

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 28.6.2006
KOM(2006) 336 v konečnom znení

**OZNÁMENIE KOMISIE
RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU,
EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A
VÝBORU REGIÓNOV**

Logistika prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilite

{SEK(2006) 818}

{SEK(2006) 820}

**OZNÁMENIE KOMISIE
RADE, EURÓPSKEMU PARLAMENTU,
EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A
VÝBORU REGIÓNOV**

Logistika prepravy nákladov v Európe – kľúč k udržateľnej mobilite

1. Úvod

Ako sa zdôrazňuje v strednodobom prehľade Bielej knihy 2001¹, logistika zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní udržateľnej mobility a zároveň prispieva k splneniu ostatných cieľov, ako napríklad čistejšie životné prostredie, bezpečnosť dodávok energie atď.

Dopravná politika Európy sa už niekoľko rokov vyznačuje liberalizáciou a harmonizáciou. To napomohlo, aby sa európsky dopravný systém postupne dostal dnešnej podoby. Globalizácia a koncepcia rozšírenej Európy vytvárajú nové úlohy. Rýchly rast nákladnej dopravy – v značnej miere motivovaný hospodárskymi rozhodnutiami – prispieva k rastu a zamestnanosti, ale zároveň spôsobuje preťaženosť ciest, nehody, hluk a znečistenie. Zdroje infraštruktúry sú obmedzené. Situácia sa bude bez primeraných opatrení aj naďalej zhoršovať a čoraz viac sa budú podkopávať konkurencieschopnosť Európy a životné prostredie, v ktorom všetci žijeme.

Ak sa majú prekonať súčasné aj budúce problémy, je potrebné európsky dopravný systém optimalizovať pomocou vyspelých logistických riešení. Logistika môže zvýšiť účinnosť jednotlivých druhov dopravy a ich kombinácií. Následkom toho, menšie množstvo dopravných prostriedkov, ako napríklad motorové vozidlá, vagóny a lode, by malo prevážať väčší objem nákladu. Vplyv na životné prostredie a v súvislosti s tým zvýši. Železnice a vnútrozemské vodné cesty je potrebné modernizovať. Nákladná letecká doprava by sa mala do tohto systému tesnejšie integrovať. Treba urýchliť pozitívny vývoj príbrežnej námornej dopravy. Ďalej sa musí vylepšiť zámorská doprava a jej prepojenie na vnútrozemskú.

Posun k druhom dopravy, ktoré sú priaznivé pre životné prostredie treba dosiahnuť tam, kde je to vhodné, najmä pokiaľ ide o veľké vzdialenosti, v mestských oblastiach a na preplnených koridoroch. Zároveň treba optimalizovať každý druh dopravy. Všetky druhy dopravy musia byť priaznivejšie pre životné prostredie, bezpečnejšie a energeticky účinnejšie. Nakoniec spoločná modalita, t.j. účinné využitie rozdielnych druhov dopravy, samotných i v kombináciách, bude mať za následok optimálne a zúžitkovanie zdrojov.

Logistické opatrenia sú nevyhnutné na udržanie a zvyšovanie konkurencieschopnosti a prosperity Európy v súlade s inovovaným Lisabonským programom² týkajúcim sa rastu a pracovných miest. Európa sa potrebuje postaviť k svojim úlohám v oblasti dopravy integrovaním logistického uvažovania v dopravnej politike. Prístup by sa mal zamerať na potreby trhu, mal by obsahovať sociálne environmentálne rozmery a mal by viesť k vytvoreniu situácie, z ktorej budú mať prospech všetci zúčastnení. Na dosiahnutie týchto

¹ Európa v pohybe – udržateľná mobilita pre náš kontinent, KOM(2006) 314, konečné znenie.

² Pozri: Vytvorenie inovatívnej Európy, správa nezávislej skupiny odborníkov pre výskum, vývoj a inovácie menovanej po samite v Hampton Court, január 2006.

cieľov sa v predložennom dokumente skúmajú spôsoby a prostriedky, či a kde by EÚ dokázala ponúknuť pridanú hodnotu, ktorou by sa posunula na vyššiu úroveň rozvoj logistiky nákladnej dopravy v Európe a vo svete.

Táto práca by mohla viesť k stanoveniu rámcovej stratégie pre logistiku nákladnej dopravy. Po konzultáciách o tomto oznámení má Komisia v úmysle predložiť akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy v roku 2007.

2. VYMEDZENIE ROZSAHU PÔSOBNOSTI

Doprava je integrálna súčasť logistického dodávateľského reťazca. Prístup Komisie sa sústreďuje na logistiku v nákladnej doprave, ktorá by zahŕňala všetky druhy dopravy. Tento prístup predstavuje širokú škálu oblastí, ako napríklad modálnu aj multimodálnu logistiku, a zdôrazňuje potrebu optimálnej doplnkovosti spôsobov účinného a ničím nenarušovaného európskeho systému dopravy, ktorý by poskytoval používateľom čo najlepšie služby.

Vývoj logistiky nákladnej dopravy je prednostne vec, ktorá sa týka podnikateľských činností, čím sa stáva v odvetvovú úlohou. Rola orgánov pri vytváraní vhodných rámcových podmienok je jasne stanovená a logistika musí mať v ich programových zámeroch dôležité miesto. Tento rámcový prístup sa sústreďuje na zlepšovanie predpokladov, ktoré môže Európa ponúknuť na inováciu logistiky, a prenecháva vnútropodnikovú logistiku samotným spoločnostiam.

Na účely tohto oznámenia:

- „Logistika nákladnej dopravy“ zahŕňa plánovanie, organizáciu, správu, kontrolu a vykonávanie operácií nákladnej dopravy v dodávateľskom reťazci.
- „Spoločná modalita“ znamená účinné využívanie spôsobov dopravy, ktorá funguje samostatne alebo v rámci multimodálnej integrácie v európskom systéme dopravy, aby sa dosiahlo optimálne a udržateľné využitie zdrojov.
- „Multimodalita“ je preprava tovaru dvoma alebo viacerými dopravnými spôsobmi, bez prihliadania na typ nákladnej dopravy v rámci jediného dopravného reťazca.
- „Externá logistika“ znamená, že organizácia využíva externých poskytovateľov logistických služieb, ktorí dodávajú všetky alebo veľké množstvo z jej logistických činností.

3. EURÓPSKY TRH LOGISTIKY

Priemysel logistiky v celosvetovom meradle sa odhaduje približne na 5,4 biliónov eur alebo 13,8 % celosvetového HDP. To vedie k ročným výdavkom na logistiku v Európe a Severnej Amerike vo výške približne 1 bilióna eur v každom z nich³. Hospodárska súťaž v európskom

³ A. Rodrigues, D. Bowersox a R. Calantone, Odhad celosvetových a vnútroštátnych výdavkov na logistiku: aktualizácia údajov za rok 2002 (Journal of Business Logistics, zv. 26, č. 2, 2005). Výsledky sú založené na ekonometrickom výpočtovom modeli, ktorý berie do úvahy 29 premenných

odvetví logistiky je veľká. Možno to ilustrovat' nízkym pomerom koncentrácie množstvom externých dodávateľov logistických služieb v Európe, kde 20 najväčších spoločností má podiel na trhu len 33 %⁴.

Náklady na logistiku predstavujú v priemere 10-15 % konečných nákladov na dokončený produkt. To zahŕňa aj ostatné náklady dopravu a skladovanie.

S globalizáciou produkcie a príslušných dodávateľských reťazcov narastá potreba dopravy. Logistika sa stáva čoraz dôležitejšou nielen v rámci Európy, ale aj pre európske medzinárodné obchodné vzťahy. Hospodárska súťaž medzi Európou, Spojenými štátmi a najmä Ďalekým východom sa stáva významným faktorom a môže ovplyvniť kapacitu uzlových bodov (najmä námorných prístavov a letísk) a infraštruktúry. Musí sa zabezpečiť aj integrácia trhu a obchodu v rámci európskej spolupráce s ďalšími významnými logistickými strediskami vo svete (napríklad so Spojenými štátmi, Ruskom, Japonskom, Čínou, Indiou, Brazíliou). Na Tému prístupu na dopravný trh už prebiehajú dvojstranné a mnohostranné rokovania.

Získať spoľahlivý obraz o európskom trhu logistiky je ťažké, pretože v súčasnosti sú príslušné štatistické informácie nedostatočné.

Uplatňuje sa tu niekoľko trendov, pričom niektoré z nich si vzájomne odporujú. Na jednej strane prebieha centralizácia logistických organizácií v európskych a regionálnych distribučných strediskách, a na druhej strane sa objavuje decentralizácia v dôsledku nasýtenosti európskych ciest, čo umožňuje rýchlu odozvu miestnych skladov alebo odľahčujúcich skladových priestorov na požiadavky zákazníkov. Výrazným trendom je aj externé obstarávanie logistických činností, keď prepravcovia si kupujú multifunkčné logistické služby od vonkajších dodávateľov (napríklad od vonkajších dodávateľov logistických služieb). V posledných rokoch spolupráca medzi odosielateľmi a poskytovateľmi služieb nadobudla dlhodobejšiu povahu a kombinuje sa s vysokou mierou integrácie v organizačných štruktúrach a informatike. Okrem toho podniky v EÚ si pri optimalizácii svojich dodávateľských reťazcov čoraz viac uvedomujú, že v nákladnej doprave existujú konkurencieschopné alternatívy cestnej dopravy tovaru. Napríklad veľkí dopravcovia poskytujú úplné logistické služby a rozširujú ich o ďalšie metódy, pretože tak v oblasti hospodárskej súťaže dosahujú výhody v podobe nižších finančných nákladov.

Existujú aj iné faktory, ktoré ovplyvňujú logistické služby. Napríklad ide o zreteľ na životné prostredie (ako spotreba energie a emisie skleníkových plynov), bezpečnosť dodávok energie a miesto, kde sa spoločnosť nachádza. Všetky tieto faktory majú významné dôsledky, ktoré presahujú samotnú dopravu, napríklad ide o investície, zamestnanosť a využitie územia.

zohľadňujúcich zemepisný región, úroveň príjmov, veľkosť krajiny, hospodársku úroveň a prepravu nákladov (cestnú, železničnú, leteckú a kontajnerovú z prístavov).

⁴ L. Ojala, D. Andersson a T. Naula, Reťazec logistických hodnôt (pripravené na uverejnenie v Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

4. K RÁMCU PRE LOGISTIKU NÁKLADNEJ DOPRAVY

4.1. Užšie prepojenie logistiky a dopravnej politiky

V oznámení „Európa v pohybe“ sa opisuje aj niekoľko iniciatív ovplyvňujúcich logistiku nákladnej dopravy, ktoré už Komisia prijala, *inter alia*, v oblasti liberalizácie, harmonizácie, infraštruktúry, štandardizácie, podpory a výskumu.

Jedna z najnovších iniciatív je návrh Komisie na zdokonalenie bezpečnosti dodávateľských reťazcov⁵. V tomto návrhu sa opisuje rovnováha, ktorú je potrebné dosiahnuť medzi bezpečnostnými postupmi spĺňajúcimi najvyššie požiadavky a plynulosťou obchodu.

Ďalšia práca na logistike nákladnej dopravy by mala viesť k zavedeniu logistickej perspektívy do dopravnej politiky. Logistické hľadisko by sa malo stať samozrejmom súčasťou rozhodovacieho procesu. Napríklad súčasné úvahy o cestnej kobotáži⁶ zahrnú aj hľadanie spôsobov, ako obmedziť jazdy naprázdno.

Skutočná doplnkovosť druhov dopravy a vyspelé logistické riešenia umožňujú účinné plánovanie, riadenie, kontrolu a vykonávanie unimodálnych a multimodálnych dopravných reťazcov. Špičková logistika môže tiež pôsobiť ako katalyzátor pri udržiavaní know-how, zručnosti a zamestnanosti v Európe.

Logistické riešenia môžu prispieť k rozvoju dopravy v Európe, ktorý by nebol sprevádzaný v takej miere ako doteraz vedľajšími škodlivými účinkami (emisie, nehody a preťaženie dopravy). Musia ísť ruka v ruke s rastúcim úsilím o optimalizáciu účinnosti každého druhu dopravy. Pri otázkach životného prostredia a bezpečnosti sa bude musieť čoraz viac zohľadňovať celý dopravný reťazec.

4.2. Oblasti činností

Vo februári 2006 Komisia uverejnila konzultačný dokument o intermodálnej logistike⁷ a dostala vyše 100 príspevkov od členských štátov a zúčastnených strán. V apríli 2006 Komisia zorganizovala seminár, na ktorý prišlo asi 70 účastníkov.

Výsledky týchto konzultácií naznačujú významnú podporu vytvoreniu európskeho rámca pre logistiku nákladnej dopravy.

4.2.1. Určenie problematických miest a ich riešenie

Úloha priemyslu pri vývoji logistiky nákladnej dopravy a úloha štátnych orgánov pri vytváraní primeraného rámca pre optimalizáciu logistiky vyžaduje priebežnú spoluprácu a dialóg medzi zúčastnenými stranami.

V tejto chvíli nejestvuje úplný prehľad konkrétnych prekážok („problematických miest“), ktoré by bránili rýchlejšiemu rozvoju logistiky nákladnej dopravy v Európe.

⁵ KOM(2006) 79, konečné znenie.

⁶ Pozri: nariadenie (EHS) č. 881/92 a

www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/maritime/sss/bottlenecks/index_en.htm.

Podobne ako v prípade úspešného riešenia problému námornej dopravy, ktorý ponúka „cvičenie v odstraňovaní prekážok“ v príbrežnej námornej doprave, by sa mali vytvoriť koordinačné skupiny na vykonávanie priebežných cvičení na určenie a riešenie konkrétnych problémových oblastí v logistike nákladnej dopravy. Týmito koordinačnými skupinami by boli zastúpené členské štáty a priemysel (dodávatelia logistických služieb a zákazníci). Okrem riešenia problémov by sa mohli podeliť o know-how, poskytovať príklady osvedčených postupov a prispieť k rozvoju politiky.

Účasť profesijných organizácií a odborov prispeje k úspechu riadenia a zavádzania zmien v logistickej oblasti.

4.2.2. Informačné a komunikačné technológie (IKT)

Sledovanie a zaznamenávanie pohybu nákladu je nevyhnutnou podmienkou účinnej logistiky. Zavedenie satelitného navigačného systému GALILEO bude mať na tento rozvoj zásadný priaznivý vplyv a podobným prínosom bude aj identifikácia a sledovanie na diaľku (LRIT - Long-range Identification and Tracking), riečny informačný systém (RIS - River Information System) a automatický identifikačný systém (AIS - Automatic Identification System). Bezpečná námorná sieť (SafeSeaNet) prispeje aj k zlepšeniu logistiky aj v námornej oblasti. V železničnej doprave by telematická aplikácia pre nákladnú dopravu (TAF - telematic application for freight) a európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS - European Railway Traffic Management System) mali poskytnúť aplikácie pre integrovanú železničnú logistiku.

Mali by sa zaviesť inteligentné technológie, ktoré umožnia zabrániť oneskoreniam v dodávateľskom reťazci z bezpečnostných aj iných dôvodov⁸. Jednou z takýchto technológií je rádiový frekvenčný identifikácia (RFID - Radio frequency identification), v ktorej sa na trhu zaznamenáva nárast, ale ďalší výskum a práca sa vyžaduje v súvislosti s riadením rádiového spektra, interoperabilitou a štandardizáciou⁹. Ďalšími prvkami jednoduchej rovnice sú spoločný štandard odosielenia správ (napríklad EDI/EDIFACT) a nové komunikačné platformy (napríklad XML).

Vnútroštátne orgány zodpovedajúce za dopravu stále častejšie hľadajú alternatívy, ako lepšie riadiť vlastný systém dopravy. Jeden takýto systém smerujúci k realizácii je riadenie cestnej siete, ktorý využíva inteligentné dopravné systémy (ITS - intelligent transport systems). Na zabezpečenie integrity jednotného trhu založeného na interoperabilných štandardoch je dôležité, aby sa vnútroštátne riešenia nestali prekážkou obchodu, ale aby rozvíjali doplnkové spôsoby v celej EÚ.

Spoločnosti by mali mať ľahký prístup k riešeniam IKT. Uzatvorené systémy nesú so sebou zriaďovacie náklady, a to v zmysle technológie ako aj softvéru, čo zvyšuje latku pre malé a stredné podniky v ich plnohodnotnej účasti na trhu.

Spoločné normy široko prijímané výrobcami a prevádzkovateľmi rovnako ako synergie medzi rôznymi systémami sú kľúčom na dosiahnutie vyššej účinnosti logistiky. Všetok vývoj treba zamerať na interoperabilitu a jednotný spôsob posielania správ v rámci otvorenej architektúry medzi zúčastnenými stranami. Schopnosť napojiť sa na ITS by mala byť súčasťou pôvodného projektu zariadení a infraštruktúry, aby sa predišlo ich nákladnému dopĺňovaniu v neskoršom

⁸ Pozri: výskumné činnosti týkajúce sa technológii informačnej spoločnosti (IST).

⁹ Pozri verejnú konzultáciu na www.rfidconsultation.eu/.

štádiu. Aj výmene údajov medzi rôznymi druhmi dopravy treba venovať osobitnú pozornosť. Interoperabilita zohráva dôležitú úlohu pri výmene informácií medzi podnikmi a administratívou, rovnako ako je zásadne dôležitá prepojenosť logistiky medzi podnikmi navzájom i medzi podnikmi a spotrebiteľmi.

Logistika nákladnej dopravy musí byť aj naďalej výskumnou prioritou v rámci 7. rámcového programu, pretože moderné technologické inovácie môžu tomuto odvetviu otvoriť nové cesty.

4.2.3. *Logistická odborná príprava*

Odosielatelia, používatelia dopravy a prevádzkovatelia pripisujú mimoriadny význam zručnostiam, vedomostiam a odborným schopnostiam pracovníkov dopravy a s nimi súvisiacim rozhodnutiam spojeným s logistikou. Univerzity a ďalšie inštitúcie v Európe ponúkajú v oblasti dopravy a logistiky rozmanitú škálu vzdelávania a odbornej prípravy.

Odborné vzdelávanie dnes nás pripraví, aby sme boli mobilní zajtra. Komisia uvažuje o podpore vypracovania dobrovoľnej vzájomne uznateľnej certifikácie pre logistikov nákladnej dopravy. Takáto harmonizovaná certifikácia a sieťami prepojené inštitúcie odborného vzdelávania by prispeli k zlučiteľnosti a kvalite odbornej prípravy v Európe. Držitelia takých osvedčení by mali výhodu pri presadzovaní sa na trhu ľudských zdrojov. Okrem toho spoločnosti zamestnávajúce jednotlivcov, ktorí majú osvedčenie, by mali zabezpečené ich know-how.

Práca na certifikácii a kvalifikácii v oblasti logistiky sa už začala v rámci programu Leonardo da Vinci. Okrem toho, je možné oprieť sa o pripravovaný európsky rámec kvalifikácií pre celoživotné vzdelávanie.

Odborná príprava by sa v nijakom prípade nemala obmedziť na úroveň riadiacich pracovníkov. Naopak, celoživotné vzdelávanie a odborná príprava by mali zahŕňať všetky vrstvy v odvetví logistiky, aby sa zlepšila celková výkonnosť.

4.2.4. *Štatistické údaje*

Je potrebné monitorovať logistickú výkonnosť európskeho dopravného trhu a vykonávať porovnávanie medzi jednotlivými členskými štátmi a s ostatnými svetadielmi. Je potrebné vypracovať štatistické a iné príslušné ukazovatele a pomocou nich získať spoľahlivý obraz o situácii a jej vývoji v čase. Komisia plánuje na tento účel vypracovať a navrhnúť vhodnú metodológiu a ukazovatele.

4.2.5. *Využitie infraštruktúry*

Kvalita infraštruktúry je kľúč k logistike nákladnej dopravy. Plánovanie infraštruktúry v rámci transeurópskej dopravnej siete (TEN-T - Trans-European transport network) a štrukturálnych fondov zlepšujú sieť kompletnej infraštruktúry, ktorú Európa potrebuje na hospodárenie v oblasti bez vnútorných hraníc a na to, aby čelila úlohám globalizácie.

Budovanie novej infraštruktúry nie je cieľ sám osebe. Využívanie súčasnej infraštruktúry možno optimalizovať zavedením účinných a udržateľných logistických riešení. Sem patrí aj riadenie flotily, infraštruktúry železničnej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy, užšia spolupráca medzi obchodnými partnermi a medzi správcami infraštruktúry, plné využitie nosnosti, predchádzanie nepotrebným jazdám naprázdno alebo používanie spoločných zdrojov informácií a postupov, pričom je potrebné rešpektovať európske všeobecne záväzné

právne predpisy o hospodárskej súťaži. Ak sa však nedostatok vhodnej infraštruktúry stane jasnou prekážkou vývoja logistiky, treba vykonať nápravu. EÚ určila 30 prioritných projektov, ktoré sa majú dokončiť do roku 2020¹⁰ a ktoré môžu byť prospešné pre rozvoj logistiky.

Účinnosť prekladových zariadení vrátane námorných prístavov a letísk je pre uskutočňovanie logistiky rozhodujúca. Tieto zariadenia by mali využívať moderné technologické riešenia, ako je napríklad vyspelá informatika, a mať kvalitne napojenú infraštruktúru umožňujúcu spoločné modálne riešenia. Pritiahnutie a zabezpečenie ďalších súkromných investícií je podstatné a európske predpisy musia poskytovať primeraný právny rámec. Kvalita výkonnosti sa musí priebežne zlepšovať vhodnými prostriedkami vrátane spolupráce, sociálneho dialógu a právnych predpisov.

4.2.6. Výkonnosť služieb

4.2.6.1. Uznanie kvality

V priemysle sa využíva niekoľko ukazovateľov výkonnosti a kritérií hodnotenia a kontroly kvality svojich služieb. Jasne zacielené ukazovatele sa môžu používať na kontrolu širokej škály služieb a etáp výroby. Komisia už vykonala porovnanie výsledkov rôznych druhov dopravy¹¹. V práci by sa malo pokračovať s prihliadnutím na zavedenie kritérií pre logistiku nákladnej dopravy a s ňou súvisiace služby na európskej úrovni. Stanovenie súboru európskych kritérií by viedlo k dosiahnutiu jednotnosti pri posudzovaní logistickej výkonnosti. Takéto kritériá už široko používajú odosielatelia v leteckej doprave. Aj spoločnosti by mohli podobné ukazovatele vyvinúť pre svoje vnútorné potreby.

Porovnávanie a označovanie špičkovej kvality by sa mohlo použiť pre príbrežnú námornú dopravu a námorné diaľnice. Získané skúsenosti by bolo možné využiť na rozšírenie tejto značky vysokej kvality na logistické reťazce využívajúce iné druhy dopravy.

Okrem toho, že značka bude určená pre logistické reťazce alebo pre individuálne služby, táto práca sa môže odraziť aj na značke kvality spoločnosti so širším významom, ktorý by zahŕňal celkovú výkonnosť dopravy podniku. Táto značka by mala vyžadovať len jednoduchý administratívny postup a byť zlučiteľná s ostatnými osvedčeniami. Mala by predstavovať silný trhový nástroj v prostredí silnej hospodárskej súťaže. Takáto značka by mohla zohľadňovať otázky životného prostredia a osvedčených postupov.

4.2.6.2. Sieť pre služby železničnej nákladnej dopravy

Železničná nákladná doprava trpí nedostatkom spoľahlivosti a účinnosti, čo je, *inter alia*, spôsobené nedostatočnou technickou a administratívnou interoperabilitou a tým, že na tratiach zmiešanej dopravy sa uprednostňujú vlaky pre osobnú dopravu. Je potrebné posilniť interoperabilitu a znížiť meškania spôsobené zmiešanou dopravou.

Komisia plánuje predložiť akčný plán na podporu vzniku železničnej siete orientovanej na železničnú nákladnú dopravu, ktorá umožní vyhradiť osobitné koridory pre nákladnú dopravu. Tieto koridory by mali pomôcť dosiahnuť oveľa vyššiu úroveň spoľahlivosti, výkonnosti a konkurencieschopnosti služieb medzinárodnej železničnej dopravy.

¹⁰ Rozhodnutie č. 884/2004/ES.

¹¹ ISL, Brémy, január 2006.

4.2.7. Podpora a zjednodušenie multimodálnych reťazcov

4.2.7.1. Jedno administratívne miesto a /spoločná európska námorná oblasť¹²

Logistickým tokom, najmä multimodálnym, môže pomôcť jedno administratívne miesto alebo jediná priehradka, kde sa všetky colné (a ostatné s tým súvisiace) formality vykonajú koordinovane, takže zákazník bude mať iba jediný kontaktný bod pre styk s úradom a potrebné dokumenty predkladá iba raz. Aj fyzické kontroly by boli koordinované a uskutočňovali by sa v rovnakom čase a na rovnakom mieste. Návrh Komisie na zavedenie bezpapierového prostredia pre clá a tovar¹² poskytuje rámec, pomocou ktorého sa môže dosiahnuť tento výsledok a môžu sa zjednodušiť formality. Teraz je potrebné, aby sa návrh prijal a uplatnil v čo možno najkratšom čase.

To je dôležité najmä pri príbrežnej námornej doprave, kde loď plávajúca medzi dvomi členskými krajinami opúšťa colné územie EÚ pri každom vyplávaní z prístavu, aby na toto územie opäť vplávala v cieľovom prístave. V najnovšej Zelenej knihe o budúcnosti námornej politiky Únie¹³ Komisia otvorila širšiu diskusiu na tému „Spoločná Európska námorná oblasť“, kde by sa trasa lode aj pohyb tovaru mohli spoľahlivo a bezpečne sledovať počas celej cesty, čím sa zníži potreba individuálnych kontrol v obchode prebiehajúcim čisto v rámci Spoločenstva

4.2.7.2. Podpora multimodality

Použitie rôznych druhov dopravy v jedinom dopravnom reťazci je aktuálny pojem. Vyžaduje, a to predovšetkým, zmenu myslenia.

Najnovšia štúdia¹⁴ o spôsoboch podpory intermodality modelovala svoju prácu najmä na podporných centrách¹⁵ príbrežnej námornej dopravy a ich činnostiach. Komisia zvažila tento prístup a začala skúmať spôsoby rozvoja existujúcej siete 21 podporných centier príbrežnej námornej dopravy, aby bola zabezpečená aj podpora riešení multimodálnej logistiky v reťazcoch vnútroštátnej dopravy.

4.2.7.3. Multimodálne záruky

Zodpovednosť a záruky v medzinárodnej doprave vyplývajú z medzinárodných dohôd. Často poskytujú rozdielne pravidlá pre rozdielne druhy dopravy. Tak sa vytvára komplexná zostava režimov s frikčnými výdavkami v multimodálnych reťazcoch.

Odosielatelia nepovažujú záruky za hlavný problém, najmä ak si objednávajú logistické služby od externých dodávateľov, ktorí nesú záruky. Na pokrytie dopravných operácií využívajúcich viac ako jeden druh dopravy sa bežne môže získať poistenie.

EÚ by sa mala zúčastňovať na vytváraní multimodálnej regulačnej štruktúry na celosvetovej úrovni. Súbežne s touto prácou je potrebné vypracovať štúdiu pridanej hodnoty celoeurópskeho riešenia záruk, ktorá by najlepšie vyhovovala európskym potrebám.

¹² KOM(2005) 609, konečné znenie

¹³ KOM(2006) 275, konečné znenie

¹⁴ Integrované služby v intermodálnom reťazci (ISIC), ECORYS, november 2005.

¹⁵ Pozri: www.shortsea.info.

Roztrieštená povaha systému záruk by sa mala prekonať používaním komplexného prepravného dokladu, ktorý by sa vzťahoval na celú dopravu „od domu k domu“ (napríklad multimodálne nákladné listy alebo konosamenty). V nadväznosti na komplexné riešenie záruk pre Európu by sa Komisia mala zamerať aj na pridanú hodnotu štandardizácie prepravného dokladu pre multimodálne prepravné operácie.

4.2.8. Normy nakladania

Komisia sa chopila iniciatívy a navrhla spoločné európske normy pre intermodálne jednotky nakladania v doprave v rámci EÚ¹⁶.

Návrh vyplýva zo súčasného množstva rozdielných zoskupení týchto jednotiek, ktoré spôsobuje frikčné náklady a oneskorenia pri manipulačných operáciách medzi rôznymi druhmi dopravy. Okrem toho vymeniteľné nadstavby nie sú vždy stohovateľné a štandardné kontajnery nie vždy plne využívajú rozmery povolené v európskej cestnej doprave. Európsky priemysel potrebuje lepší systém nakladacích jednotiek na zníženie nákladov a zvýšenie konkurencieschopnosti vo vnútroeurópskej doprave.

Komisia zváži vhodné spôsoby zlepšenia európskych noriem v tejto oblasti. Zároveň by mohlo byť vhodné preskúmať zlučiteľnosť jednotiek používaných v leteckej doprave a iných druhoch dopravy.

Predpisy o rozmeroch vozidiel a nakladacích jednotiek by mali byť v súlade s vyspelou logistikou a udržateľnou mobilitou.

5. ĎALŠIE SMEROVANIE

Ak má Európa udržať a naďalej zlepšovať svoje logistické postavenie na svetovom trhu, potrebuje na to veľmi kvalitné riešenia. Byť centrom špičkovej logistiky a mať zavedené príslušné opatrenia a stimuly by pomohlo udržať hospodársku, sociálnu a environmentálnu udržateľnosť v Európe a zmierniť nepriaznivé trendy, ako je napríklad premiestňovanie podnikateľských činností a pracovných príležitostí z Európy preč. Spoločná modalita a vysoká účinnosť dopravného systému sú pre Európu nevyhnutné, ak má Európa zvládnuť narastajúce toky tovarov, ktoré sa každý deň prepravujú na našich infraštruktúrach a vodných cestách.

V tomto oznámení sa predkladá predložený súbor nápadov, ktoré by mohli byť rozpracované do podoby strategického rámca, pričom by sa zohľadňovali názory európskych inštitúcií, účastníkov a všetkých ostatných zainteresovaných strán k realizovateľnosti a pridanej hodnote, ktoré vzniknú vypracovaním komplexnej stratégie EÚ pre logistiku nákladnej dopravy a v súvislosti so zahrnutím prv uvedených aj iných oblastí činnosti do tejto stratégie.

Toto oznámenie a následné konzultácie povedú k vypracovaniu akčného plánu pre logistiku nákladnej dopravy v roku 2007. Tento plán vytýči cestu vyspelému vývoju logistiky nákladnej dopravy v Európe a môžu sa k nemu pripade doplniť ďalšie návrhy.

¹⁶ KOM(2003), konečné znenie naposledy zmenené a doplnené KOM(2004) 361, konečné znenie.