



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 18.10.2007
KOM(2007) 607 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE

Akční plán pro logistiku nákladní dopravy

{SEK(2007) 1320}
{SEK(2007) 1321}

SDĚLENÍ KOMISE

Akční plán pro logistiku nákladní dopravy

1. Úvod

Přezkum Bílé knihy z roku 2001 v polovině období¹ zdůrazňuje klíčovou úlohu, kterou logistika plní tím, že zajišťuje udržitelnou a konkurenceschopnou mobilitu a přispívá k dosažení dalších cílů, jakými je čistší životní prostředí, zabezpečení dodávek energie, bezpečnost a zabezpečení dopravy.

Logistika nákladní dopravy se zaměřuje na plánování, organizaci, správu, řízení a provádění operací nákladní dopravy v dodavatelském řetězci. Je to jeden z určujících faktorů evropské konkurenceschopnosti, a zásadně tedy přispívá k obnovené lisabonské agendě pro růst a zaměstnanost. Výrobní a distribuční sítě závisejí při organizování dopravy surovin a hotových výrobků v rámci i mimo EU na vysoce kvalitních, účinných logistických řetězcích. Jde v první řadě o záležitost obchodní, a představuje tedy i úkol pro průmysl. Úloha orgánů při vytváření vhodných rámcových podmínek je nicméně jasně stanovená.

Podíl odvětví logistiky v Evropě je odhadován na přibližně 14 % HDP. V posledních letech dosahovalo odvětví logistiky míry růstu přesahující průměr evropských ekonomik. Například hodnota obchodu uvnitř i mimo EU vzrostla od roku 1999 o 55 %. Tento růst měl co do činění s evropskou integrací, liberalizací a poměrně nízkými náklady na nákladní dopravu, což vedlo ke změnám ve výrobních a obchodních modelech uvnitř EU i po celém světě. Jedním z důsledků růstu je to, že prudké zvýšení kontejnerového obchodu a liniové dopravy vede k velkému přetížení některých námořních přístavů a jejich spojení se zázemím.

V Evropě existuje několik logistických společností s vedoucím postavením ve světě. Dobře fungující evropský logistický rámec může vytvořit platformu k projednávání otázek týkajících se logistiky s ostatními obchodními partnery.

Politiku v oblasti logistiky je třeba sledovat na všech úrovních správy. K otázkám logistiky je stále více zapotřebí soudržného přístupu EU, který nabízí příležitost k posílení spolupráce a koordinace mezi různými hledisky dopravní politiky a musí se stát hlavním faktorem při rozhodování.

Předkládaný akční plán pro logistiku nákladní dopravy je jednou z řady politických iniciativ společně zahájených Evropskou komisí ke zlepšení účinnosti a udržitelnosti nákladní dopravy v Evropě.² Představuje množství krátkodobých až střednědobých kroků, které Evropě pomohou řešit její stávající i budoucí výzvy a zajistit konkurenceschopný a udržitelný systém nákladní dopravy v Evropě. Vnější rozměr všech těchto akcí bude třeba zvážit s ohledem na účinnou integraci třetích, zejména sousední zemí do logistického řetězce.

¹ KOM(2006) 314.

² Program pro nákladní dopravu EU, KOM(2007) 606.

1.1. Dosavadní postup

Evropská komise vydala sdělení o logistice nákladní dopravy v Evropě³ v červnu 2006.

Sdělení a v něm navrhované oblasti činnosti podpořila Rada ve složení pro dopravu v prosinci 2006⁴. Evropský parlament poskytl kladné stanovisko v září 2007⁵. Evropský hospodářský a sociální výbor velmi přivítal postoj, který Komise zaujala.⁶

Témata navržená v tomto akčním plánu vycházejí z rozsáhlých konzultací se zúčastněnými stranami.

2. AKCE

2.1. Elektronická podpora nákladní dopravy (e-freight) a inteligentní dopravní systémy (ITS)

Moderní informační a komunikační technologie (IKT) mohou významně přispět k součinnosti více druhů dopravy tím, že zlepší infrastrukturu, řízení dopravy a vozového parku, umožní lepší sledování a vyhledávání zboží v dopravních sítích a lepší provázanost podniků a správ. Je však třeba překonat řadu překážek, které brání rozšířenějšímu a plynulejšímu užívání IKT v logistice nákladní dopravy, včetně nedostatečné normalizace výměn příslušných informací a různé úrovně schopností účastníků trhu používat IKT. Používání IKT mohou bránit také právní požadavky. Navíc je zapotřebí vzít v úvahu otázky zabezpečení údajů a ochrany soukromí.

Koncepce elektronické podpory nákladní dopravy (e-freight) označuje vizi bezpapírového, elektronického toku informací spojujícího fyzický tok zboží s bezpapírovým systémem záznamů s využitím IKT. To zahrnuje schopnost sledovat a vyhledávat zboží během jeho cesty různými druhy dopravy a automatizovat výměnu údajů vztahujících se k obsahu zásilky pro regulační a obchodní účely. To se stane reálnějším a dostupnějším díky nově vznikajícím technologiím, např. identifikaci na základě radiové frekvence (RFID)⁷ a používání družicového systému pro určování polohy Galileo. Zboží by mělo být identifikovatelné a lokalizovatelné bez ohledu na druh dopravy, kterým je přepravováno. Nezbytnou podmínkou je zavedení standardních rozhraní v rámci různých druhů dopravy a zajištění jejich interoperability v různých druzích dopravy.

Koncepce elektronické podpory nákladní dopravy (e-freight) by mohla v budoucnu vést k vytvoření „nákladního internetu“ (**Internet for cargo**), kde by byly informace k dispozici online bezpečným způsobem, jak je tomu dnes u „internetu pro lidi“ (Internet for people). Charakteristickým znakem je zde možnost zobrazovat a porovnávat online informace o službách poskytovaných provozovateli nákladní dopravy. Další se pak týká administrativního zjednodušení. Zkušenosti ukazují, že

³ KOM(2006) 336.

⁴ 12. prosince 2006.

⁵ P6_TA(2007)0375.

⁶ TEN/262.

⁷ KOM(2007) 96 v konečném znění.

informační systémy pro administrativní údaje mohou být používány také ke komunikaci mezi podniky navzájem.

Zavedení systému pro námořní výměnu informací z lodi na pobřeží, z pobřeží na loď a mezi všemi zúčastněnými stranami, s využitím služeb jako SafeSeaNet, identifikace a sledování na velké vzdálenosti (LRIT) a automatický systém zjišťování totožnosti lodí (AIS), umožní bezpečnější a účelnější navigaci a logistiku, a tím zlepší integraci námořní dopravy s ostatními druhy dopravy (elektronická podpora námořní dopravy „e-maritime“).

Zavedení systémů jako říční informační služby (RIS), evropský železniční signalizační a řídicí systém (ERTMS), telematická aplikace pro nákladní dopravu (TAF) a služby pro řízení lodní dopravy a informační služby týkající se lodní dopravy (VTMIS) svědčí o pokroku dosaženém v jiných druzích dopravy. V silniční dopravě je zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) jako podpory dokonalejšího řízení infrastruktury a dopravního provozu pomalejší. Strategie koherentního zavedení ITS, začleňující konkrétní požadavky na kamionovou dopravu jako navigační systémy, digitální tachometry a systémy pro výběr mýtného, by mohla významně přispět k podstatné změně v logistickém řetězci.

Komise proto připravuje důležitou iniciativu v oblasti ITS na rok 2008, která stanoví podrobný plán rozvoje a zavedení ITS v Evropě, a bude se tedy zabývat také hlavními technologickými aplikacemi s významem pro logistiku nákladní dopravy.

Elektronická podpora nákladní dopravy (e-freight)

Společně se zúčastněnými stranami vytvořit plán zavedení koncepce elektronické podpory nákladní dopravy (e-freight) a jejího rozšíření na myšlenku „nákladního internetu“ a určením těch problematických oblastí, kde je zapotřebí akce EU, např. normalizace.

Termín: Stanovení oblastí činnosti do roku 2009.

Pracovat na vytvoření normy pro informační toky k zajištění integrace a interoperability různých druhů dopravy na úrovni údajů a poskytnout otevřenou, masivní strukturu údajů, především pro toky údajů mezi podniky a správou a mezi jednotlivými správními subjekty.

Termín: 2010.

Zpracovat soubor standardních údajů popisujících zboží, včetně regulačních požadavků (při zohlednění současných požadavků na nebezpečné zboží, živá zvířata atd.) a technologií, např. RFID.

Termín: 2009.

Předložit návrh systému elektronické podpory námořní dopravy (e-maritime).

Termín: 2009.

V souvislosti s akčním plánem pro ITS:

Stanovit rámec pro rozvoj aplikací ITS zabývajících se také logistikou nákladní dopravy, včetně sledování dopravy nebezpečného zboží a živých zvířat, sledování a vyhledávání a digitálních map.

Termín: 2009.

Stanovit regulační rámec pro normalizaci funkčních specifikací pro jediné rozhraní (palubní jednotka) k poskytování a výměně informací mezi podniky a správou a mezi jednotlivými podniky.

Termín: 2010.

Urychlit kroky k dosažení interoperability ve výběru elektronického mytného⁸ a začlenit nezbytné prvky do jediného rozhraní.

Termín: 2008.

2.2. Udržitelná kvalita a účinnost

2.2.1. Nadále odstraňovat úzké profily

V roce 2006 byly zúčastněné strany vyzvány, aby určily úzké profily vznikající v souvislosti s provozem, infrastrukturou a správou, a výsledkem bylo téměř 500 položek. Tento seznam poprvé poskytuje celkový obraz konkrétních překážek, které brání logistice nákladní dopravy v Evropě. Zástupci průmyslu a veřejných orgánů se dobrovolně nabídli, že budou působit jako kontaktní místa pro subjekty z odvětví logistiky a pomohou analyzovat a navrhnout, jak odstranit zjištěné úzké profily.

I nadále se zabývat úzkými profily v logistice nákladní dopravy a rychleji nalézat praktická řešení, jak odstraňovat úzké profily jakékoli povahy, a v případě potřeby zvážit právní kroky.

Termín: Průběžně. První výsledky do roku 2008.

2.2.2. Pracovníci logistiky nákladní dopravy a jejich odborná příprava

V mnoha oblastech logistiky nákladní dopravy je nedostatek kvalifikovaného personálu. EU proto v úzké spolupráci se sociálními partnery posoudí opatření ke zvýšení přitažlivosti logistických profesí a k podpoře přeshraniční mobility zaměstnanců. Tento nedostatek by bylo možné zmírnit zacílením nástrojů politiky soudržnosti (Evropský fond pro regionální rozvoj a Evropský sociální fond) na odbornou přípravu (činnosti a infrastruktura).

Dnes se odborná příprava poskytovaná univerzitami a jinými institucemi v Evropě značně liší. Je třeba soustředit úsilí a zvyšovat kvalifikace pracovníků logistiky, zejména posilováním odborné způsobilosti v dopravě a podporou celoživotního vzdělávání. Dobrovolný evropský certifikát pro logistiku nákladní dopravy by příznivě přispěl k důslednosti a kvalitě odborné přípravy v Evropě. Mohl by se navíc

⁸

Směrnice 2004/52/ES.

zaměřovat na všechny úrovně dovedností, v případě potřeby rozlišovat mezi požadavky na konkrétní obor, nebo by jej mohlo jako základní certifikát pro další vzdělávání v konkrétním oboru samo odvětví. Vzájemně uznatelná certifikace pro logistiku nákladní dopravy a související oblasti (např. skladování) může usnadnit mobilitu. Náležitou pozornost je třeba věnovat stávajícím standardům odborné přípravy.

Komise ve spolupráci s evropskými sociálními partnery a dalšími příslušnými zúčastněnými stranami vypracuje seznam minimálních požadavků na kvalifikaci a odbornou přípravu na různých úrovních specializace, která by měl být začleněn do rámce, jímž bude možné zajistit vzájemné uznávání certifikátů odborné přípravy.

Termín: 2009.

Komise zahájí dialog s evropskými sociálními partnery, aby se našly cesty, jak zvýšit přitažlivost profesí dopravní logistiky, a nastíní, jak se zaměří nástroje politiky soudržnosti EU na odbornou přípravu v oblasti logistiky.

Termín: Začátek 2008, dále průběžně.

2.2.3. *Zlepšení výkonnosti*

Ukazatele výkonnosti pro logistické řetězce nákladní dopravy jsou užitečným nástrojem zvýšení kvality služeb. Mohou být také využity k měření dopadů na životní prostředí a dopadů sociálních. Ukazatele již existují pro kombinovanou dopravu na železnici, pro leteckou dopravu a pro pobřežní plavbu. Dosud však neexistuje žádný společný systém ukazatelů výkonnosti v různých druzích dopravy a pro logistiku nákladní dopravy.

Stanovit, po konzultaci se zúčastněnými stranami, hlavní soubor obecných ukazatelů, které by nejlépe splnily účel měření a zaznamenávání výkonnosti (např. udržitelnost, účinnost atd.) v logistických řetězcích nákladní dopravy, a tím podpořit přechod na účinnější a ekologičtější formy dopravy a celkově zlepšit výkonnost logistiky⁹. Komise pak zváží jejich začlenění do kodexu osvědčených postupů nebo doporučení.

Termín: Do konce roku 2009.

2.2.4. *Porovnávání intermodálních terminálů*

Účinnost intermodálních terminálů, včetně přístavů a letišť, je pro výkonnost logistiky rozhodující. Zaslouží si samostatné porovnání vycházející z iniciativy podporovat výše uvedené ukazatele výkonnosti. Měl by být vytvořen soubor obecných evropských srovnávacích kritérií (statických i dynamických) umožňující další specifikaci na místní úrovni. Srovnávací kritéria by měla být stanovena v těsné spolupráci s daným odvětvím průmyslem a měla by být vhodně šířena.

⁹

Rozhodnutí 1600/2002/ES.

Z důvodu různých charakteristik by mělo být zváženo důkladné rozlišování mezi pozemními terminály, námořními přístavy, letišti a vnitrozemskými přístavy.

Vypracovat společně s daným odvětvím soubor obecných (dynamických a statických) srovnávacích kritérií pro terminály, počínaje multimodálními vnitrozemskými terminály, začlenit je do kodexu osvědčených postupů nebo doporučení a šířit o nich informace.

Termín: 2010.

2.2.5. *Podpora osvědčených postupů*

Multimodální nákladní doprava se stále poměrně málo využívá. To může být způsobeno neznalostí výhod modálních alternativ a integrace mezi různými druhy dopravy nebo dodatečnými náklady na překládku. Tyto problémy by mohla řešit široce pojatá iniciativa s cílem sdílet osvědčené postupy a poskytovat praktickou pomoc využíváním sítí logistických institucí a rozšiřováním působnosti středisek na podporu pobřežní plavby tak, že zahrne i logistiku vnitrozemské dopravy.

Rozšířit úlohu středisek na podporu pobřežní plavby a jejich evropské sítě na logistiku vnitrozemské dopravy.

Termín: Průběžně.

Vytvořit síť mezi logistickými institucemi a podporovat iniciativy daného odvětví v zájmu výměny zkušeností a šíření osvědčených postupů.

Termín: 2010.

2.2.6. *Statistické údaje*

K dispozici je značné množství statistických údajů. Nevytvářejí však spolehlivý obraz logistického trhu Evropy. Je třeba stanovit příslušné ukazatele a způsoby měření pro hodnocení situace a jejího vývoje v čase. Administrativní zátěž členských států a podniků by zároveň měla být co nejmenší.

Komise společně se zúčastněnými stranami přezkoumá dostupnost údajů o logistice nákladní dopravy v různých druzích dopravy a stanoví požadavky na tyto údaje a zhodnotí zlepšení ve shromažďování statistických informací.

Termín: 2009.

2.3. **Zjednodušení dopravních řetězců**

2.3.1. *Jednodušší způsoby dodržování správních předpisů*

Odvětví logistiky musí dodržovat regulační požadavky vyplývající z administrativních otázek.

Zjednodušení a decentralizace výměny informací souvisejících s nákladem může podstatně snížit náklady na regulační požadavky, zejména při využití informačních a komunikačních technologií. Již právní předpisy, kterými se řídí proclení, mimo jiné

umožňují propustit zboží, které není zbožím Společenství, do oběhu v přístavu nebo jej propustit do tranzitního režimu k proclení celním úřadem v místě určení.

Práce by měla vycházet z iniciativ zahájených na základě návrhu Komise přijmout rozhodnutí o bezpapírovém prostředí pro clo a obchod¹⁰. Ten obsahuje rámec k tomu, aby informace poskytované hospodářskými subjekty byly podávány pouze jednou (jednotný portál) a aby zboží bylo těmito orgány kontrolováno ve stejnou dobu na tomtéž místě (jedno správní místo).

Komise bude pracovat na vytvoření „evropského námořního prostoru bez hranic“, kde by trasa lodi i zboží mohla být spolehlivě a bezpečně sledována, čímž by se snížila potřeba individuálních kontrol během dopravy mezi přístavy Společenství. To by pomohlo pobřežní plavbě plně využívat výhod vnitřního trhu.

Vytvořit jednotný portál (jeden přístupový bod) a jedno správní místo pro správní postupy v rámci všech druhů dopravy.

Termín: V provozu do roku 2012.

Předložit legislativní návrh na zjednodušení a usnadnění pobřežní plavby k vytvoření námořního prostoru bez hranic.

Termín: 2008

2.3.2. *Jediný přepravní doklad*

V současnosti je vyžadováno, aby zásilku zboží doprovázel přepravní doklad¹¹. Takové přepravní doklady jsou obvykle specifické podle různých druhů dopravy. Multimodální přepravní doklady sice existují, ale nejsou v dostatečně široké míře využívány v elektronické podobě. Komise bude proto pracovat na vytvoření jediného evropského přepravního dokladu, který bude možné používat ve všech druzích dopravy, což usnadní multimodální nákladní dopravu a zlepší rámec nabízený multimodálními přepravními listy nebo multimodálními manifesty. Prozkoumá, zda by bylo možné, aby byl tento doklad volitelný, a zda by jej bylo možné předkládat v elektronické podobě.

Po konzultaci se zúčastněnými stranami Komise přezkoumá podrobnosti a přidanou hodnotu vytvoření jediného přepravního dokladu pro veškerou přepravu zboží bez ohledu na druh dopravy. Komise pak zváží předložení vhodného legislativního návrhu.

Termín: 2009.

2.3.3. *Záruky*

V multimodální dopravě vznikají frikční náklady způsobené absencí jednotného systému záruk pro různé druhy dopravy. Práce na vytváření multimodální regulační

¹⁰ KOM(2005) 609.

¹¹ Nařízení 11/60 a směrnice 92/106/ES.

struktury záruk probíhá na globální úrovni (UNCITRAL), ale protože nepostupuje rychle, Komise začne zkoumat pro Evropu další možnosti:

- (1) Mohl by být naplánován právní akt se standardní doložkou o zárukách pro všechny dopravní operace. Mohla by to být doložka pro případ nevyužití práv, což znamená, že nedohodnou-li se strany přepravní smlouvy jinak, uplatnila by se tato doložka automaticky. Smluvní strany by to také mohly výslovně uvést v přepravní smlouvě.
- (2) Mezery ve stávajících mezinárodních systémech záruk by mohly být řešeny tak, že by bylo zajištěno krytí těch částí logistického řetězce, které v současné době spadají mezi systémy záruk vztahující se k určitému druhu dopravy.

Zhodnotit potřebu zavedení standardní doložky o zárukách (doložky pro případ nevyužití práv) v rámci EU.

Termín: Konzultace do roku 2009, možný návrh v roce 2010.

Zhodnotit potřebu právního nástroje, který by umožnil plné pokrytí celého multimodálního logistického řetězce stávajícími, mezinárodními systémy záruk, které se vztahují k určitému druhu dopravy.

Termín: Konzultace do roku 2009, možný návrh v roce 2010.

2.3.4. *Bezpečnost*

Bezpečnost se vztahuje k ochraně před trestnou činností, organizovanou loupeží a nezákonnými úmyslně spáchanými činy jako např. terorismus a jejich předcházení. Bezpečnost se stále více stává nedílnou součástí kvality logistiky a konkurenceschopné výkonnosti. Pokud jde o bezpečnost dodavatelského řetězce pro vnější obchod, byl revidován celní kodex¹² a byl zaveden koncept oprávněného hospodářského subjektu, který také stanoví minimální požadavky na bezpečnost a zabezpečení počínaje rokem 2008.

Musí být dosaženo rovnováhy mezi bezpečnostními postupy splňujícími nejnáročnější požadavky a plynulostí obchodu. Např. celková přidaná hodnota a účinky úplné prohlídky 100 % kontejnerů na plynulost obchodu by před tím, než by došlo k přijetí rozhodnutí, bylo nutné pečlivě zvážit. Mohou být zavedeny inteligentní technologie, které umožní zamezit prodlevám. Normalizace a osvědčené metody mohou být použity k minimalizaci vlivu bezpečnostního požadavku na plynulost obchodu.

Přezkoumáním právních předpisů pro námořní a přístavní bezpečnost bude příležitostí zhodnotit požadavky na vstup do přístavů a přezkoumat rozvoj evropského modelu pro víceúčelové přístupové karty.

Začít zpracovávat evropské normy v souladu se stávajícími právními předpisy, mezinárodními úmluvami a mezinárodními normami tak, aby bylo možné bezpečně integrovat různé druhy dopravy do logistického řetězce.

¹²

Nařízení (ES) 648/2005.

Termín: 2008

V rámci vypracování zásad a minimálních norem pro otázky námořní a přístavní bezpečnosti zjednodušit požadavky na vstup do přístavů.

Termín: 2008.

2.4. Rozměry vozidel a normy pro nakládání

Ačkoli právní předpisy EU¹³ stanoví globální omezení pro rozměry a hmotnosti vozidel pro mezinárodní provoz na pozemních komunikacích a rozměry pro vnitrostátní provoz, ponechávají členským státům určitou volnost. Tím vzniká nejednotnost mezi provozovateli a uplatňování předpisů se problematizuje.

Zároveň technologický rozvoj a změněné požadavky na dopravu vyvolaly pochybnosti, pokud jde o stávající standardy.

Mohla by tedy sice nastat příležitost k přezkoumání stávajících právních předpisů EU, je však třeba zvážit vliv, který by jakákoli změna současných omezení mohla mít na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, energetickou účinnost, emise CO₂, škodlivé emise, silniční infrastrukturu a provoz intermodální dopravy, včetně kombinované dopravy. Je také zapotřebí zhodnotit možnou potřebu přísnějších kritérií pro vozidla, jejich vybavení a řidiče a omezení týkající se volby trasy.

Aby byla usnadněna překládka mezi různými druhy dopravy a mohl se projevit technologický rozvoj, návrh směrnice o intermodálních nákladových jednotkách¹⁴ by měl být změněn tak, aby se zvýšila konkurenceschopnost intermodální nákladní dopravy. Cílem návrhu je snížit frikční náklady při manipulačních operacích mezi různými druhy dopravy prostřednictvím normalizace určitých vlastností manipulace s intermodálními nákladovými jednotkami a zvýšit bezpečnost dopravy zavedením pravidelných kontrol všech jednotek. Normalizačním orgánům EU je třeba odděleně poskytnout mandát k vytvoření nových norem pro nákladové jednotky, které by mohly být používány v různých druzích dopravy.

Prozkoumat možnosti změny omezení pro hmotnosti a rozměry vozidel a zvážit přidanou hodnotu aktualizace směrnice 96/53/ES.

Termín: 2008.

Aktualizovat návrh týkající se intermodálních nákladových jednotek z roku 2003 podle technického pokroku.

Termín: 2007.

Vytvořit mandát pro normalizaci optimální evropské intermodální nákladové jednotky, která může být používána ve všech druzích pozemní dopravy.

Termín: 2007.

Prošetřit slučitelnost nákladových jednotek používaných v letecké dopravě a dalších druzích dopravy a v případě potřeby předložit návrhy.

Termín: 2010.

¹³

Směrnice 96/53/ES.

¹⁴

KOM(2003) 155 v konečném znění.

2.5. „Zelené“ dopravní koridory pro nákladní dopravu

Koncept dopravních koridorů je dán koncentrací nákladní dopravy mezi významnými uzly a poměrně dlouhými přepravními vzdálenostmi. Na těchto koridorech se bude podporovat součinnost více druhů dopravy a moderní technologie, aby bylo možné zvládnout narůstající objemy provozu a zároveň prosazovat environmentální udržitelnost a energetickou účinnost. Zelené dopravní koridory se odrazí v koncepci integrované dopravy, kde se pobřežní plavba, železnice, vnitrozemské vodní cesty a silnice vzájemně doplňují a díky tomu lze volit dopravu šetrnou k životnímu prostředí. Tyto koridory budou vybaveny vhodnými překladišti na strategických místech (např. námořní přístavy, vnitrozemské přístavy, seřaďovací nádraží a další příslušné logistické terminály a zařízení) a čerpacími stanicemi, zpočátku pro biopaliva a později pro další formy zeleného pohonu. Zelené koridory by mohly být použity k vyzkoušení inovačních nákladových jednotek šetrných k životnímu prostředí a moderních aplikací ITS. Na podporu tohoto cíle dochází ke spojení řady iniciativ, včetně železniční sítě orientované na nákladní dopravu, námořních dálnic a NAIADES. V úvahu je třeba vzít příležitosti, které nabízí hlavní směry pro TEN-T v oblasti rozvoje a integrace multimodálních dopravních řetězců.

Je nezbytné, aby byl v rámci součinnosti více druhů dopravy zajištěn rovný a nediskriminační přístup ke koridorům a překladištím, a tímto požadavkem a je třeba se jím zabývat. Omezení přístupu k operacím na terminálech mimo jiné v přístavech a na seřaďovacích nádražích může mít dopad na zákazníky těchto zařízení. Otevřený a nediskriminační přístup musejí mít provozovatelé a zákazníci těchto zařízení zajištěn v souladu s ustanoveními Smlouvy.

Vymezit zelené dopravní koridory a zorganizovat spolupráci mezi orgány a provozovateli logistiky nákladní dopravy a určit prvky, jež je v zájmu zajištění vhodné infrastruktury pro udržitelnou dopravu s cílem stanovit nutné zdokonalit.

Termín: 2008.

Posílit zelené koridory v prioritách iniciativ TEN-T a Marco Polo.

Termín: 2010

Vytvořit železniční síť zaměřenou na nákladní dopravu.

Termín: Návrh do roku 2008. Struktura koridorů do roku 2012.

Prosadit zřízení a uznávání námořních dálnic mimo jiné prostřednictvím lepší koordinace různých zdrojů financování.

Termín: 2008.

Zavést program NAIADES pro vnitrozemskou vodní dopravu.

Termín: Plné zavedení do roku 2013.

2.6. Městská logistika nákladní dopravy

Logistika nákladní dopravy má neodmyslitelný městský rozměr. Distribuce v městských aglomeracích vyžaduje účinná rozhraní mezi dodávkami přepravovanými po hlavních trasách na dlouhé vzdálenosti a distribucí do místa určení na krátké vzdálenosti. Navíc distribuční proces mezi výrobními středisky a zákazníky uvnitř městských oblastí musí být účinný a ekologický.

Ucelená koncepce by měla zahrnovat nákladní dopravu a věnovat pozornost aspektům územního plánování, otázkám životního prostředí a řízení dopravy společně s řadou dalších faktorů. Snazší řízení požadavků na nákladní a osobní dopravu by mělo být nedílnou součástí územního plánování měst a nabízí příležitosti pro zavedení inovativních řešení založených na IKT.

Komise bude podporovat výměnu zkušeností zástupců městských oblastí tak, aby pomohla stanovit soubor doporučení, osvědčených postupů, ukazatelů nebo norem pro logistiku městské dopravy, včetně dodávek zboží a přepravních vozidel.

Termín: Akční plán pro městskou dopravu v roce 2008.

Doporučit obecně schválená srovnávací kritéria nebo ukazatele výkonnosti k měření účinnosti a udržitelnosti dodávek a terminálů a obecněji v logistice a plánování městské dopravy.

Termín: 2011.

Posílit část projektu CIVITAS zaměřenou na nákladní dopravu ke zlepšení koordinace nebo integrace mezi osobní a nákladní dopravou a mezi logistikou meziměstské (dálkové) a městské dopravy. To může vést k integrované iniciativě „CIVITAS – nákladní doprava“.

Termín: 2010.

3. VÝHLED DO BUDOUCNA

Výše popsané akce mají pomoci odvětví logistiky nákladní dopravy k dosažení dlouhodobé účinnosti a růstu řešením otázek jako např. přetížení, znečištění a hluk, emise CO₂ a závislost na fosilních palivech, které by v případě chybějící kontroly ohrozily její účinnost. Tyto činnosti musí být doprovázeny dlouhodobým úsilím společně vyvíjeným členskými státy, aby byl stanoven společný základ pro investice do budoucích systémů nákladní dopravy.

Evropská komise podá zprávu o pokroku dosaženém v provádění akčního plánu v roce 2010. Tato zpráva poskytne také příležitost určit, jaké další činnosti budou vyžadovány ve výše popsaných oblastech, a rozvinout politiku logistiky nákladní dopravy EU v daných hospodářských souvislostech a v souladu s technologickým rozvojem.