



1.3.2024

DOKUMENT ROBOCZY

w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę Rady 92/106/EWG w odniesieniu do ram wsparcia na rzecz transportu intermodalnego towarów oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 w odniesieniu do obliczania oszczędności kosztów zewnętrznych i generowania danych zagregowanych

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Massimiliano Salini

Dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego

Przegląd rozwoju transportu kombinowanego w Europie

Dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego stanowi obecnie filar europejskiej strategii promującej korzystanie z operacji transportowych obejmujących różne rodzaje transportu, takie jak kolej, żegluga morska bliskiego zasięgu i śródlądowe drogi wodne z niedługimi odcinkami drogowymi. Od 1992 r. dyrektywa ta jest głównym tekstem prawnym, który odnosi się do rozwoju transportu kombinowanego w UE.

Przyspieszenie rozwoju transportu kombinowanego ma ogromne znaczenie dla europejskiego przemysłu, ponieważ promuje zrównoważone rozwiązania transportowe, przyczynia się do ograniczenia zanieczyszczeń, hałasu, zatorów i wypadków drogowych, zapewniając jednocześnie bardziej efektywne wykorzystanie zasobów transportowych, co umożliwia sektorowi osiągnięcie korzyści skali.

Warto zauważyć, że obecny trend podziału zadań przewozowych pokazuje, że w 2021 r. transport drogowy w UE stanowił 77 % śródlądowego transportu towarowego, natomiast kolejowy i wodny śródlądowy odpowiednio 17 % i 6 %¹. Wszystkie rodzaje transportu mają do odegrania jakąś rolę, jeśli chodzi o zapewnienie dostosowanego do przyszłych wyzwań, inteligentnego i zrównoważonego europejskiego systemu transportowego. Trzeba uwolnić potencjał wszystkich rodzajów transportu, by zwiększyć konkurencyjność transportu kombinowanego.

Transport kombinowany poza UE

Z podobną sytuacją można spotkać się poza granicami Europy. Od 1951 r. Grupa Robocza ONZ ds. Transportu Intermodalnego i Logistyki (WP 24) stanowi forum wymiany informacji politycznych i technicznych oraz najlepszych praktyk w zakresie transportu kombinowanego i intermodalnego. Ma ona wspierać upowszechnianie transportu kombinowanego w 56 krajach członkowskich EKG ONZ przy jednoczesnym dążeniu do optymalnego wykorzystania powiązanego sprzętu, infrastruktury i terminali.

W 1987 r. Grupa Robocza rozpoczęła prace nad wyznaczeniem sieci kluczowych linii transportu kombinowanego zgodnej z przyjętymi jednolitymi normami i najlepszymi praktykami, mając na celu poprawę jakości standardów usług międzynarodowego transportu kombinowanego. Doprowadziło to do wdrożenia Umowy europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (Umowa AGTC), która weszła w życie w 1993 r. i która zapewnia strukturę techniczną i prawną niezbędną do rozwoju efektywnej międzynarodowej infrastruktury transportu intermodalnego i kombinowanego w całej Europie. Określa ona ważne europejskie szlaki kolejowe wykorzystywane w transporcie intermodalnym, wyznacza kluczowe terminale, przejścia graniczne i połączenia promowe².

¹ Podział zadań przewozowych śródlądowego transportu towarowego
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en

² EKG ONZ WP.24 https://unece.org/DAM/trans/wp24/Tryptique_WP24_English.pdf

Od 2007 r. grupa robocza WP 24 monitoruje krajowe środki polityczne 19 państw członkowskich EKG ONZ mające na celu promowanie transportu intermodalnego oraz odpowiednie krajowe środki wsparcia regulacyjnego.

Sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego

Jak podkreślono w sprawozdaniu specjalnym Europejskiego Trybunału Obrachunkowego z 2023 r. na temat intermodalnego transportu towarowego³, nierówne warunki działania w zakresie intermodalnego transportu towarowego zależą od kilku czynników, takich jak stan infrastruktury terminali i brak odrębnej strategii UE w zakresie intermodalności, która eliminowałaby niedociągnięcia w opracowywaniu realistycznych celów UE w zakresie transportu intermodalnego. Warto także podkreślić, że brak danych od państw członkowskich negatywnie wpłynął na próby monitorowania przez Komisję rozwoju intermodalności. Zainteresowane strony, z którymi przeprowadzono wywiady, zwróciły uwagę, że dyrektywa z 1992 r. nie promuje w pełni transportu kombinowanego w UE, podkreśliły, że minimalny próg 100 km dla odcinka niedrogowego wyklucza wszystkie usługi łączące porty z zapleczem, oraz wskazały na przestarzały wymóg posiadania dokumentu w formie papierowej ostemplowanego przez organy kolejowe i portowe. Europejski Trybunał Obrachunkowy przedstawił także zalecenia dla Komisji, wzywając do usprawnienia gromadzenia danych dotyczących transportu intermodalnego na poziomie krajowym oraz zacieśnienia współpracy między Eurostatem a urzędami krajowymi. Jednocześnie Komisję poproszono o usunięcie istniejących przeszkód regulacyjnych w celu poprawy konkurencyjności kolei i żeglugi śródlądowej oraz zwiększenia zachęt dla transportu intermodalnego. Ponadto Trybunał podkreślił, że państwa członkowskie muszą stworzyć podstawy skoordynowanej oceny potrzeb w zakresie terminali intermodalnych.

Nowy wniosek Komisji: nowe podejście do transportu kombinowanego?

Nowy wniosek opublikowany przez Komisję 7 listopada 2023 r. zmienia ww. dyrektywę w ramach pakietu dotyczącego ekologizacji transportu towarowego i stanowi trzecią próbę rewizji tego tekstu prawnego. Komisja zaproponowała już bowiem zmianę dyrektywy w 1998 r.⁴ w 2017 r.⁵, jednak z uwagi na fakt, że w negocjacjach międzyinstytucjonalnych nie osiągnięto porozumienia, Komisja wycofała te wnioski.

Doceniamy wysiłki podjęte przez Komisję w jej nowym wniosku i uważamy, że przegląd jest

³ Sprawozdanie specjalne Trybunału Obrachunkowego
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en

⁴ Wniosek dotyczący dyrektywy Rady zmieniającej dyrektywę Rady 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi
[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:51998PC0414\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX:51998PC0414(01))

⁵ Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla pewnych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017PC0648>

niezbędny, jeśli dyrektywa ma przyczynić się do rzeczywistego i wykonalnego rozwoju rynku transportu kombinowanego w UE oraz zwiększyć jego efektywność i konkurencyjność. Zgodnie z oceną ex post w programie REFIT przedstawioną przez Komisję w 2016 r. dyrektywa z 1992 r. pozostaje przydatnym mechanizmem promowania transportu kombinowanego, chociaż nadal jest wiele do zrobienia. Niejasna definicja transportu kombinowanego nie sprawdziła się w pełni. Różnice w jej wdrażaniu w poszczególnych państwach członkowskich, w połączeniu z brakiem egzekwowania, doprowadziły do zwiększenia niepewności prawnej na rynku transportu kombinowanego i ograniczenia użyteczności dyrektywy dla branży. Co więcej, niektóre aspekty definicji transportu kombinowanego uważa się za przestarzałe lub nadmiernie restrykcyjne, co osłabia skuteczność samej dyrektywy. Ponadto kluczowe znaczenie dla zapewnienia dobrego funkcjonowania sektora ma cyfryzacja, ponieważ pozwoliłaby ona uniknąć stosowania dokumentów w formie papierowej, zmniejszając w ten sposób dodatkowe obciążenie administracyjne dla podmiotów gospodarczych. Dodatkowo problemy stwarza brak porównywalnych danych na temat transportu kombinowanego, ponieważ nie wszystkie państwa członkowskie gromadzą takie informacje. Z danych Komisji wynika, że tylko 13 państw członkowskich systematycznie gromadzi i analizuje dane statystyczne dotyczące operacji transportu kombinowanego⁶.

Można dodać, że w konsultacjach społecznych rozpoczętych przez Komisję w 2022 r.⁷ w celu uzyskania informacji zwrotnych na temat możliwości ulepszenia transportu intermodalnego 80 % zainteresowanych stron stwierdziło, że wśród państw członkowskich istnieją znaczne różnice w konkurencyjności transportu intermodalnego, jeśli chodzi o dostępność i jakość infrastruktury, takiej jak terminale i linie kolejowe, a także we wsparciu zapewnianym przez państwa członkowskie, takim jak finansowanie infrastruktury i pomoc państwa. W szczególności wskazano sześć czynników wpływających na niekonkurencyjność transportu intermodalnego, a mianowicie koszty przeładunku, brak odpowiednich terminali i ofert usług w terminalach, opóźnienia i dłuższe czasy przejazdu oraz koszty operacji „od drzwi do drzwi”.

Podsumowując, dotychczasowe wsparcie regulacyjne i finansowe na rzecz transportu intermodalnego nie było wystarczająco skuteczne i nie służyło odpowiednio jego promocji, ponieważ nie uwolniło jego potencjału i nie uczyniło go w pełni konkurencyjnym ze względu na niejasność prawa oraz istnienie przeszkód regulacyjnych i infrastrukturalnych.

Nowa definicja transportu kombinowanego

Nowy wniosek Komisji znacząco zmienia art. 1, wprowadzając nowe elementy w celu dostosowania go i dopasowania do głębokich zmian gospodarczych, technologicznych i regulacyjnych. Wprowadzając ramy wsparcia dla operacji transportu intermodalnego, dyrektywa oferuje także nowy zestaw definicji. Zwłaszcza nowa definicja transportu kombinowanego różni się znacząco od dotychczasowej.

⁶ OCENA EX POST REFIT <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/swd%25282016%2529140-final-report.pdf>

⁷ Konsultacje publiczne https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13010-Zrownowazon-y-transport-przeglad-dyrektywy-w-sprawie-transportu-kombinowanego_pl

Transport kombinowany został po raz pierwszy zdefiniowany w dyrektywie 92/106/EWG jako „transport towarów między państwami członkowskimi, w przypadku gdy samochód ciężarowy, przyczepa, naczepa, z jednostką ciągnikową lub bez niej, nadwozie wymienne lub kontener o długości 20 stóp lub większej wykorzystuje drogę na początkowym lub końcowym odcinku podróży, a na pozostałym odcinku podróży, jeżeli długość tego odcinka przekracza 100 km w linii prostej, wykorzystuje transport kolejowy, żeglugę śródlądową lub transport morski, przy czym początkowy lub ostatni odcinek tej podróży pokonywany jest transportem drogowym:

między punktem załadunku towarów a najbliższą dogodną stacją kolejową załadunku, w przypadku początkowego odcinka, oraz między najbliższą dogodną stacją kolejową wyładunku a punktem wyładunku towarów, w przypadku końcowego odcinka, lub w promieniu nieprzekraczającym 150 km w linii prostej z portu śródlądowego lub portu morskiego załadunku lub wyładunku”⁸.

Nowy wniosek znacząco modyfikuje tę definicję, dodając warunek, że operacja transportu kombinowanego powinna obniżyć koszty zewnętrzne o co najmniej 40 % w porównaniu z alternatywną operacją transportu wyłącznie drogowego, zgodnie z metodyką ustaloną w oparciu o wartości jednostkowe z Podręcznika dotyczącego kosztów zewnętrznych w sektorze transportu. Zgodnie z nową dyrektywą konkretną metodykę kalkulacji kosztów zewnętrznych i kwalifikowalności do korzystania ze środków wsparcia w zakresie transportu kombinowanego trzeba określić w akcie wykonawczym.

Ta zmiana podejścia wynika z faktu, że definicja oparta na kryterium odległości była krytykowana, ponieważ nie uwzględniała heterogeniczności regionów europejskich i ich specyfiki, a przede wszystkim niekoniecznie sprzyjała zmniejszeniu kosztów zewnętrznych. Z tego powodu nowa dyrektywa wzywa do wprowadzenia progu oszczędności kosztów zewnętrznych – w szczególności zanieczyszczenia powietrza, emisji gazów cieplarnianych, urazów, hałasu i zatorów komunikacyjnych – w przypadku operacji intermodalnych w porównaniu z alternatywnym transportem jednomodalnym. Ponadto przy kalkulacji kosztów zewnętrznych należy uwzględnić wszystkie etapy transportu intermodalnego, w tym także te realizowane w terminalach.

Z zadowoleniem przyjmujemy dążenie Komisji do wspierania zrównoważonych rozwiązań transportowych i ograniczania kosztów zewnętrznych przez wspomaganie i promowanie transportu kombinowanego. Uważamy jednak, że nowa definicja niesie ze sobą znaczną dozę niepewności. Należałoby raczej uprościć warunki kwalifikowalności operacji do zachęt i unikać wszelkich obciążeń administracyjnych i operacyjnych dla operatorów intermodalnych. Co więcej, większość zainteresowanych stron z sektora transportu jest dość sceptyczna co do funkcjonalności nowej definicji. Nowe podejście zaproponowane przez Komisję może sprawić, że operacje transportu kombinowanego staną się nadmiernie złożone i uciążliwe, co zniechęci podmioty w łańcuchu logistycznym do wybierania tego rodzaju transportu.

Obecnie nie jest jasne, w jak właściwie będzie wyliczany próg 40 % i do jakiego poziomu

⁸ Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31992L0106>

bazowego transportu jednomodalnego będzie porównywany. Z tego powodu potrzebne są bardziej precyzyjne informacje techniczne dotyczące progu 40 % ustalonego przez Komisję, zwłaszcza w świetle zbliżającej się rewizji Podręcznika dotyczącego kosztów zewnętrznych w sektorze transportu.

W rewizji tej należy zadbać o spójność z nowymi wyzwaniami stojącymi przed rynkiem europejskim i z rozwojem technologicznym. Niezwykle ważne jest zatem dostarczenie danych na temat kosztów zewnętrznych wszystkich rodzajów transportu, ocena, czy należy uwzględnić także inne parametry lub dane zgodne z dowodami naukowymi i innowacjami technicznymi, oraz zapewnienie przejrzystości. Wiarygodna podstawa jest bowiem absolutnie konieczna do opracowania kompleksowego podejścia, które uwzględnia kluczową rolę, jaką nowe technologie odgrywają w europejskim sektorze transportu. Dlatego też przydatne byłoby, aby Komisja aktywnie współpracowała z zainteresowanymi stronami, aby zapewnić, że ustawodawstwo dotrzyma kroku branży transportowej.

Zaangażowanie zainteresowanych stron z sektora transportu w gromadzenie danych technicznych na potrzeby rewizji Podręcznika może przyczynić się do efektywnego i dostosowanego do przyszłych wyzwań rozwoju transportu kombinowanego na rynku europejskim. Aby zwiększyć konkurencyjność transportu kombinowanego, można rozważyć dodatkowe zachęty dla operacji zapewniających zmniejszenie kosztów zewnętrznych o ponad 40 %.

Platforma eFTI

Weryfikacja zgodności każdej operacji z warunkami określonymi w ramach wsparcia ma kluczowe znaczenie dla zagwarantowania, że z ram wsparcia ustanowionych niniejszą dyrektywą będą korzystać wyłącznie kwalifikujące się operacje transportu intermodalnego. Z zadowoleniem przyjmujemy pomysł Komisji, aby polegać na nowoczesnych technologiach cyfrowych, które mogą weryfikować zgodność wszystkich operacji. Zarządzanie danymi, informacjami i narzędziami odgrywa kluczową rolę w poprawie przejrzystości przy ustalaniu kryteriów kwalifikowalności operacji transportu kombinowanego, zgodnie z zakresem niniejszej dyrektywy, a także ogranicza obciążenia administracyjne dla branży.

Narzędzia cyfrowe mogą mieć kluczowe znaczenie dla zwiększenia konkurencyjności transportu kombinowanego i usprawnienia tworzenia danych zagregowanych oraz promowania wymiany informacji o przepływach ruchu między użytkownikami i organami publicznymi, co sprzyjałoby planowaniu inwestycji i zapewnieniu dostępu do najbardziej wydajnego wariantu operacji kombinowanych.

Z zadowoleniem przyjmujemy wykorzystanie platformy elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego, zawierającej cyfrowe dane o transporcie, utworzonej na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1056/2020 (tzw. platformy eFTI). W myśl nowej dyrektywy przedsiębiorstwo organizujące operację transportu kombinowanego, aby móc skorzystać z ram wsparcia określonych w dyrektywie, udostępnia informacje dotyczące transportu na wyżej wymienionej platformie przed rozpoczęciem danej operacji kombinowanej. Wymagane informacje są potrzebne do wykazania zgodności, natomiast organy krajowe nie powinny żądać żadnych dodatkowych danych.

Wykorzystanie tej platformy cyfrowej może dobrze współgrać z celami cyfrowymi, skutecznie zmniejszyć obciążenia administracyjne i sprawić, że operacje transportu kombinowanego będą nadszły za rozwojem technologicznym. Narzędzia cyfrowe mogą również przyczynić się do większej dostępności danych dotyczących transportu towarowego, także w zakresie lokalizacji i wydajności najbardziej efektywnych przepływów transportu kombinowanego, co może wpłynąć na dalsze doskonalenie polityki w zakresie transportu kombinowanego i wspieranie inwestycji pozwalających uniknąć zatorów drogowych na określonych trasach.

Z drugiej strony musimy dopilnować, by używać platformy eFTI dopiero wtedy, gdy będzie ona w pełni dostępna i operacyjna w Europie, aby uniknąć sytuacji, w której takie ramy wsparcia powodowałyby szereg istotnych problemów technicznych i związanych z wdrażaniem. Narzędzia cyfryzacji mogą uprościć ilościowo i jakościowo procedury kwalifikowalności do ram wsparcia. Niemniej jednak istotne jest zapewnienie spójności wdrażania platform eFTI z wejściem w życie dyrektywy. Należy monitorować, czy wdrażanie rozporządzenia w sprawie eFTI odbywa się prawidłowo, co jest warunkiem wstępnym oceny oszczędności kosztów zewnętrznych. Ponadto należy doprecyzować ramy czasowe dla przyjęcia aktów wykonawczych dotyczących obliczania kosztów zewnętrznych. W ten sposób uniknie się wystawienia na ryzyko rozwoju transportu kombinowanego w państwach członkowskich, usuwając przy tym brak przejrzystości przyjętych kryteriów.

Krajowe ramy strategiczne

Państwa członkowskie odgrywają kluczową rolę w definiowaniu i dostosowywaniu polityk krajowych w celu podejmowania środków niezbędnych do zwiększenia konkurencyjności transportu kombinowanego. Podczas gdy niektóre kraje europejskie mają już krajowe polityki promujące intermodalność, inne nie dysponują środkami wsparcia, co skutkuje fragmentacją, która zmniejsza skuteczność dyrektywy w Europie. Aby rozwiązać ten problem, w nowym wniosku ustalono, że wszystkie państwa członkowskie powinny przyjąć krajowe ramy polityki ułatwiające korzystanie z intermodalności, obejmujące zarówno środki regulacyjne, jak i pozaregulacyjne. Ten nowy przepis stanowi kluczowe narzędzie pozwalające przeciwdziałać fragmentarycznemu podejściu w całej Europie.

Zgodnie z dyrektywą w terminie siedmiu i pół roku od jej wejścia w życie środki te mają doprowadzić do ogólnego łącznego zmniejszenia o co najmniej 10 % całkowitych kosztów operacji transportu kombinowanego ponoszonych przez przedsiębiorców organizujących transport kombinowany. Ponadto powinny również przyczynić się do rozwoju technologii, które mogą sprzyjać upowszechnianiu operacji transportu kombinowanego i tworzeniu nowych połączeń kolejowych i wodnych śródlądowych między niepołączonymi intermodalnymi terminalami przeładunkowymi.

Należałoby upewnić się, czy wszystkie państwa członkowskie są w stanie zagwarantować ogólne zmniejszenie o co najmniej 10 % całkowitych kosztów operacji transportu kombinowanego na ich terytorium, w oparciu o ich własne elementy technologiczne i infrastrukturalne. Większą jasność wniosłoby również ujawnienie szczegółów technicznych dotyczących metody obliczania takiego progu 10 %. Biorąc pod uwagę ambitny próg zaproponowany przez Komisję, właściwe byłoby przedstawienie państwom członkowskim zaleceń dotyczących możliwych środków, z doprecyzowaniem, czy powinny one mieć

charakter strukturalny, czy tymczasowy.

Zalecenia sprawozdawcy

- Transport kombinowany musi być efektywnym narzędziem dla europejskiego sektora transportu. Dlatego wzywamy do przyjęcia realistycznego podejścia, które może znacznie zwiększyć konkurencyjność europejskiego przemysłu, przynosząc jednocześnie korzyści dla środowiska. Należy w dalszym ciągu zachęcać do korzystania z transportu kombinowanego.
- Strategia zaproponowana przez Komisję polegająca na drastycznej zmianie obecnej definicji i wprowadzeniu 40 % progu zmniejszenia kosztów zewnętrznych powoduje dużą niepewność w branży. Ta definicja i jej metodyka wymagają dalszej oceny i doprecyzowania, aby uniknąć niepewności i obciążeń administracyjnych dla sektora. Ważne jest zapewnienie równych warunków działania wszystkim rodzajom transportu, ponieważ każdy rodzaj transportu ma swoją rolę do odegrania na naszej drodze do zrównoważonego systemu transportu. Należałoby uprościć, zharmonizować i jasno określić warunki kwalifikowalności operacji do zachęt, usuwając tym samym wszelkie niejasności dla wszystkich zaangażowanych podmiotów i zwiększając atrakcyjność transportu kombinowanego na rynku europejskim.
- Dla większej jasności konieczne trzeba dowiedzieć się czegoś więcej o referencjach technicznych i metodyce zastosowanych do wybranego progu 40 %. Ponadto Podręcznik dotyczący kosztów zewnętrznych w sektorze transportu pochodzi z 2019 r., a nadchodząca rewizja zmieni ogólną metodykę ustalania kosztów zewnętrznych. W ramach tej rewizji należy również skorzystać z informacji technicznych od zainteresowanych stron z sektora transportu.
- Apelujemy o ustalenie konkretnego harmonogramu przyjmowania przez Komisję aktów wykonawczych dotyczących kalkulacji kosztów zewnętrznych, gdyż obecne podejście mogłoby zagrozić przejrzystości przyjętych kryteriów, a co za tym idzie – osłabić konkurencyjność transportu kombinowanego.
- Należy zapewnić dodatkowe zachęty dla tych operacji transportowych, które mogą przynieść zmniejszenie kosztów zewnętrznych o ponad 40 %, aby zmotywować branżę i nadal doskonalić zrównoważony charakter naszego systemu transportowego.
- Cyfryzacja operacji transportu intermodalnego stanowi kluczowy element rozwoju sektora, jednak powinno się zadbać o to, by operacyjne uruchomienie platformy eFTI było spójne z wejściem w życie niniejszej dyrektywy. Pewność prawa jest rzeczywiście niezbędna.
- Przydatne byłoby usprawnienie tworzenia zagregowanej bazy danych i wymiany informacji na temat przepływów ruchu, co sprzyjałoby planowaniu inwestycji i zapewnieniu dostępu do najbardziej efektywnych wariantów operacji kombinowanych.
- Byłoby wskazane upewnić się, czy wszystkie państwa członkowskie są w stanie zagwarantować ogólne zmniejszenie o co najmniej 10 % całkowitych kosztów operacji transportu kombinowanego na swoim terytorium, uwzględniając ich poziom społeczno-gospodarczy, technologiczny i infrastrukturalny. Warto byłoby uzyskać szczegóły techniczne dotyczące metody obliczania zastosowanej w przypadku progu 10 %.
- Z zadowoleniem przyjmujemy propozycję Komisji, by odstąpić od zakazu

prowadzenia pojazdów ciężarowych w weekendy, w nocy i w święta, by zapewnić sprawniejszy przepływ ruchu w transporcie kombinowanym, a także jeszcze bardziej zmniejszyć fragmentację jednolitego obszaru transportu.