



1.3.2024

## **PRACOVNÝ DOKUMENT**

o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS, pokiaľ ide o podporný rámec pre intermodálnu prepravu tovaru, a nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056, pokiaľ ide o výpočet úspor externých nákladov a generovanie súhrnných údajov

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Massimiliano Salini

# Smernica o kombinovanej doprave

## Prehľad vývoja kombinovanej dopravy v Európe

Smernica o kombinovanej doprave je v súčasnosti pilierom európskej stratégie na podporu využívania rôznych druhov dopravy, ako sú železnica, príbrežná námorná doprava a vnútrozemská vodná doprava s obmedzeným počtom úsekov na cestách. Od roku 1992 je táto smernica hlavným právnym dokumentom, ktorý sa zaoberá otázkou rozvoja kombinovanej dopravy v EÚ.

Posilnenie rozvoja kombinovanej dopravy je pre európsky priemysel mimoriadne dôležité, pretože podporuje udržateľné dopravné riešenia, prispieva k zníženiu znečistenia, hluku, preťaženia dopravy a dopravných nehôd a zároveň zabezpečuje efektívnejšie využívanie dopravných zdrojov, aby sa v odvetví dosiahli úspory z rozsahu.

Treba poznamenať, že v súčasnosti trend rozdelenia jednotlivých druhov dopravy ukazuje, že v roku 2021 bude cestná doprava v EÚ predstavovať 77 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, zatiaľ čo železničná doprava 17 % a vnútrozemská vodná doprava 6 %<sup>1</sup>. Na zabezpečenie inteligentného a udržateľného európskeho dopravného systému, ktorý bude funkčný aj v budúcnosti, musia všetky druhy dopravy zohrávať svoju úlohu. Je dôležité využiť potenciál všetkých druhov dopravy, aby sa zvýšila konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy.

## Kombinovaná doprava mimo EÚ

Podobná situácia je aj mimo európskych hraníc. Pracovná skupina OSN pre intermodálnu dopravu a logistiku (WP 24) predstavuje od roku 1951 fórum na výmenu politických a technických informácií a najlepších postupov v oblasti kombinovanej a intermodálnej dopravy. Cieľom je podporiť zavádzanie kombinovanej dopravy v 56 členských krajinách EHK OSN a zároveň sa usilovať o optimálne využívanie súvisiacich zariadení, infraštruktúry a terminálov.

V roku 1987 začala pracovná skupina pracovať na určení siete kľúčových tratí kombinovanej dopravy, ktoré spĺňajú prijaté jednotné normy a najlepšie postupy, s cieľom kvalitatívne posilniť normy medzinárodných služieb kombinovanej dopravy. To viedlo k vykonávaniu Európskej dohody o dôležitých medzinárodných tratiach kombinovanej dopravy a súvisiacich zariadeniach (Dohoda AGTC), ktorá nadobudla platnosť v roku 1993 a ktorá poskytuje technickú a právnu štruktúru potrebnú na rozvoj efektívnej medzinárodnej infraštruktúry kombinovanej dopravy v celej Európe. Určuje dôležité európske železničné trasy využívané na intermodálnu dopravu, určuje kľúčové terminály, hraničné priechody a trajektové spojenia<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Modálne rozdelenie vnútrozemskej nákladnej dopravy  
[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_frmod/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en).

<sup>2</sup> EHK OSN pracovná skupina WP 24 [https://unece.org/DAM/trans/wp24/Tryptique\\_WP24\\_English.pdf](https://unece.org/DAM/trans/wp24/Tryptique_WP24_English.pdf).

Pracovná skupina WP 24 od roku 2007 sleduje vnútroštátne politické opatrenia 19 členských štátov EHK OSN na podporu intermodálnej dopravy a príslušné vnútroštátne regulačné podporné opatrenia.

## **Správa Európskeho dvora audítorov**

Ako sa zdôrazňuje v osobitnej správe Európskeho dvora audítorov o intermodálnej nákladnej doprave za rok 2023<sup>3</sup>, takéto nerovnaké podmienky pre intermodálnu nákladnú dopravu závisia od viacerých faktorov, ako je rozvoj infraštruktúry terminálov a neexistencia osobitnej stratégie EÚ pre intermodalitu, ktorá by riešila nedostatky pri navrhovaní realistických cieľov EÚ v oblasti intermodálnej dopravy. Treba zároveň zdôrazniť, že nedostatok údajov z členských štátov negatívne ovplyvnil snahu Komisie monitorovať vývoj intermodality. Zainteresované strany, s ktorými sa viedli rozhovory, poukázali na to, že smernica z roku 1992 plne nepodporuje kombinovanú dopravu v EÚ, pričom zdôraznili, že minimálna prahová hodnota 100 km pre iný ako cestný úsek ruší všetky služby spájajúce prístavy s vnútrozemím, a zastaranú požiadavku, aby železničné a prístavné orgány opečiatkovali papierový doklad. Európsky dvor audítorov poskytol Komisii aj odporúčania, v ktorých vyzval na zlepšenie zberu údajov o intermodálnej doprave na vnútroštátnej úrovni a na zlepšenie spolupráce medzi Eurostatom a vnútroštátnymi úradmi. Komisia bola zároveň požiadaná, aby odstránila existujúce regulačné prekážky s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy a zvýšiť stimuly pre intermodálnu dopravu. Okrem toho zdôraznila potrebu vytvoriť základy pre koordinované hodnotenie potrieb intermodálnych terminálov členskými štátmi.

## **Nový návrh Komisie: nový prístup ku kombinovanej doprave?**

Nový návrh, ktorý Komisia uverejnila 7. novembra 2023, mení uvedenú smernicu v rámci balíka ekologickejšej nákladnej dopravy a predstavuje tretí pokus o revíziu tohto právneho textu. Komisia už revíziu smernice navrhla v roku 1998<sup>4</sup> aj v roku 2017<sup>5</sup>, ale keďže sa v rámci medziinštitucionálnych rokovaní nedoslo k dohode, Komisia návrhy stiahla.

Oceňujeme úsilie, ktoré Komisia vynaložila vo svojom novom návrhu, a sme presvedčení, že revízia je nevyhnutná, aby sa prispelo k skutočnému a uskutočniteľnému rozvoju trhu kombinovanej dopravy v EÚ a k jeho zefektívneniu a zvýšeniu konkurencieschopnosti. Podľa hodnotenia REFIT *ex post*, ktoré Komisia predložila v roku 2016, je smernica z roku 1992 naďalej životaschopným mechanizmom na podporu kombinovanej dopravy, hoci existuje značný priestor na zlepšenie. Nejasné vymedzenie kombinovanej dopravy sa neukázalo ako

---

<sup>3</sup> Osobitná správa Európskeho dvora audítorov  
[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran\\_hv\\_frmod/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tran_hv_frmod/default/table?lang=en).

<sup>4</sup> Návrh smernice Rady, ktorou sa mení smernica Rady 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi (ďalej len „smernica o kombinovanej doprave“)  
[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)).

<sup>5</sup> Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 92/106/EHS o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1510583870974&uri=COM:2017:648:FIN>.

úplne účinné. Jej rozdielne uplatňovanie v jednotlivých členských štátoch spolu s nedostatočným presadzovaním viedlo k právnej neistote na trhu kombinovanej dopravy a obmedzeniu schopnosti odvetvia využívať výhody smernice. Okrem toho sa niektoré aspekty vymedzenia kombinovanej dopravy považujú za zastarané alebo príliš obmedzujúce, čo oslabuje účinnosť samotnej smernice. Okrem toho je úloha digitalizácie kľúčová na zabezpečenie dobrého fungovania odvetvia, pretože by sa zabránilo používaniu papierových dokumentov, čím by sa znížila ďalšia administratívna záťaž pre hospodárske subjekty. Problémy spôsobuje aj nedostatok porovnateľných údajov o kombinovanej doprave, keďže nie všetky členské štáty takéto informácie zbierajú. Podľa údajov Komisie iba 13 členských štátov systematicky zbiera a analyzuje štatistické údaje o operáciách kombinovanej dopravy<sup>6</sup>.

Okrem toho v rámci verejnej konzultácie, ktorú Komisia začala v roku 2022<sup>7</sup> s cieľom poskytnúť spätnú väzbu o tom, ako by sa mohla zlepšiť intermodálna doprava, 80 % zainteresovaných strán uviedlo, že v členských štátoch existujú značné rozdiely, pokiaľ ide o konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy, a to v dôsledku dostupnosti a kvality infraštruktúr, ako sú terminály a železnice, a takisto v podpore poskytovanej členskými štátmi, ako je financovanie infraštruktúry a štátna pomoc. Konkrétne bolo zdôraznených šesť faktorov, ktoré ovplyvňujú nedostatočnú konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy, a to náklady na prekládku, nedostatok vhodných terminálov a ponuky služieb v termináloch, meškania a dlhšie časy tranzitu a náklady na prevádzku typu „od dverí k dverám“.

Celkovo možno konštatovať, že doterajšia regulačná a finančná podpora intermodálnej dopravy nebola dostatočne účinná a propagačná, pretože neodhalila jej potenciál a nezabezpečila jej plnú konkurencieschopnosť z dôvodu právnej nejednoznačnosti a existencie regulačných a infraštruktúrnych prekážok.

## **Nové vymedzenie kombinovanej dopravy**

Nový návrh Komisie významne mení článok 1 a zavádza nové prvky s cieľom prispôbiť ho a zosúladiť s hlbokými hospodárskymi, technologickými a regulačnými zmenami, ku ktorým medzičasom došlo. Zavedením podporného rámca pre operácie intermodálnej dopravy smernica poskytuje aj nový súbor vymedzení. Najmä nové vymedzenie kombinovanej dopravy sa v porovnaní so súčasným vymedzením výrazne mení.

Kombinovaná doprava bola prvýkrát vymedzená v smernici 92/106/EHS ako „preprava tovarov medzi členskými štátmi, ak nákladné auto, príves, náves s ťahačom alebo bez neho, vymeniteľná nadstavba alebo 20 alebo viac stopový kontajner používa cestnú komunikáciu na počiatočnom alebo konečnom úseku cesty a na inom úseku, železničnú alebo vnútrozemskú vodnú alebo námornú dopravu, ak je tento úsek dlhší ako 100 km vzdušnou čiarou a predstavuje počiatočný alebo konečný úsek cesty;

- medzi miestom nakládky tovaru a najbližšou železničnou stanicou, ktorá je vhodná na jeho preloženie na železnicu, a pokiaľ ide o konečný úsek: medzi najbližšou železničnou stanicou,

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

<sup>7</sup> Verejná konzultácia [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13010-Udrzatelna-doprava-revizia-smernice-o-kombinovanej-doprave\\_sk](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13010-Udrzatelna-doprava-revizia-smernice-o-kombinovanej-doprave_sk).

ktorá je vhodná na preloženie tovaru zo železnice a miestom jeho vykládky,  
– v okruhu nepresahujúcom 150 km vzdušnou čiarou z vnútrozemského prístavu alebo námorného prístavu nakládky alebo vykládky.“<sup>8</sup>

V novom návrhu sa vymedzenie významne mení a dopĺňa sa o podmienku, že operácia kombinovanej dopravy musí znížiť externé náklady aspoň o 40 % v porovnaní s alternatívnou operáciou unimodálnej cestnej dopravy, a to podľa metodiky stanovenej na základe jednotkových hodnôt z príručky o externých nákladoch súvisiacich s dopravou. Podľa novej smernice by sa konkrétna metodika výpočtu externých nákladov a oprávnenosť na využívanie podporných opatrení v oblasti kombinovanej dopravy mala stanoviť prostredníctvom vykonávacieho aktu.

Dôvodom tejto zmeny prístupu je skutočnosť, že vymedzenie založené na obmedzeniach dĺžky úseku bolo kritizované, pretože nezohľadňovalo rozmanitosť európskych regiónov a ich charakteristiky, a predovšetkým nevyhnutne nepodporovalo znižovanie externých nákladov. Z tohto dôvodu sa v novej smernici požaduje zavedenie prahovej hodnoty úspory externých nákladov, najmä znečistenia ovzdušia, emisií skleníkových plynov, zranení, hluku a preťaženia, pri intermodálnej operácii v porovnaní s alternatívnou unimodálnou dopravou. Okrem toho sa pri výpočte externých nákladov musia zohľadniť všetky fázy intermodálnej dopravy vrátane tých, ktoré sa uskutočňujú v termináloch.

Vítame ambíciu Komisie podporovať udržateľné dopravné riešenia a znižovať externé náklady podporou a presadzovaním kombinovanej dopravy. Napriek tomu sa domnievame, že nové vymedzenie prináša značnú mieru neistoty. Malo by sa skutočne uprednostniť stanovenie jednoduchších podmienok, aby boli operácie oprávnené na stimuly a aby sa predišlo akejkoľvek administratívnej a prevádzkovej záťaži pre prevádzkovateľov intermodálnej dopravy. Okrem toho je väčšina zainteresovaných strán v oblasti dopravy dosť skeptická, pokiaľ ide o funkčnosť nového vymedzenia. Nový prístup navrhovaný Komisiou by mohol spôsobiť, že operácie kombinovanej dopravy by boli príliš zložité a zaťažujúce, čo by účastníkov logistického reťazca odradilo od kombinovanej dopravy.

V súčasnosti nie je jasné, ako presne sa vypočíta prahová hodnota 40 % a s akou východiskovou hodnotou pre unimodálnu dopravu sa bude porovnávať. Z tohto dôvodu je dôležité mať k dispozícii konkrétnejšie technické informácie týkajúce sa prahovej hodnoty 40 % stanovenej Komisiou, najmä vzhľadom na nadchádzajúcu revíziu príručky Komisie o externých nákladoch súvisiacich s dopravou.

Pre túto revíziu je dôležité zabezpečiť súlad s novými výzvami pre európsky trh a technologický rozvoj. V takom prípade je mimoriadne dôležité poskytnúť údaje o externých nákladoch zo všetkých druhov dopravy a vyhodnotiť potrebu zahrnúť aj iné parametre alebo údaje v súlade s vedeckými dôkazmi a technickými inováciami a zabezpečiť jasnosť. Je skutočne nevyhnutné mať spoľahlivý základ na vypracovanie komplexného prístupu, ktorý zohľadňuje kľúčovú úlohu, ktorú nové technológie zohrávajú v európskom odvetví dopravy. Z tohto dôvodu by mohlo byť užitočné, aby Komisia aktívne spolupracovala so

---

<sup>8</sup> Smernica Rady 92/106/EHS zo 7. decembra 1992 o stanovení spoločných pravidiel pre určité typy kombinovanej dopravy tovaru medzi členskými štátmi <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31992L0106>.

zainteresovanými stranami s cieľom zabezpečiť, aby právne predpisy držali krok s odvetvím dopravy.

Zapojenie zainteresovaných strán v oblasti dopravy do zhromažďovania technických podkladov k revízií príručky môže prispieť k účinnému a nadčasovému rozvoju kombinovanej dopravy na európskom trhu. S cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť kombinovanej dopravy by sa mohli zväziť dodatočné stimuly pre operácie, ktoré zabezpečia zníženie externých nákladov o viac ako 40 %.

## **Platforma eFTI**

Na to, aby sa zabezpečilo, že podporný rámec navrhnutý touto smernicou sa bude využívať iba pri kvalifikovaných operáciách intermodálnej dopravy, je nevyhnutné overiť súlad každej operácie s podmienkami uvedenými v podpornom rámci. Víťame myšlienku Komisie spoliehať sa na moderné digitálne technológie, ktoré dokážu overiť súlad všetkých operácií. Správa údajov, informácií a nástrojov zohráva kľúčovú úlohu pri zlepšovaní transparentnosti pri stanovovaní kritérií oprávnenosti pre operácie kombinovanej dopravy v súlade s rozsahom pôsobnosti tejto smernice, čím sa rieši aj administratívne zaťaženie odvetvia.

Digitálne nástroje môžu mať zásadný význam na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy, zlepšenie tvorby súhrnných údajov a podporu výmeny informácií o dopravných tokoch pre používateľov a verejné orgány, podporu plánovania investícií a dostupnosť najefektívnejšej možnosti kombinovanej prevádzky.

Vítame využívanie platformy pre elektronické údaje o nákladnej doprave pre digitálne dopravné údaje zriadenej podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1056/2020 (tzv. platformy eFTI). Podľa smernice podnik, ktorý organizuje operáciu kombinovanej dopravy, poskytne informácie o doprave na uvedenej platforme pred začatím príslušnej operácie kombinovanej dopravy, aby mohol využiť podporný rámec stanovený smernicou. Požadované informácie sú potrebné na preukázanie súladu, pričom vnútroštátne orgány by nemali požadovať žiadne ďalšie údaje.

Využívanie tejto digitálnej platformy môže byť dobre zosúladené s digitálnymi cieľmi a poskytnúť účinný nástroj na zníženie administratívnej záťaže a umožniť operáciám kombinovanej dopravy držať krok s technologickým vývojom. Digitálne nástroje môžu takisto prispieť k lepšej dostupnosti údajov o nákladnej doprave, a to aj o umiestnení a výkonnosti najefektívnejších tokov kombinovanej dopravy, ktoré môžu byť zamerané na ďalšie zlepšenie politík kombinovanej dopravy a na podporu investícií, ktoré zabránia preťaženiu ciest na konkrétnych trasách.

Na druhej strane musíme zabezpečiť, aby sme platformu eFTI používali až vtedy, keď bude v Európe plne dostupná a funkčná, aby sme sa vyhli tomu, že takýto rámec vyvolá niekoľko závažných technických a implementačných problémov. Nástroje digitalizácie môžu kvantitatívne a kvalitatívne zjednodušiť postupy oprávnenosti pre podporný rámec. Napriek tomu je dôležité zabezpečiť súlad implementácie platformy eFTI s nadobudnutím účinnosti smernice. Je dôležité sledovať riadne vykonávanie nariadenia o eFTI ako predpoklad na posúdenie úspory externých nákladov. Okrem toho je nevyhnutné objasniť časový rámec prijatia vykonávacích aktov týkajúcich sa výpočtu externých nákladov. Týmto opatrením sa

zabráni riziku ohrozenia rozvoja kombinovanej dopravy v členských štátoch, pričom sa predíde akejkol'vek netransparentnosti prijatých kritérií.

### **Vnútroštátne strategické rámce**

Členské štáty zohrávajú kľúčovú úlohu pri vymedzovaní a prispôsobovaní vnútroštátnych politik s cieľom prijať potrebné opatrenia na zvýšenie konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy. Zatiaľ čo niektoré európske krajiny už majú zavedené vnútroštátne politiky na podporu intermodality, iné nemajú podporné opatrenia, čo vedie k roztrieštenosti, ktorá znižuje účinnosť smernice v Európe. Na riešenie tejto otázky sa v novom návrhu stanovuje, že všetky členské štáty by mali prijať vnútroštátny politický rámec na uľahčenie zavádzania intermodality vrátane regulačných aj neregulačných opatrení. Toto nové ustanovenie predstavuje kľúčový nástroj, ktorý rieši fragmentovaný prístup v celej Európe.

Podľa smernice je cieľom týchto opatrení dosiahnuť do sedem a pol roka od nadobudnutia účinnosti smernice všeobecné kumulatívne zníženie celkových nákladov na operácie kombinovanej dopravy, ktoré znášajú podniky organizujúce operácie kombinovanej dopravy, najmenej o 10 %. Okrem toho by mali prispieť aj k rozvoju technológií, ktoré môžu podporiť zavádzanie operácií kombinovanej dopravy a vytvoriť novú železničnú a vnútrozemskú vodnú cestu medzi neprepojenými intermodálnymi prekládkovými terminálmi.

Bolo by vhodnejšie zabezpečiť, aby všetky členské štáty mali podmienky na zaručenie celkového zníženia nákladov na operácie kombinovanej dopravy na svojom území o minimálne 10 %, a to na základe ich technologických a infraštruktúrnych prvkov. Bolo by takisto prospešné mať technické podrobnosti o metóde výpočtu tejto prahovej hodnoty 10 %, aby sa zabezpečila lepšia jasnosť. Vzhľadom na ambicióznou prahovú hodnotu navrhovanú Komisiou by bolo vhodné poskytnúť členským štátom odporúčania týkajúce sa možných opatrení a určiť, či by mali byť štrukturálne alebo dočasné.

### **Odporúčania spravodajcu**

- Kombinovaná doprava musí byť účinným nástrojom európskeho odvetvia dopravy. Preto vyzývame na realistický prístup, ktorý môže výrazne zvýšiť konkurencieschopnosť európskych priemyselných odvetví a zároveň priniesť výhody pre životné prostredie. Malo by sa ďalej podporovať využívanie kombinovanej dopravy.
- Stratégia, ktorú navrhla Komisia, aby sa radikálne zmenilo súčasné vymedzenie s prahovou hodnotou 40 % zníženia externých nákladov, vnáša do odvetvia veľa neistoty. Toto vymedzenie a základná metodika si vyžadujú ďalšie hodnotenie a objasnenie, aby sa predišlo akýmkoľvek neistotám a administratívnej záťaži pre toto odvetvie. Je dôležité zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetky druhy dopravy, pretože všetky druhy dopravy zohrávajú svoju úlohu na našej ceste k udržateľnému dopravnému systému. Bolo by vhodnejšie stanoviť jednoduchšie, harmonizované a jasne stanovené podmienky, aby boli operácie oprávnené na stimuly, čím by sa odstránili všetky nejasnosti pre všetky zainteresované strany a zvýšila by sa atraktivnosť kombinovanej dopravy pre európsky trh.

- Pre lepšiu jasnosť je nevyhnutné získať viac technických odkazov a metodológie o zvolenej prahovej hodnote 40 %. Príručka Komisie o externých nákladoch súvisiacich s dopravou navyše pochádza z roku 2019 a nadchádzajúca revízia zmení celkovú metodiku externých nákladov. Pri tejto revízii by sa mali využiť aj technické príspevky zainteresovaných strán v oblasti dopravy.
- Žiadame, aby Komisia stanovila konkrétny časový rámec na prijatie vykonávacích aktov týkajúcich sa výpočtu externých nákladov, pretože tento prístup by mohol ohroziť transparentnosť prijatých kritérií, čo by mohlo viesť k oslabeniu konkurencieschopnosti kombinovanej dopravy.
- Je dôležité poskytnúť dodatočné stimuly tým dopravným operáciám, ktoré dokážu znížiť externé náklady o viac ako 40 %, aby sa motivovalo odvetvie a ďalej zlepšila udržateľnosť nášho dopravného systému.
- Hoci digitalizácia operácií intermodálnej dopravy predstavuje kľúčový prvok na rozvoj tohto sektora, bolo by dôležité zabezpečiť, aby prevádzkové spustenie platformy eFTI bolo v súlade s nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Právna istota je skutočne nevyhnutná.
- Bolo by vhodné posilniť vytvorenie súhrnnej databázy a výmenu informácií o dopravných tokoch, ktoré by podporili plánovanie investícií a prístup k najefektívnejším možnostiam kombinovanej prevádzky.
- Je vhodnejšie zabezpečiť, aby všetky členské štáty boli schopné zaručiť celkové zníženie nákladov na kombinovanú dopravu na svojom území o minimálne 10 %, a to na základe ich sociálno-ekonomického, technologického a infraštruktúrneho rozvoja. Bolo by užitočné mať k dispozícii technické podrobnosti o metóde výpočtu tejto prahovej hodnoty 10 %.
- Víťame návrh Komisie týkajúci sa výnimky zo zákazov jazdy počas víkendov, nocí a sviatkov, ktoré sa vzťahujú na ťažké nákladné vozidlá, čo môže zabezpečiť plynulejšie dopravné toky kombinovanej dopravy, ako aj ďalšie zlepšenie fragmentácie jednotného dopravného priestoru.