

1 Európsky rámec kombinovanej dopravy

Od prijatia jestvujúcej koncepcie rozvoja kombinovanej dopravy schválenej Uznesením vlády c. 37/2001 bolo prijatých niekoľko dôležitých dokumentov, ktoré sa týkajú aj kombinovanej dopravy.

1.1 Biela kniha: Európska dopravná politika do roku 2010

Bola vydaná v Bruseli roku 2001 s príznačným dodatkom Cas rozhodnutia. Ako sa konštatuje v úvode doprava celí narastajúcemu konfliktu medzi zvyšujúcim sa dopytom po mobilite a očakávanými kongesciami, zhoršovaním kvality služieb, životného prostredia a izoláciou niektorých regiónov.

Predpokladá sa:

- že ďalší ekonomický rast spôsobí rast mobility 38 % v nákladnej doprave a keď sa neprijmú účinné opatrenia vzrastie nákladná doprava o 50 %;
- ak sa nič nepodnikne vzrastie množstvo emisií z dopravy, ktorá spotrebováva energiu a v súčasnosti sa podiela 28 % na emisiách CO₂, ktorý spôsobuje skleníkový efekt do roku 2010 o 50 %. Pritom 80 % emisií produkuje cestná doprava.

Biela kniha navrhuje opatrenia v štyroch základných okruhoch:

- a) zmena delby práce medzi druhmi dopravy;
- b) eliminácia úzkych miest dopravy;
- c) zainteresovanosť používateľov dopravy na dopravnej politike;
- d) kontrola globalizácie dopravy.

Z hľadiska kombinovanej dopravy sú relevantné nasledujúce opatrenia:

Cestná doprava:

Explózia cestnej dopravy:

- cestná doprava prepravuje 44 % tovaru a 79 % osôb;
- každý den sa pokryje 10 ha cestnou infraštruktúrou;
- počet vozidiel rastie v EU za jeden rok o tri mil. ks.

Dôsledky:

- saturácia priemyselných urbanizovaných regiónov (Ruhr, Randstand, severné Taliansko, južné Anglicko). Jedna desatina trans-európskej siete je zapchatá;
- znečistenie – cestná doprava spôsobuje 84 % všetkých emisií CO₂ v doprave;
- vysoké škody v dôsledku dopravných nehôd.

Zlepšenie kvality v cestnom sektore

Organizovaná reštrukturalizácia. – divoká (prudká) konkurencia vytvára zraniteľnosť sektoru. Prepravné zmluvy musia zabezpečiť revíziu taríf v prípade prudkého zvýšenia cien.

Príprava nových nariadení – konkurencieschopnosť cestnej dopravy je zčasti vysvetľovaná ako nedostatok minimálnej sociálnej legislatívy v Európe. Treba schváliť návrh komisie o pracovnej dobe, jazde cez víkend, vodičských preukazov a školení.

Sprísnenie kontrol a pokút. Koncom roka 2001 Komisia navrhla:

- zosúladienie kontrol a pokút;
- podpora jednotnej interpretácie;
- podporovanie výmeny informácií.

Železnícna doprava

Útlm železnickej dopravy

V rokoch 1970 až 1998 klesol podiel železnice z 10 % na 6 % vpreprave osôb a z 21 % na 8 % v preprave tovaru. Priemerná rýchlosť vnákladnej železnickej prepravy je 18 km/h. V železnickej doprave sa každý rok zatvára 600 km tratí, naopak v cestnej doprave pribúda ročne 1200 km ciest.

Revitalizácia železníc

Integrácia železnickej dopravy do vnútroeurópskeho obchodu.

V roku 2001 boli prezentované sprievodné opatrenia:

- otvorenie národných trhov nákladnej dopravy pre kabotáž;
- zabezpečenie vysokej bezpečnosti;
- aktualizácia nariadení o interoperabilite;
- kvalita služieb (náhrady za meškanie);
- zlepšenie všeobecnej kvalifikačnej úrovne.

Rozvoj optimálneho využitia infraštruktúry

Vytváranie vyhradenej siete pre nákladnú dopravu.

Obnovenie služieb

Chýba presnosť, spoľahlivosť a rýchlosť – podporujú všetky opatrenia

Vnútrozemská doprava má prirodzené výhody

1 cln = 110 nákladných automobilov.

Sieť je spoľahlivá a hospodárna, má nízky hluk ako aj znecistovanie, zaberá málo miesta a má voľné kapacity. V šiestich krajinách, ktoré sú na sieti Rýn – Main – Dunaj sa prepravuje 9 % nákladnej dopravy.

Vo vnútrozemskej vodnej doprave je treba:

- vytvoriť linky na riekach a inštalovať prekladacie zariadenia;
- normalizovať technické predpisy;
- vytvoriť navigačný systém.

Intermodalita

Nový program Marco Polo

nahradí program PACT, ktorý skončil v roku 2001, a ktorý je dotovaný sumou 30 mil. EUR ročne:

- osobitný dôraz na pobrežnú plavbu;
- šartuje podporu pre nové logistické služby;
- zdokonaluje intermodálne reťazce;
- inovuje kooperáciu a rozširovanie výcviku;

Vytváranie priaznivých technických podmienok

- podpora nákladných integrátorov integrovaný dopravný náklad > 5 ton;
- návrh definovať v roku 2003 zodpovednosť všetkých účastníkov prepravného reťazca v zodpovedajúcich dokladoch;
- normalizácia kontajnerov a výmenných nadstavieb. Námorné kontajnery sú úzke, VN sú krehké. Jestvuje návrh harmonizácie jednotiek v roku 2003.

Odstránenie úzkych miest

Odblokovanie hlavných trás.

Smer k multimodálnym koridorom s prioritou nákladnej dopravy:

Investície do:

- vyhradených koridorov pre nákladnú dopravu, vytváraním nových kapacít alebo výhradným využívaním jestvujúcich liniek;
- zlepšenia prístupu železníc do prístavov;
- terminálov pre nákladnú dopravu.

Trans-Európska sieť – program TEN

Doposiaľ bolo vybudované len 20 % plánovanej infraštruktúry TEN. Zdržanie v programe TEN je v dôsledku nedostatočných fondov a nejestvovania priorit pre hranicné priechody.

V roku 2001 prebehla čiastočná revízia zameraná na:

- koncentráciu na plánovanú infraštruktúru;
- nové projekty na odstránenie blokování, prioritu nákladnej dopravy v koridoroch, integráciu v leteckej doprave;
- zvýšenie financovania o 10 – 20 % na odstránenie úzkych miest v železnickej doprave v prírodných prekážkach a na hranicných priechodoch s kandidátskymi krajinami.

Hlavné projekty infraštruktúry

Zoznam nových priorit v projektoch

- 1) dokončenie ciest cez Alpy – na základe bezpečnosti a kapacít;
- 2) ľahší prechod cez Pyreneje – dokončenie spojenia Barcelona –Perpignan a vybudovanie nového železnicného priechodu (zmena rozchodu);

- 3) ostatné nové priority:
- HST – kombinovaná doprava Stuttgart – Munich – Salzburg/Linz – Vienna;
 - Fehmarnov pás spájajúci Dánsko a Nemecko;
 - Straubing – Vilshofen: zlepšenie navigačných možností;
 - rádionavigačný projekt Galileo;
 - interoperabilita Iberskej siete HST;
 - doplnenie železnícnych liniek Verona – Naples a Bologna – Miláno, rozšírenie HST na juh do Mimes;
- 4) zlepšenie bezpečnosti v tuneloch – Komisia podporí harmonizáciu bezpečnostných noriem pre cestné a železničné tunely;

Riešenie nedostatku fondov

Obmedzenie fondov

Národné
zamerané na národné
projekty

Spolocenstva
budú výberové a podmienené

Zvýšenie istoty súkromných investorov pomocou:

- zavedením väčšej pružnosti pri verejných kontraktoch;
- vyjasnením pravidiel na koncesie;
- podpora pri vytváraní zodpovednosti jednotlivých subjektov pri získavaní a využívaní fondov.

Nový prístup: spájanie fondov

Princíp – časť prínosov z poplatkov na existujúcej infraštruktúre sa použije na financovanie chýbajúcich spojení v dotknutých koridoroch (aj pre iné odbory dopravy). Znamená to prispôbiť Smernicu 99/62 aby poskytla nástroje na pokrytie aj iných nákladov ako nákladov na výstavbu, prevádzkovanie a rozvoj príslušnej cestnej siete. Uvažuje sa o spotencionálnej aplikácii dopravnej HST linky kombinovanej dopravy Lyon – Turín (linka s vysokou rýchlosťou)

Zainteresovanie používateľov na dopravnej politike

Smerom k postupnému spoplatňovaniu používania infraštruktúry

Cenová štruktúra musí odrážať všetky náklady

Ideálny model: náklady za použitie infraštruktúry = náklady na údržbu a prevádzku
+ externé náklady (nehody, znecistenie, dopravné zápchy)

Komisia plánuje navrhnúť v roku 2002:

- rámcovú smernicu o zásadách poplatkov za používanie infraštruktúry a o cenovej štruktúre, na základe všeobecnej metodológie pre poplatky zahrnujúce externé náklady, a podmienky na zaistenie férov konkurencie medzi odvetvami dopravy;
- smernicu o interoperabilite na trans-európskej sieti.

Potreba harmonizácie daní z pohonných hmôt

Súčasný systém je zastaraný a absurdný

Smernica stanovuje najmenšiu hodnotu pre každé palivo podľa jeho používania.

- prekročení prahu, dane sú veľmi rozdielne medzi členskými štátmi;
- spotrebné dane nafty sú v priemere nižšie ako na bezolovnatý benzín, hoci je nafta väčším znečisťovateľom.

Opatrenia, ktoré sa musia prijať :

| | |
|-----------------------|---|
| Správny smer | danové výnimky pre vodík a biopalivá; |
| Krátkodobé opatrenia | harmonizácia zdanovania paliva na komerčné účely; |
| Strednodobé opatrenia | rovnaké dane pre všetkých spotrebiteľov |

Riadená globalizácia dopravy

Zväčšenie Spolocenstva zmení pravidlá hry

Výzva na financovanie infraštruktúry

Najväčšie úzke miesta sú na hraniciach. Do roku 2015 je treba 90 bil. EUR. Musia sa nájsť nové metódy financovania. Nová finančná budúcnosť bude vyžadovať preskúmanie východísk.

Uchopenie príležitosti dobre rozvinutej železnickej siete.

Železniční dopravcovia v kandidátskych krajinách sa podieľajú na preprave 40 %. Napriek znižujúcemu trendu by sa mal podiel železnice udržať na 35 % k roku 2010 najmä v dôsledku:

- reformy železníc;
- ukončením neférovej konkurencie cestnej dopravy.

Nový rozmer bezpečnosti plavby

Tesnejšia kontrola:

- nová kategorizácia lodí v Únii vo vzťahu k daniam stanoveným na základe tonáže, návrh v roku 2002;
- vytvorenie manažérskeho systému prevádzky v Európe.

Zväčšená Európa musí byť rozhodnejšia na svetovom poli

Posilnenie postavenia v medzinárodných organizáciách

| | |
|-------------|---|
| EU sa musí | - Medzinárodnej organizácie civilného letectva; |
| stat členom | - Organizácie medzinárodnej námornej plavby; |
| | - Centrálnej komisie pre navigáciu na Rýne a Dunajskej komisie. |

Súrne potrebujeme externý rozmer v leteckej doprave

Zabezpečiť schopnosť konkurencie európskych aerolínií:

- ukončiť dohodu o otvorení neba;
- zabezpečiť voľnú prevádzku ktorejkoľvek národnosti v transatlantickej oblasti.

Galileo – kľúč potrebný na satelitnú navigáciu

Rozvoj nových služieb – prevádzková fáza 2008

- meranie rýchlosti;
- sledovanie nákladov na železnici;
- zisťovanie polohy nebezpečných lodí.

Záver: čas rozhodnutia

Nemôžeme prispôbiť dopravnú politiku k požiadavkám udržateľného rozvoja bez:

- toho aby sa prijalo 60 opatrení uvedených v Bielej knihe;
- nového prístupu k mestskej doprave racionalizáciou používania osobných automobilov;
- zvýšenia nákladov mobility pre používateľov, ktoré bude kompenzáciou zlepšenia kvality služieb;
- nájdenia spôsobu financovania infraštruktúry na eliminovanie úzkych miest;
- uvedomenia si, že dopravná politika je zálohou ekonomickej, rozpočtovej, fiskálnej a sociálnej politiky ako aj politiky využitia pôdy.

1.2 Spoločná rezolúcia o kombinovanej doprave

CEMT/CM (2002)3/Final

ZMENA DRUHU DOPRAVY

Spoločná rezolúcia o kombinovanej doprave

z Bukurešti 29. a 30. mája 2002,

Dokument bol schválený pod bodom 3 „Modálna zmena (posun), programu rokovania Rady ministrov v Bukurešti.

Rada ministrov, ktorá sa zišla v Bukurešti 29. a 30. mája 2002,

s ohľadom na Rezolúcie c. 59, c. 65, c. 67 a na správy CEMT/CM(91)25, CEMT/CM(94)13/Final, CEMT/CM(95)12, CEMT/CM(96)16, CEMT/CM(98)15/Final a CEMT/CM(200)3/Final a na ich odporúčanie na podporu kombinovanej dopravy;

pokladá za užitočné sústrediť spolu najdôležitejšie rozhodnutia, ktoré boli urobené o tomto predmete, do jasného a výstižného referenčného textu, avšak nenahradzovať ostatné podrobné správy [CEMT/CM(95)12, CEMT/CM(98)15/Final, CEMT/CM(2000)3/Final];

poznamenáva, že ďalšie rezolúcie, prijaté ministrami CEMT, vrátane Rezolúcie 2000/3 o poplatkoch a daniach v doprave [CEMT/CM(2000)13/Final] a návrh Rezolúcie o rozvoji európskych železníc [CEMT/CM(2002)2] majú priamy vplyv na rozvoj kombinovanej dopravy;

je presvedčená, že kombinovaná doprava musí hrať v dopravných systémoch budúcnosti významnú alternatívu nákladnej dopravy, tak aby boli splnené ekonomické a ekologické požiadavky na udržateľné dopravné systémy;

zaznamenáva problémy, ktoré sa stále vyskytujú v oblasti kombinovanej dopravy, najmä:

- nerovnocenné stanovovanie a účtovanie skutočných nákladov, čo deformuje súťaž v prospech cestnej dopravy na úkor kombinovanej dopravy, ktorá menej zatažuje životné prostredie;
- okrem rozvoja kombinovanej dopravy železnica/cesta treba zapojiť do kombinovanej dopravy aj námornú a v podmienkach SR vnútrozemskú vodnú dopravu ako aj infraštruktúru k týmto druhom dopravy;
- nedostatočné usporiadanie a vybavenie terminálov kombinovanej dopravy zariadeniami, nedostatočnej interoperability medzi a v rámci jednotlivých druhov dopravy (vrátane rozmerov IPJ), nedostatočnej rýchlosti prepravy a jej presnosti, nepružnými administratívnymi formalitami a pravidlami (vrátane postupov pri prechádzaní cez hranice), ktoré nepriaznivo ovplyvňujú kvalitu služieb;
- všeobecne nedostatočná schopnosť konkurencie kombinovanej dopravy v kvalite a v nákladoch/cenách.

pripomína,

že termíny „intermodálny“, „multimodálny“ a „kombinovaná“ sa definujú v terminológii kombinovanej dopravy, ktorú prijala Rada ministrov CEMT v roku 1992, v úplnom súlade s EU a EHK/OSN, a ktorá bola aktualizovaná tromi organizáciami v roku 2001;

zdôrazňuje, že

- vývoj kombinovanej dopravy je sám o sebe nielen dôležitým cieľom dopravnej politiky mnohých členských štátov, ale môže prispieť k udržateľnej dopravnej politike;
- zvýšenie prepravy tovarov v ostatných rokoch, najmä po ceste a jej ďalší predvídaný rast môže viesť v mnohých krajinách k zápcham na hlavných medzinárodných a národných cestách, pričom na určitých trasách už zápchy jestvujú;
- schopnosť konkurencie kombinovanej dopravy sa musí zvýšiť, najmä v kvalite a nákladoch/cenách.

Odporúča národným a medzinárodným orgánom:

- posilniť na národnej a medzinárodnej úrovni koordinovanú interakciu medzi politikou ochrany životného prostredia, územného plánovania a dopravnou politikou;
- zlepšiť rámec na skutočný rozvoj a podporu kombinovanej dopravy;

Vo vzťahu k nákladom a cenám

- vytvoriť podmienky na spravodlivú súťaž medzi jednotlivými druhmi dopravy (najmä internalizáciou extených nákladov), ako aj zaistiť transparentnosť podmienok súťaže medzi jednotlivými druhmi dopravy;
- povzbudiť rozvoj lacnejších a účinnejších spájacích článkov medzi druhmi dopravy.

V dopravnej sieti

- zaviest a zaistiť súlad s normami prijatými na medzinárodnej úrovni (dohoda AGTC a jej Protokol o kombinovanej doprave na vnútrozemských vodných cestách) na dohodnutých trasách
- zabezpečiť, aby regionálne plány zahrnuli zariadenia terminálov kombinovanej dopravy do plánovania komerčných činností nákladnej dopravy a logistických centier, vrátane prípadov, kedy sa to týka susedných štátov a umožniť v takýchto prípadoch subvencovanie terminálov pri rešpektovaní pravidiel pre štátnu pomoc;
- sústrediť finančné úsilie na odstránenie úzkych miest;
- prideliť verejné prostriedky priamo alebo nepriamo na infraštruktúru tak, aby sa zlepšil prístup k terminálom a manipulačným zariadeniam terminálov, skladovaniu a spracovaniu IPJ, pri rešpektovaní pravidiel pre štátnu pomoc;

V oblasti interoperability

- zlepšiť kompatibilitu rôznych sietí;
- zaistiť, aby sa v čo najväčšej miere odstránili vhodnými opatreniami prekážky v medzinárodnej kombinovanej doprave na infraštruktúre, prekladacích zariadeniach alebo vozidlovom parku tam, kde možno očakávať skutočný prínos pre spoločnosť;
- zaistiť jednotu maximálnych rozmerov cestných vozidiel v zmysle Smernice Rady č. 96/53/EHS, aby sa vytvorili základy na zhodu pre normy nákladových jednotiek kombinovanej dopravy;
- zrýchliť zlepšenie kompatibility železničných informacných systémov a zabezpečovacích systémov, tak aby sa docielilo plynulejších dopravných tokov, v zmysle návrhu Rezolúcie o rozvoji európskych železníc (CEMT/CM)2002)2);
- podporiť rozvoj stohovateľných IPJ, vhodných na pobrežnú námornú plavbu a dopravu na vnútrozemských vodných cestách;
- propagovať využívanie účinných a interoperabilných elektronických informacných systémov, tak aby sa umožnila výmena údajov medzi dopravcami (operátori dopravy) rôznych členských štátov, automatické vydávanie a spracovávanie prepravných a sprievodných dokladov a účinné informovanie zákazníkov prepravného procesu.

V oblasti finančných opatrení pri súčasnom rešpektovaní pravidiel pre štátnu pomoc a súť až

- uľahčiť prostredníctvom finančnej a danej podpory nákup dopravných zariadení, ako vozidlový park a IPJ;
- poskytovať finančnú pomoc na prevádzkové náklady alebo na rozbehnutie nových služieb kombinovanej dopravy v prípade, že v krajine nie sú konštruované dane a poplatky na princípe internalizácie externých nákladov;
- podporovať opatrenia zamerané na zlepšenie účinnosti a kvality služieb kombinovanej dopravy;
- poskytovať, tam kde je to možné, čiastkové alebo úplné danové úľavy, úľavy za používanie cestnej infraštruktúry, vozidlám, ktoré sa podieľajú na operáciách kombinovanej dopravy, najmä pri dovoze a odvoze IPJ v termináloch kombinovanej dopravy;
- prilákať súkromný kapitál, ktorý je nevyhnutne potrebný na rozvoj kombinovanej dopravy.

V oblasti regulacných opatrení a kontroly

- zvážiť možnosť udelenia výnimiek z reštrikcií a zákazov pre cestnú nákladnú dopravu pre vozidlá používané v kombinovanej doprave;
- liberalizovať v medzinárodnej kombinovanej doprave, aspon na báze reciprocity, dovoz a odvoz v termináloch;
- povoliť vyššie hmotnosti cestných nákladných vozidiel používaných na prepravu IPJ pri ich dovoze a odvoze do terminálov;
- podporiť úsilie smerujúce k redukovaniu počtu a zjednodušeniu dokladov používaných v kombinovanej doprave a ich normalizáciu;
- zaviesť v miestach vykládky a nakládky zásielok kombinovanej doprave opatrenia na zrýchlenie vykonávania colných a hranicných kontrol (vrátane fyto-sanitárnych a veterinárnych) s cieľom zrýchlenia dodania tovarov a zvýšenia spoľahlivosti cestovných poriadkov kombinovanej doprave;
- prísnejšie presadzovať, kontrolovať a postihovať nedodržiavanie jestvujúcich predpisov v medzinárodnej cestnej nákladnej automobilovej doprave o dobe jazdy a odpocinku, limitov rýchlosti a predpisov o rozmeroch a hmotnostiach s cieľom zvýšenia bezpečnosti cestnej doprave a spravodlivejšej súťaži v jednotlivých druhoch doprave a medzi nimi.

V oblasti prevádzky:

- vykonať kroky, ktoré zabezpečia, aby všetky dotknuté druhy doprave – železničná, vnútrozemská vodná a pobrežná plavba, mali na trhu doprave rovnocenné postavenie, ktoré spočívajú v prvom rade v zlepšení spolupráce medzi sieťami, čím dôjde k ďalšiemu uvoľňovaniu trhu a rozvinutiu súťaže medzi rôznymi prevádzkovateľmi (dopravcami, operátormi);
- vykonať kroky na zlepšenie kvality kombinovanej doprave najmä zabezpečení prístupu k železnickej sieti v zmysle Rezolúcie o rozvoji európskych železníc (CEMT/CM)2002)2;
- pokračovať v politike liberalizácie prístupu k európskej vnútrozemsko-námornej dopravnej sieti na nediskriminačnom princípe, harmonizovať a zjednodušiť právne predpisy a administratívne postupy používané pri takejto doprave;

V oblasti monitorovania trhu:

- zaviesť opatrenia na zabezpečenie získavania logických a spoľahlivých štatistických údajov;
- vykonávať pravidelne a presne inventarizáciu úzkych miest, ktoré vytvárajú prekážky pre kombinovanú dopravu;
- povzbudzovať zriaďovanie ďalších informacných kancelárií pobrežnej námornej plavby, ktoré už jestvujú v niektorých európskych štátoch, regiónoch a prístavoch;
- všeobecne podporovať zriaďovanie jednotných informacných stredísk kombinovanej doprave, ktoré by zaistovali vo všetkých členských štátoch rovnaký prístup k informáciám.

V oblasti inovácií:

- zabrániť tomu, aby sa pri odstraňovaní prekážok v medzinárodnej doprave a pri využívaní pokroku informacných technológií neignorovali požiadavky a možnosti kombinovanej doprave;
- podporovať výskum prevádzky zameraný na všetky súčasti prepravného reťazca zameraný na problematiku IPJ, prepojenia druhov doprave alebo informacných systémov;

- pri zavádzaní akýchkoľvek inovácií nezabúdať na skutočnosť, že dimenzovanie vozidlového parku musí byť kompatibilné s infraštruktúrou aj s IPJ.

Aby všetci účastníci prepravného reťazca kombinovanej dopravy:

- tesnejšie spolupracovali a súčasne rešpektovali pravidlá súťaže, tak aby služby, ktoré poskytujú boli spoľahlivé, účinné a pružné; na to môžu využívať najúčinnejšie technológie a spolupracovať pri identifikácii a otvorení nových trhov;
- intenzívnejšie používali kombinovanú dopravu pri preprave nebezpečného tovaru a pristupovali bez predsudkov k vnútorným kvalitám železníc a vodnej dopravy;
- usilovali o dosiahnutie takej úrovne cien kombinovanej dopravy, ktoré budú pokiaľ možno čo najviac konkurencieschopné so službami cestnej nákladnej dopravy a zabezpečili pokiaľ možno najvyššiu transparentnosť cien;
- zvažili možnosť zvýšenia kapacít terminálov tým, že budú ponúkať účinnejšie služby a predĺžia prevádzkovú dobu, najmä v oblasti prekládky;
- aby vytvorili tam, kde je to možné a zlučiteľné s technickými podmienkami a ekonomicky účinné, medzinárodný spoločný vozňový park;
- vzali do úvahy, že najlepším spôsobom ako ponúkať konkurencieschopné a príťažlivé služby kombinovanej dopravy, je prevádzkovať (blokové) ucelené vlaky medzi terminálmi;
- využívali účinné a interoperabilné elektronické informčné systémy, pomocou ktorých budú môcť poskytovať zákazníkom informácie o pohybe zásielok kombinovanej dopravy v reálnom čase.