

Zvláštní zpráva

Intermodální nákladní doprava

Odklon nákladní dopravy z pozemních komunikací
v EU je stále v nedohlednu



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

Obsah

	Body
Shrnutí	I–VIII
Úvod	01–15
Intermodální doprava optimalizuje relativní silné stránky různých druhů dopravy	01–05
Zvýšení intermodality je jedním ze způsobů, jak dekarbonizovat dopravu	06–09
Regulační rámec EU relevantní pro intermodální nákladní dopravu a odpovědnost za provádění politiky	10–12
Financování projektů intermodální infrastruktury ze strany EU	13–15
Rozsah a koncepce auditu	16–23
Poznámky	24–87
Cíle týkající se intermodality v oblasti ekologizace nákladní dopravy nebyly účinně stanoveny, ani konkrétně monitorovány	24–41
Komise nemá cíle v oblasti intermodality a cíle týkající se ekologizace nákladní dopravy stanovené v letech 2011 a 2020 nebyly realistické	26–32
Členské státy stanovily ještě ambicióznější cíle, které nebyly v souladu s nezávaznými cíli EU	33–38
Monitorování ze strany Komise limituje nedostatek údajů o intermodální dopravě z členských států	39–41
Pravidla EU jsou nedostatečná nebo kontraproduktivní, a přitažlivost intermodální dopravy je tím omezena	42–63
Některé právní předpisy EU jsou zastaralé, zatímco jiné pobídky k intermodalitě snižují	43–54
Komise podnikla kroky ke zjednodušení pravidel státní podpory, projekty financované z prostředků EU však nevyužívají všech nabízených příležitostí	55–63
Síť infrastruktury EU zatím není vhodná pro potřeby intermodality, revize TEN-T je však příležitostí situaci zlepšit	64–87
Obtížně přístupné informace o stávajících intermodálních terminálech brání provozovatelům v tom, aby svým klientům nabízeli nejlepší možnou intermodální cestu	67–71

Komise nemá přehled o potřebách terminálů	72–76
Zpoždění členských států při zajišťování souladu lineární infrastruktury s technickými požadavky limituje konkurenceschopnost intermodality	77–82
Projekty financované EU neprováděly systematické odhady výsledků přechodu na jiný druh dopravy a tyto výsledky se nemonitorují ani dlouhodobě	83–87
Závěry a doporučení	88–100

Přílohy

Příloha I – Hlavní reformy a investice související s intermodalitou v plánech na podporu oživení a odolnosti členských států vybraných k auditu

Příloha II – Seznam projektů spolufinancovaných EU vybraných do auditního vzorku

Příloha III – Předchozí zvláštní zprávy a přezkumy EÚD týkající se intermodální dopravy

Příloha IV – Naše analýza čtyř hodnoticích postupů Komise

Příloha V – Typy provozních překážek identifikovaných podle druhu dopravy

Použité zkratky

Glosář

Odpovědi Komise

Harmonogram

Auditní tým

Shrnutí

I Intermodální nákladní doprava spočívá v přepravě zboží v jedné nákladové jednotce (např. kontejneru) za použití kombinace různých druhů dopravy: silniční, železniční, vodní nebo letecké dopravy. Má potenciál optimalizovat relativní silné stránky jednotlivých druhů dopravy z hlediska flexibility, rychlosti, nákladů a vlivu na životní prostředí. V období 2014–2020 činily celkové finanční prostředky EU z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR), Fondu soudržnosti (FS) a Nástroje pro propojení Evropy (CEF) vyčleněné na projekty podporující intermodalitu přibližně 1,1 miliardy EUR.

II Rozhodli jsme se provést tento audit, abychom mohli tvůrce politik a zúčastněné strany informovat o účinnosti regulační a finanční podpory EU pro intermodální nákladní dopravu od roku 2014. Za tímto účelem jsme posuzovali, zda jsou cíle EU v oblasti intermodality v rámci širší strategie EU pro ekologizaci nákladní dopravy dobře koncipovány a monitorovány. Rovněž jsme posuzovali, zda právní rámec EU vhodným způsobem podporuje intermodální nákladní dopravu a zda je infrastrukturní síť EU pro potřeby intermodality vhodná. Audit jsme prováděli v sedmi členských státech, kde jsme prověřovali vzorek 16 projektů, jimž byly do roku 2020 poskytovány finanční prostředky EU.

III Celkově jsme dospěli k závěru, že regulační a finanční podpora EU v oblasti intermodální nákladní dopravy není dostatečně účinná, neboť kvůli regulačním a infrastrukturním překážkám v EU zatím neexistují pro intermodální nákladní dopravu rovné podmínky. To znamená, že intermodální nákladní doprava stále není schopna rovnocenně konkurovat silniční dopravě. Zjistili jsme, že Komise nemá zvláštní strategii EU pro intermodalitu. Intermodalita však byla začleněna do širších strategií týkajících se ekologizace nákladní dopravy a přechodu na jiné druhy dopravy.

IV Komise neurčila kvantitativní cíle pro podíl intermodální nákladní dopravy a pro roky 2030 a 2050 stanovila EU nerealistické cíle pro rozšíření využívání železniční a vnitrozemské vodní dopravy v sektoru nákladní dopravy. Tyto cíle nebyly založeny na robustních simulacích reálně dosažitelné míry přechodu na jiné druhy dopravy. Zjistili jsme také, že členské státy si stanovily ještě ambicióznější cíl pro zvýšení objemu železniční nákladní dopravy, aniž by ho sladily s EU. Monitorování plnění cílů EU ze strany Komise bylo značně omezeno nedostatkem údajů od členských států.

V Klíčovým faktorem udržitelnosti politických rozhodnutí je regulace trhu. Ustanovení směrnice o kombinované dopravě – jediného specifického právního předpisu EU pro intermodální dopravu – jsou však zastaralá. Komise se několikrát pokusila směrnici revidovat, ale nepodařilo se jí dosáhnout shody s členskými státy. Existují také právní předpisy EU, zejména předpisy upravující silniční dopravu, které částečně působí proti snaze intermodalitu zatraktivnit. Komise podnikla kroky ke zjednodušení pravidel státní podpory pro režimy zaměřené na přechod na jiný druh dopravy, tedy odklon od silniční dopravy k železniční dopravě, vnitrozemským vodním cestám nebo multimodální dopravě.

VI Zjistili jsme, že jedním z faktorů, které logistické operátory od intermodality odrazují, je nedostatek snadno přístupných informací o intermodálních terminálech a o kapacitách sítí v reálném čase. Přestože vhodná infrastruktura je pro fungování intermodální dopravy klíčová, Komise nemá přehled o stávajících terminálech a terminálech, které musí být ještě vybudovány nebo modernizovány, aby vyhovovaly potřebám průmyslu. Návrh Komise na revizi nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T) z roku 2021 má potenciál situaci zlepšit: členské státy by musely posoudit potřeby terminálové infrastruktury a Komise by mohla přijmout prováděcí akty s cílem stanovit lhůty a podmínky pro realizaci úseků sítě. Konkurenceschopnost intermodální dopravy v neposlední řadě limitují i zpoždění členských států při zajišťování souladu lineární infrastruktury (jako jsou železniční tratě nebo vnitrozemské vodní cesty) s technickými požadavky na síť TEN-T.

VII Provádění projektů v oblasti intermodality financovaných EU bylo v řadě případů v našem vzorku zpožděno. Ke zpoždění při jejich provádění přispěl zejména zvláštní charakteristický rys některých intermodálních projektů, konkrétně složitá vlastnická struktura terminálů. Finanční prostředky EU poskytnuté na projekty intermodální infrastruktury prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy, Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti v období 2014–2020 nebyly spojeny s dosažením konkrétních výsledků, pokud jde o přechod na jiné druhy dopravy. V neposlední řadě jsme zjistili, že monitorování těchto projektů se zaměřovalo spíše na výstupy než na výsledky a dopady.

VIII Komisi doporučujeme, aby:

- 1) stanovila cíle týkající se podílu různých druhů dopravy v rámci koridorů hlavní sítě a podávala o nich zprávy;
- 2) připravila regulační změny s cílem zlepšit konkurenceschopnost intermodální dopravy;
- 3) vypracovala podklady pro koordinované posouzení potřeb intermodálních terminálů členskými státy;
- 4) v analýzách nákladů a přínosů u projektů financovaných EU posuzovala potenciál přechodu na jiné druhy dopravy.

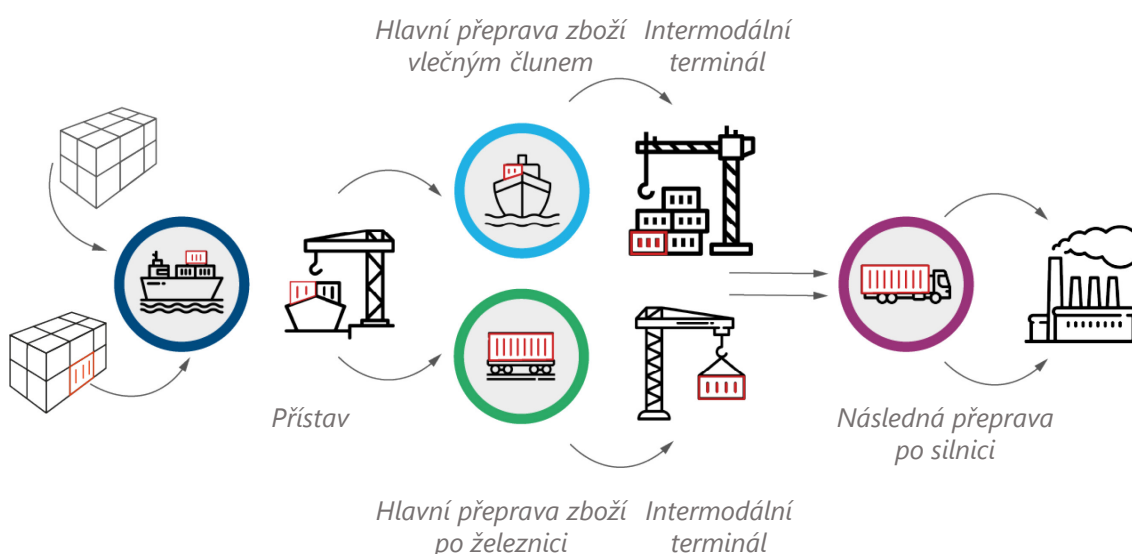
Úvod

Intermodální doprava optimalizuje relativní silné stránky různých druhů dopravy

01 Intermodální nákladní dopravou se rozumí přeprava zboží v **jedné nakládací jednotce** (jako je kontejner, výměnný nástavec nebo návěs) bez samostatné manipulace za použití kombinace různých druhů dopravy¹: silnic, železnice, vodních cest nebo letecké dopravy. Jedná se tedy o specifickou formu **multimodální dopravy**. Jelikož při použití jedné nakládací jednotky nedochází k žádné samostatné manipulaci, jsou náklady na manipulaci u intermodální nákladní dopravy nižší než u multimodální dopravy.

02 Intermodální cestu pro přemístění jedné nákladové jednotky z prvního přístavu vstupu do EU do konečného místa určení zboží znázorňuje [obrázek 1](#).

Obrázek 1 – Příklad logistického řetězce intermodální nákladní dopravy

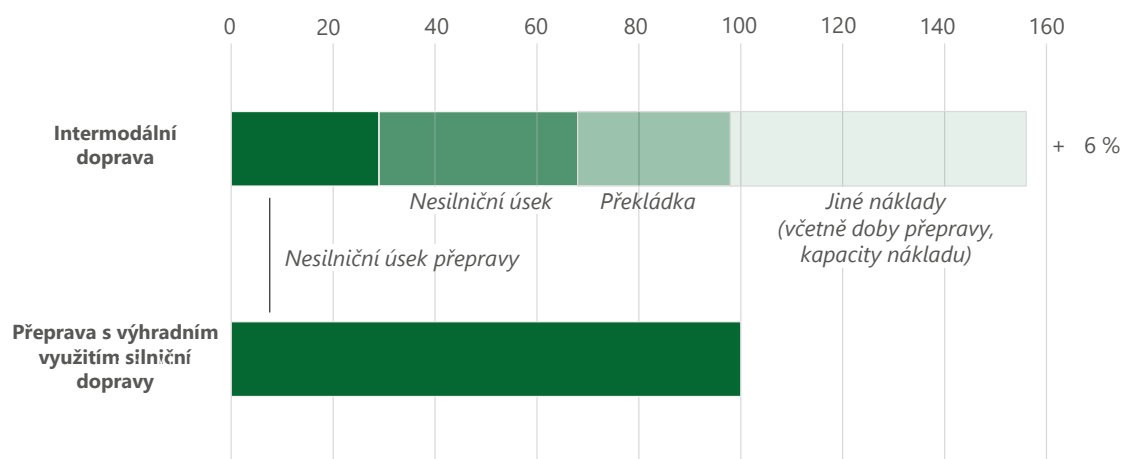


Zdroj: EÚD.

¹ Eurostat, Organizace spojených národů a Mezinárodní dopravní fórum při OECD, *Glossary for transport statistics*, 2019.

03 Nejflexibilnější způsob přepravy nákladu je **silniční doprava**, protože umožňuje cestu ode dveří ke dveřím. Pro mnoho druhů zboží je to také často nejrychlejší a nejlevnější způsob dodání, a to i na dlouhé vzdálenosti. V průměru a bez podpůrných opatření je intermodální nákladní doprava o 56 % dražší než alternativní silniční doprava² (viz [obrázek 2](#)).

Obrázek 2 – Srovnání nákladů intermodální a silniční nákladní dopravy



Poznámka: výpočet nákladů na intermodální cestu vychází ze středně dlouhé až dlouhé cesty po železnici / pozemní komunikaci.

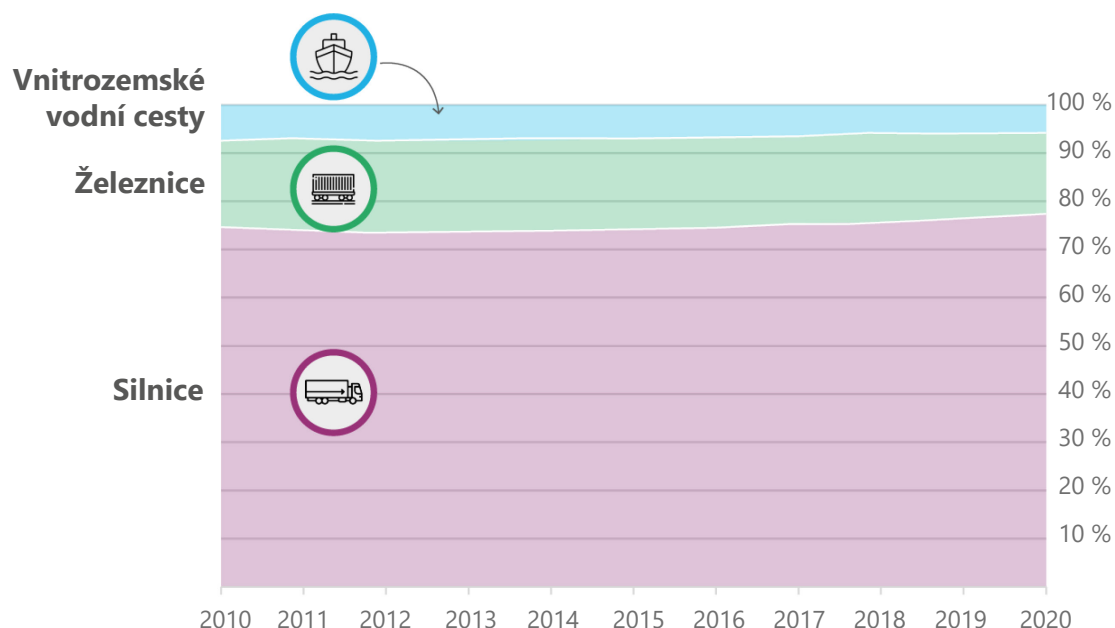
Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

04 Na rozdíl od silniční dopravy jsou jiné druhy dopravy, jako železnice nebo vnitrozemské vodní cesty, pomalejší a méně flexibilní. Vyžadují také zvláštní infrastrukturu, kterou nelze replikovat v každém místě přepravy. Pozitivní ale je, že tyto režimy nabízejí lepší bezpečnost a environmentální výkonnost a mohou snížit tlak na přetížené pozemní komunikace. Intermodalita je o **využití relativních silných stránek různých druhů dopravy**.

05 Vývoj relativního **podílu jednotlivých druhů dopravy na vnitrozemské nákladní dopravě** v letech 2010 až 2020 (tj. s výjimkou letecké a námořní nákladní dopravy) ukazuje [obrázek 3](#). V roce 2010 připadalo na železniční a vnitrozemské vodní cesty přibližně 25 % celkového objemu přepravy a do roku 2020 se jejich podíl dále snížil na méně než 23 %.

² Posouzení dopadů návrhu směrnice o kombinované přepravě provedené Komisí, SWD(2017) 362.

Obrázek 3 – Rozdělení vnitrozemské nákladní dopravy v EU podle způsobu dopravy (% z celkových tunokilometrů)

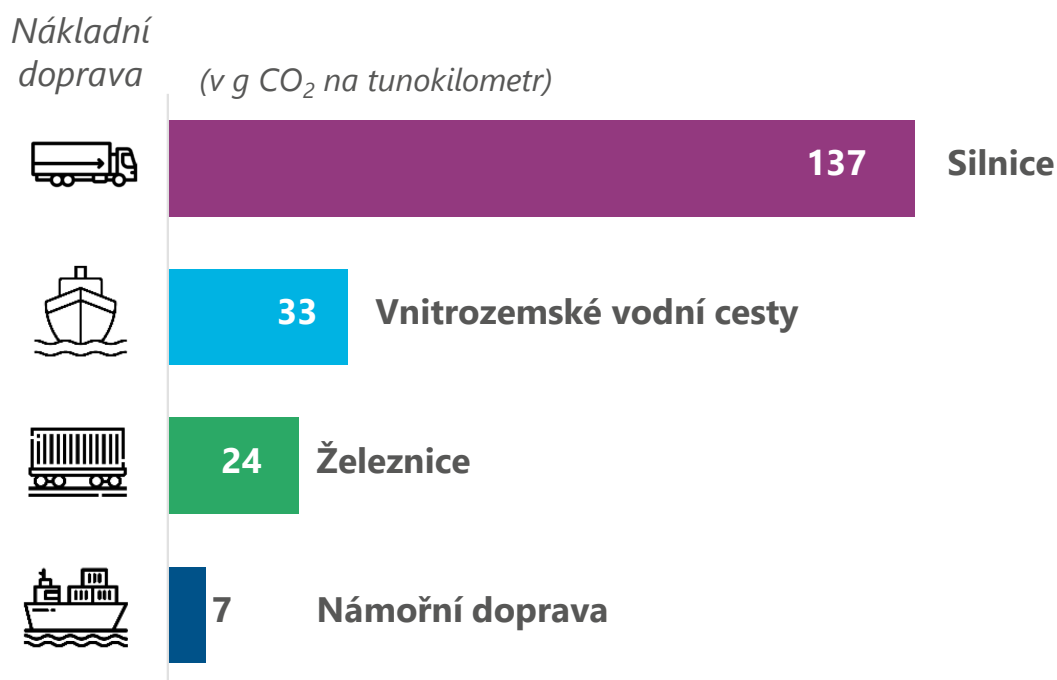


Zdroj: EÚD na základě Eurostatu (online datový kód: tran_hv_fmod)

Zvýšení intermodality je jedním ze způsobů, jak dekarbonizovat dopravu

06 Emise skleníkových plynů jsou považovány za jednu z hlavních příčin změny klimatu. V současné době se **odvětví dopravy podílí na emisích skleníkových plynů v Evropě téměř jednou čtvrtinou**. Téměř tři čtvrtiny z tohoto objemu (72 % v roce 2019) vytváří silniční doprava. Přibližně čtvrtina emisí ze silniční dopravy připadá na nákladní automobily přepravující náklad po silnicích³. Environmentální výkonnost jednotlivých druhů dopravy v roce 2018 z hlediska emisí skleníkových plynů (CO₂) v gramech na tunokilometr znázorňuje [obrázek 4](#).

³ Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (Evropská komise), *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2021*, 2021.

Obrázek 4 – Emise CO₂ podle druhu nákladní dopravy, 2016

Zdroj: EÚD na základě údajů Evropské agentury pro životní prostředí v roce 2018.

07 Odklon od pozemních komunikací a přechod na jiný druh dopravy a větší využívání intermodální dopravy mohou zásadně přispět k větší šetrnosti nákladní dopravy vůči životnímu prostředí v Evropě. V bílé knize z roku 2011, **plán jednotného evropského dopravního prostoru**⁴, Komise poprvé vytkla cíl snížit emise skleníkových plynů z odvětví dopravy, a to o 60 % do roku 2050 oproti údajům z roku 1990. Na rozdíl od jiných hospodářských odvětví se však emise CO₂ z odvětví dopravy nesnížily, ale mezi lety 1990 a 2019 vzrostly o 24 %⁵. Zatímco účinnost přepravy pomocí těžkých vozidel (vozidel a logistiky) se v tomto období zlepšila, nárůst poptávky po nákladní dopravě tento nárůst efektivity překonal⁶.

⁴ Bílá kniha Komise, KOM(2011) 144.

⁵ Evropská agentura pro životní prostředí, *Greenhouse gas emissions from transport in Europe*, 18. 11. 2021.

⁶ Evropská agentura pro životní prostředí, Briefing č. 15/2022, *Reducing greenhouse gas emissions from heavy-duty vehicles in Europe*, 7. 9. 2022.

08 V roce 2019 Komise ve svém posledním strategickém dokumentu o řešení výzev souvisejících s klimatem a životním prostředím „**Zelená dohoda pro Evropu**“⁷ vyzvala k ještě většímu snížení emisí skleníkových plynů z dopravy (tj. 90 % do roku 2050), aby se EU v souladu s Pařížskou dohodou o změně klimatu stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomikou.

09 Komise následně v roce 2020 zveřejnila svou **strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu**⁸, v níž vyzvala k rozsáhlému odklonu od silniční dopravy a přechodu na jiné druhy dopravy: železniční dopravu, vnitrozemské vodní cesty nebo námořní dopravu na krátké vzdálenosti. Námořní dopravou na krátké vzdálenosti se rozumí námořní přeprava nákladu mezi přístavy nacházejícími se v zeměpisné Evropě nebo mezi jejími přístavy a přístavy v neevropských zemích s pobřežím ve vnitrozemských mořích sousedících s Evropou.

Regulační rámec EU relevantní pro intermodální nákladní dopravu a odpovědnost za provádění politiky

10 Na začátku 90. let se členské státy rozhodly zavést celounijní politiku pro oblast dopravní infrastruktury. Za navrhování, provádění a prosazování této politiky odpovídá **Komise**, zejména její Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (GŘ MOVE). Hlavním právním aktem, pokud jde o celoevropskou síť pro silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, námořní a leteckou přepravu cestujících a zboží, je **nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T)**⁹, jehož stávající znění bylo přijato v roce 2013 (viz **rámeček 1**).

⁷ Sdělení Komise – Zelená dohoda pro Evropu, [COM\(2019\) 640](#).

⁸ Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, [COM\(2020\) 789](#).

⁹ Nařízení (EU) č. 1315/2013.

Rámeček 1

Transevropská dopravní síť

Transevropská dopravní síť (TEN-T) určuje „hlavní síť“ dopravních infrastruktur, včetně devíti **koridorů hlavní sítě**, jakož i dvě **horizontální priority** (evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a „mořské dálnice“). Ty mají být **dokončeny do roku 2030**. Jako doplněk k tomuto systému byla definována „globální síť“, která má být vybudována do roku 2050. Cílem je zajistit přístupnost a propojení všech regionů v EU, včetně odlehlých, ostrovních a nejvzdálenějších regionů.

Mapy sítě TEN-T uvedené v nařízení o TEN-T z roku 2013 prezentují **lineární infrastrukturu** (tj. železniční, silniční a vnitrozemské vodní cesty), **přístavy** a místa, kde se nacházejí nebo by měly být umístěny uzly a terminály (například tam, kde může dojít k přesunu ze železnice na pozemní komunikaci nebo do vnitrozemského přístavu). Nařízení o TEN-T dále obsahuje seznam **technických parametrů**, které musí dopravní infrastruktura v rámci hlavní sítě splňovat do roku 2030.

V souladu s nařízením o TEN-T Komise jmenovala **evropského koordinátora** pro každý z devíti koridorů sítě, jakož i pro obě horizontální priority. Tito koordinátoři vypracovávají a aktualizují pracovní plány koridorů, včetně analýzy požadovaných investic (seznam projektů), a každoročně podávají zprávy o pokroku.

V roce 2021 navrhla Komise **revizi**¹⁰ nařízení TEN-T, další návrh¹¹ následoval v roce 2022 po zahájení útočné války Ruska proti Ukrajině. Některé z navrhovaných změn mají potenciál intermodální dopravu dále podporovat.

11 Vedle nařízení TEN-T, které se zabývá infrastrukturními aspekty, existují i další právní akty upravující dopravní trh, které jsou pro intermodální nákladní dopravu obzvláště důležité:

- **směrnice o kombinované dopravě**¹² z roku 1992 je jediným legislativním aktem EU specifickým pro intermodální nákladní dopravu. Kombinovaná doprava je druh intermodální dopravy, avšak s omezeními pro typ povoleného dopravního prostředku a maximální délku silničního úseku. Směrnice se vztahuje na všechny přeshraniční intermodální dopravní toky, pokud nepřekračují hranice země, která

¹⁰ Návrh Komise z prosince 2021, [COM\(2021\) 812](#).

¹¹ Návrh Komise z července 2022, [COM\(2022\)384](#).

¹² [Směrnice Rady 92/106/EHS](#).

není členem EU. Toky, které jsou čistě vnitrostátní, zatím do její oblasti působnosti nespádají. Směrnice stanoví regulační a finanční pobídky, jako je osvobození od daní z vozidel pro operace kombinované dopravy.

- o Na konkurenceschopnost intermodální dopravy, zejména v případě silniční dopravy, mohou mít dopad i další právní akty. Například směrnice o euroviněť¹³ upravuje poplatky, které mohou být uvaleny na silniční vozidla, aby se zohlednily externí náklady silniční dopravy.

12 Za provádění směrnic EU týkajících se dopravy (např. směrnice o euroviněť nebo směrnice o kombinované dopravě) a za provádění nařízení EU jsou i nadále odpovědné **členské státy**. Členské státy rozhodují o své vnitrostátní dopravní politice, která může být stanovena ve vnitrostátních dopravních plánech. Rozhodují tedy i o tom, které infrastrukturní projekty (např. intermodální terminály nebo železniční tratě) by měly být realizovány prioritně. Financování těchto projektů pochází především z národních / regionálních rozpočtů.

Financování projektů intermodální infrastruktury ze strany EU

13 V období 2014–2020 EU financovala národní a regionální projekty dopravní infrastruktury ze dvou hlavních zdrojů:

- o z **Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR)** a z **Fondu soudržnosti (FS)**, jejichž řízení sdílí Komise s členskými státy. Víceleté programy, včetně priorit financování navržených členskými státy, schvaluje Generální ředitelství Komise pro regionální a městskou politiku (GŘ REGIO), jež také sleduje jejich provádění. Národní nebo regionální řídicí orgány pak odpovídají za výběr a provádění konkrétních projektů spolufinancovaných z EFRR a FS.
- o z **Nástroje pro propojení Evropy (CEF)**, který spravuje přímo Komise (GŘ MOVE). Odpovědnost za udělování grantů a sledování jejich provádění byla delegována na Evropskou Výkonnou agenturu pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA).

¹³ Směrnice (EU) 2022/362.

14 Pro období 2014–2020 neexistoval požadavek, aby předkladatelé projektů nebo orgány používali u **projektů podporujících intermodální nákladní dopravu** zvláštní kód pro podávání zpráv, tyto kódy však existovaly pro jednotlivé druhy dopravy a pro širší kategorii multimodální dopravy. Výši finančních prostředků EU poskytnutých v rámci EFRR/FS a Nástroje pro propojení Evropy v daném období jsme proto museli odhadnout. K 1. červenci 2021 činila částka přidělená závazky k těmto projektům **1 118 milionů EUR** (514 milionů EUR u CEF, 175 milionů EUR u EFRR a 429 milionů EUR u FS).

15 V období 2021–2027 zůstanou tyto tři nástroje k dispozici. **Nástroj pro oživení a odolnost**¹⁴ dále na období 2021–2026 poskytuje dodatečnou finanční podporu na zmírnění sociálních a hospodářských dopadů pandemie COVID-19. Rozpočet nástroje činí 724 miliard EUR (v běžných cenách). Členské státy jej mohou využít k financování reforem a infrastrukturních projektů, a to i v oblasti dopravy. Přesný příděl fondu a cíle, které je třeba splnit pro vyplacení příspěvku EU, jsou podrobně popsány v národních plánech na podporu oživení a odolnosti. Přehled projektů, které jsme v plánech vybraného počtu členských států určili jako projekty podporující intermodalitu, uvádí [příloha 1](#).

¹⁴ Nařízení (EU) č. 2021/241.

Rozsah a koncepce auditu

16 Tato zpráva hodnotí účinnost regulační a finanční podpory EU pro intermodální nákladní dopravu od roku 2014. Za tímto účelem jsme zkoumali, zda:

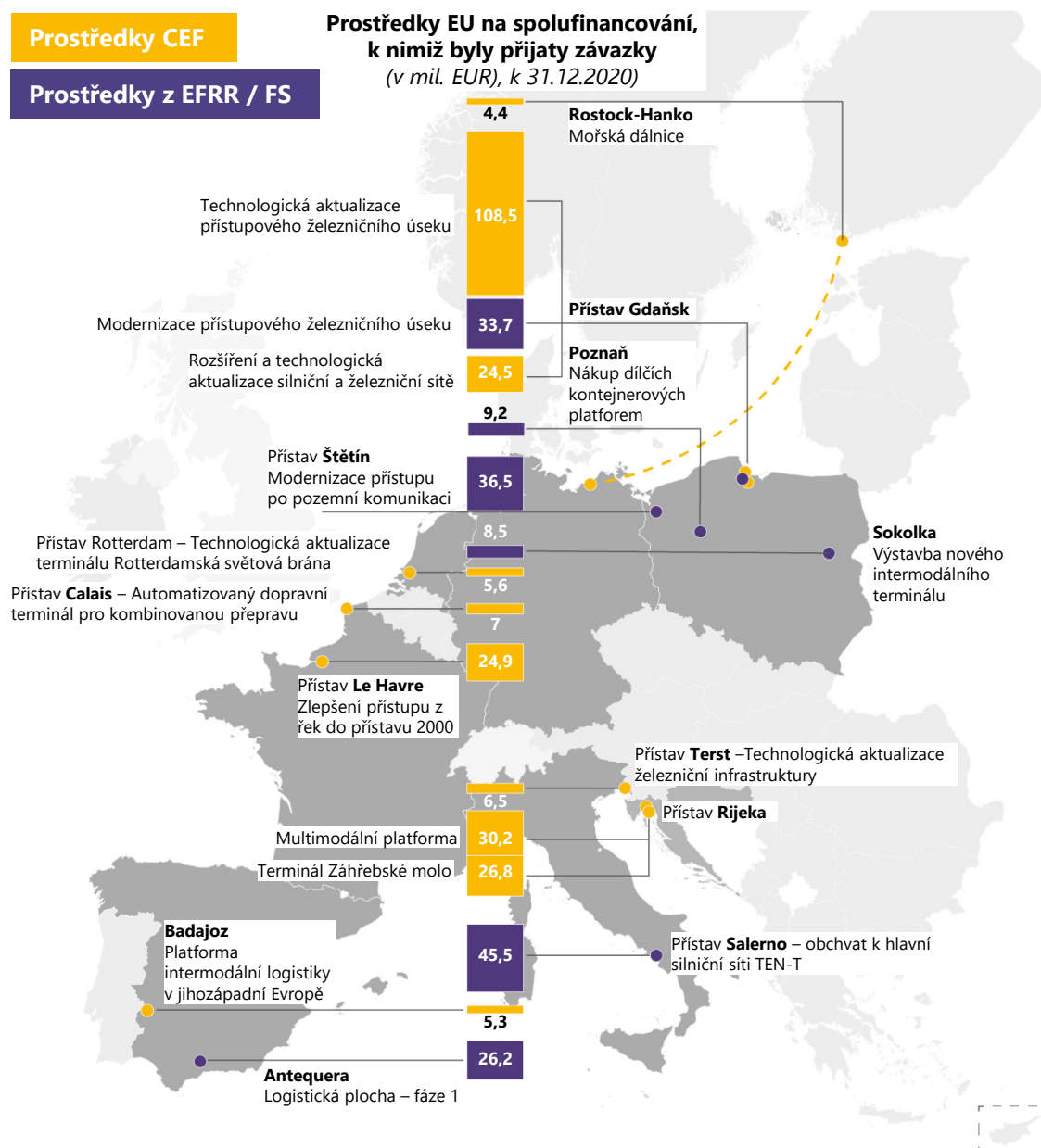
- jsou cíle intermodální dopravy zaměřené na ekologizaci nákladní dopravy dobře navrženy a sledovány;
- právní rámec EU vhodným způsobem podporuje intermodální nákladní dopravu a její větší konkurenceschopnost;
- je infrastrukturní síť EU vhodná pro potřeby intermodality.

17 Prověřovali jsme důkazy z mnoha různých zdrojů:

- analyzovali jsme dopravní strategie EU, příslušný legislativní rámec a politické dokumenty, jakož i zveřejněné zprávy jiných nejvyšších kontrolních institucí, výzkumných orgánů, průmyslových sdružení a akademických pracovníků týkající se intermodální nákladní dopravy;
- na vzorku šesti členských států (Francie, Itálie, Německo, Nizozemsko, Polsko a Španělsko) jsme analyzovali vnitrostátní dopravní strategie a legislativní a politické dokumenty;
- vedli jsme pohovory se zaměstnanci příslušných generálních ředitelství Komise a CINEA, jakož i se zástupci vnitrostátních orgánů;
- setkali jsme se se zástupci průmyslových sdružení přepravní a logistických operátorů na evropské i národní úrovni, jakož i se zaměstnanci Mezinárodního dopravního fóra při Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD);
- na vzorku sedmi členských států (šesti výše uvedených a Chorvatska) jsme analyzovali vzorek 16 projektů, které byly financovány z rozpočtu EU v období 2014–2020 (viz [příloha II](#)). Některé z těchto projektů jsme navštívili a u jiných jsme provedli dokumentární přezkum.

18 Přehled zemí a vzorek projektů podporujících intermodalitu nákladní dopravy, které byly předmětem našeho auditu, uvádí [obrázek 5](#).

Obrázek 5 – Členské státy a intermodální projekty vybrané k auditu



Zdroj: EÚD.

19 Členské státy jsme vybírali na základě významnosti financování z EFRR/FS a Nástroje pro propojení Evropy přiděleného na projekty intermodální infrastruktury v jednotlivých zemích a objemu toků přeshraniční nákladní dopravy. Vybranými zeměmi tedy pokrýváme **tři klíčové obchodní toky**, které se překrývají s úseky koridorů TEN-T: **rýnsko-alpského koridoru** (vede z Belgie a Nizozemska do Itálie), **severomořsko-baltského koridoru** (mezi Polskem a Německem) a **atlantického a středomořského koridoru** (propojujících Německo se Španělskem přes Francii).

20 Náš vzorek **projektů zahrnuje různé kombinace druhů dopravy a typy podpory intermodality** (jako jsou logistické platformy nebo propojení v úseku posledního kilometru) a fáze implementace (tj. probíhající i uzavřené projekty). Celkově činí finanční prostředky, které EU přidělila na závazky k těmto projektům, **403 milionů EUR** a pokrývají 36 % příslušného obyvatelstva (viz bod **14**).

21 Náš audit se týká období od přijetí **plánu jednotného evropského dopravního prostoru** schváleného Komisí v roce 2011 (viz bod **07**) a zaměřuje se zejména na investice, které EU podpořila v období **2014–2020**.

22 Tato zpráva doplňuje naši sérii zpráv zabývajících se některými aspekty souvisejícími s intermodální dopravou. První taková zpráva se zaměřením na širší kategorii **multimodální dopravy** v EU byla vydána v roce 2013¹⁵. Přehled všech našich zpráv týkajících se intermodální dopravy je uveden v **příloze III**.

23 Tato zpráva má přispět k diskusi o budoucích návrzích legislativních aktů, jejichž cílem je zvýšit konkurenceschopnost intermodální dopravy a zajistit nezbytné investice pro adaptaci na budoucí výzvy. Rozhodli jsme se tento audit provést, neboť dekarbonizace dopravy je jádrem cíle EU snížit emise skleníkových plynů, jak je stanoveno v Zelené dohodě pro Evropu. Klíčovým nástrojem tohoto úsilí je intermodální nákladní doprava.

¹⁵ Zvláštní zpráva 03/2013: „Byly programy Marco Polo účelné v přesunu dopravy ze silnic?“

Poznámky

Cíle týkající se intermodality v oblasti ekologizace nákladní dopravy nebyly účinně stanoveny, ani konkrétně monitorovány

24 Strategie EU pro odklon od silniční nákladní dopravy a přechod na jiné druhy nákladní dopravy by měla být založena na spolehlivých předpokladech a měla by stanovit ambiciózní, ale realistické cíle pro různé úrovně zúčastněných subjektů veřejné správy. Monitorování je nezbytné k tomu, aby tvůrci politik a zúčastněné strany mohli kontrolovat, zda je provádění politiky „na dobré cestě“, a získat informace, které bude možné použít k posouzení toho, zda dosáhli svých cílů¹⁶.

25 Proto jsme zkoumali, zda Komise:

- ve svých strategiích stanovila pro intermodalitu a odklon od silniční nákladní dopravy a přechod na jiné druhy nákladní dopravy realistické cíle;
- zajistila, aby členské státy tyto cíle dodržely;
- sledovala přínos intermodální nákladní dopravy ke svým cílům pro odklon od silniční nákladní dopravy a přechod na jiné druhy dopravy.

Komise nemá cíle v oblasti intermodality a cíle týkající se ekologizace nákladní dopravy stanovené v letech 2011 a 2020 nebyly realistické

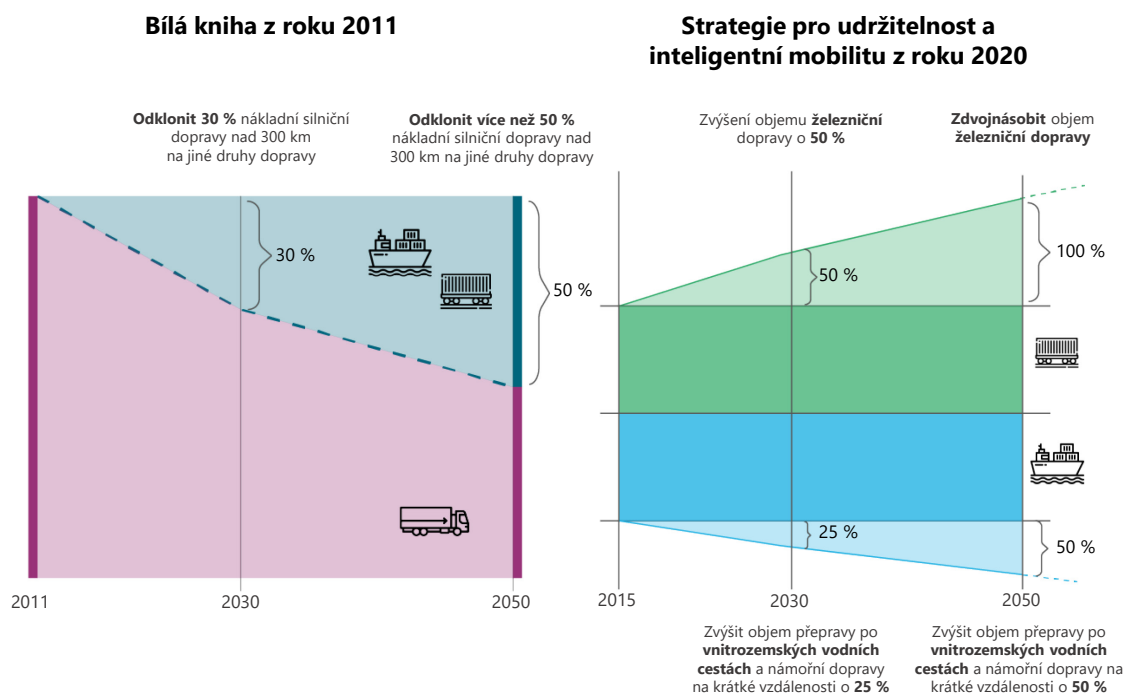
26 Pro udržitelnější dopravní politiku je zásadní rozšíření využívání různých druhů dopravy, jejichž provoz generuje méně emisí CO₂, tedy železniční a vodní dopravy. To znamená jak významný posun v objemu dopravy mezi jednotlivými druhy dopravy, tak větší využívání intermodální dopravy. Taková změna je nutně podmíněna kombinací regulačních opatření, financování a operativních opatření jak na úrovni EU, tak na úrovni členských států. Zjistili jsme, že Komise nemá zvláštní strategii EU pro intermodalitu. Intermodalita byla místo toho začleněna do širších strategií týkajících se ekologizace nákladní dopravy a odklonu od silniční nákladní dopravy a přechodu na jiné druhy dopravy.

¹⁶ Evropská komise, nástroj pro zlepšování právní úpravy č. 43, *Monitoring Arrangements and Indicators*, 2021.

27 Tyto strategie, **plán jednotného evropského dopravního prostoru** z roku 2011 a **strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu** z roku 2020 stanoví **kvantitativní cíle** pro větší využívání železnic a vnitrozemských vodních cest. Vyčísľují je však jiným způsobem (viz **obrázek 6**):

- V roce 2011 byl cíl vyjádřen jako podíl silniční nákladní dopravy na vzdálenost delší než 300 km, který by měl být odkloněn na jiné druhy dopravy;
- V roce 2020 byly cíle pro železniční a vnitrozemské vodní cesty vyjádřeny jako zvýšení objemu dopravy (včetně námořní dopravy na krátké vzdálenosti).

Obrázek 6 – Cíle EU v oblasti udržitelné nákladní dopravy pro roky 2011 a 2020



Zdroj: EÚD.

28 Ani jeden z těchto dokumentů nestanovuje konkrétní cíle EU pro podíl intermodální nákladní dopravy. Očekává se však, že velká část dodatečných objemů zboží přepravovaného po železnici a vodních cestách bude intermodální, aby bylo dosaženo cílů uvedených na **obrázku 6**, neboť první a poslední úsek cesty při přepravě většiny zboží stále vyžaduje použití silniční dopravy.

29 Z naší analýzy vyplynulo, že cíle Komise nejsou založeny na spolehlivých simulacích potenciálu změny, které je možné reálně dosáhnout s ohledem na stávající dlouhodobá infrastrukturní omezení železnice a vnitrozemských vodních cest a na regulační překážky ovlivňujících konkurenceschopnost intermodální nákladní dopravy. Například:

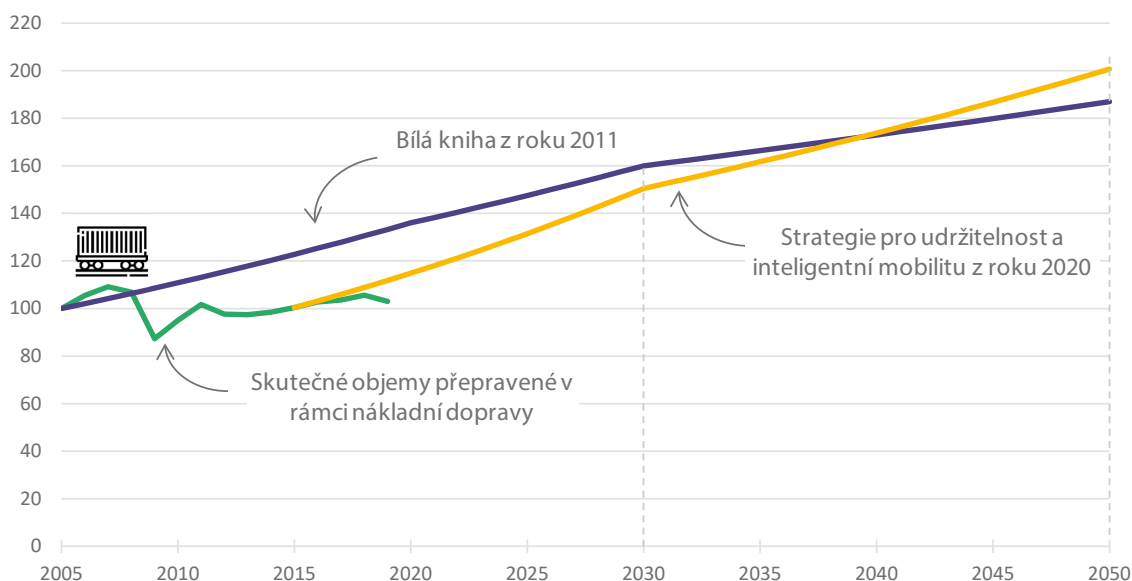
- v posouzení dopadů bílé knihy z roku 2011 se předpokládalo, že v síti budou povoleny vlaky s maximální délkou 1 500 metrů (v rozporu se stávajícím požadavkem 740 metrů stanoveným v nařízení o TEN-T);
- posouzení dopadů, z něhož vychází strategie z roku 2020, poukázalo na chybějící investice pro období 2021–2030 ve výši 100 miliard EUR ročně, které by musely být zajištěny, aby se její projekce mohly stát skutečností. Komise však neupřesnila, jak zajistí, aby členské státy poskytly potřebné finanční prostředky včas.

30 Odhady Komise týkající se objemů dopravy pro železnici a vodní cesty, které by byly potřeba, aby bylo dosaženo stanovených cílů, byly navíc příliš optimistické. Například v bílé knize z roku 2011 Komise odhadovala, že objem železniční nákladní dopravy vzroste mezi lety 2005 a 2030 o 60 % a mezi lety 2005 a 2050 o 87 %. Vzhledem k tomu, že železniční nákladní doprava v posledním desetiletí (od roku 2010 do roku 2019) vzrostla pouze o 8 %, je nepravděpodobné, že by se tato prognóza stala skutečností, pokud nebudou přijata nová opatření¹⁷.

31 Ve srovnání s nárůstem objemu železniční nákladní dopravy, který byl odhadnut v bílé knize z roku 2011, stanovila strategie z roku 2020 pro rok 2030 nižší objemové cíle a pro rok 2050 vyšší cíle. Vzhledem k tomu, že od roku 2010 do roku 2019 došlo pouze k omezenému nárůstu podílu železnice, jsou nyní roční míry růstu potřebné k dosažení cílů strategie 2020 ještě ambicióznější než v roce 2011 (viz [obrázek 7](#)).

¹⁷ Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (Evropská komise), *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2021*, 2021.

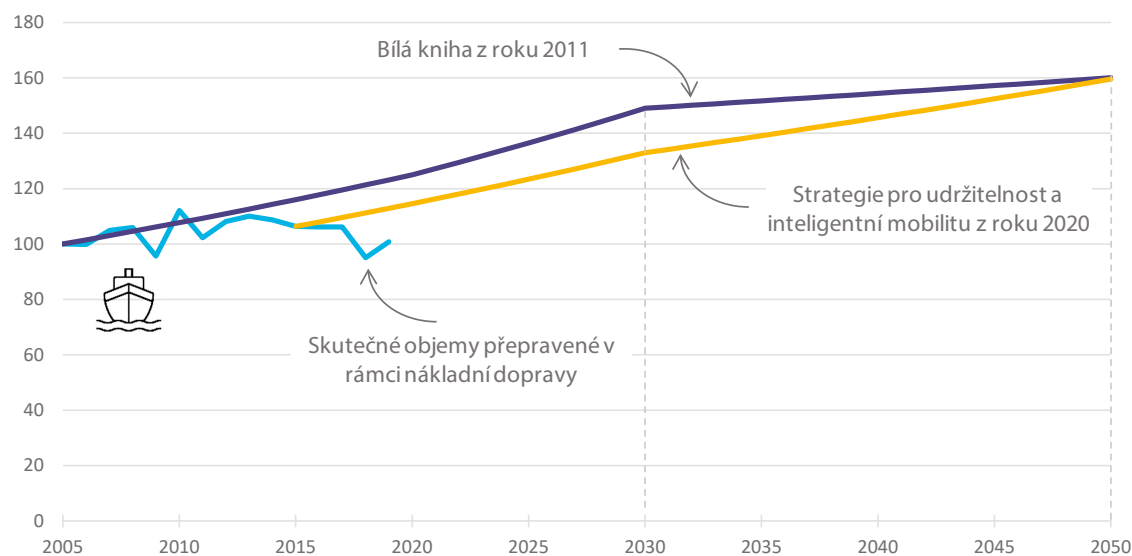
Obrázek 7 – Srovnání cílů pro železniční dopravu s realitou (objem nákladní dopravy v tunokilometrech, objemy 2005 = 100)



Zdroj: EÚD na základě odhadů Komise a údajů *EU Statistical Pocketbook*.

32 U cílů pro vnitrozemské vodní cesty je situace obdobná. Ve srovnání s bílou knihou z roku 2011 strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z roku 2020 snížila příslušný cíl pro objem v roce 2030, zatímco cíl pro rok 2050 zůstal stabilní. Roční růst potřebný k dosažení cíle pro rok 2050 je proto nyní vyšší než v roce 2011 (viz [obrázek 8](#)).

Obrázek 8 – Srovnání cílů pro vnitrozemské vodní cesty s realitou (objem nákladní dopravy v tunokilometrech, objemy v roce 2005 = 100)



Zdroj: EÚD na základě odhadů Komise a údajů *EU Statistical Pocketbook*.

Členské státy stanovily ještě ambicióznější cíle, které nebyly v souladu s nezávaznými cíli EU

33 Cílů EU lze dosáhnout pouze tehdy, bude-li úsilí členských států v souladu s těmito cíli. Proto jsme posuzovali, zda:

- byly cíle na úrovni EU rozděleny na závazné cíle a cíle na úrovni členských států;
- Komise ověřovala soudržnost mezi cíli EU a cíli členských států.

34 Cíle EU stanovené v bílé knize z roku 2011 a ve strategii z roku 2020 jsou pro členské státy nezávazné. Zjistili jsme, že Komise se na těchto cílech pro EU s členskými státy nedohodla a neshodla se s nimi ani na tom, co z toho pro ně vyplývá. Ze závěrů Rady k oběma strategickým dokumentům totiž vyplývá, že členské státy měly k těmto cílům výhrady (viz [rámeček 2](#)). K rozdělení cílů na zeměpisné dílčí cíle nakonec nedošlo ani na úrovni členského státu, ani na úrovni koridoru.

Rámeček 2

Výňatky ze závěrů Rady o strategických dokumentech Komise

Pokud jde o bílou knihu z roku 2011, některé členské státy „vyjádřily pochybnosti ohledně vhodnosti některých rozsáhlých návrhů“¹⁸, například cílů pro odklon od silniční dopravy a přechod na jiné druhy dopravy.

Pokud jde o strategii 2020, závěry Rady jsou ve věci míry úsilí vynakládaného členskými státy vágní. Uvádí se v nich, že „že úsilí o dosažení uvedených cílů v oblasti snižování emisí by mělo probíhat kolektivně a nákladově co nejefektivnějším způsobem s tím, že by se na tomto úsilí měly podílet všechny členské státy, přičemž by se zohlednila spravedlnost a solidarita, různé výchozí pozice členských států a specifické vnitrostátní podmínky“¹⁹.

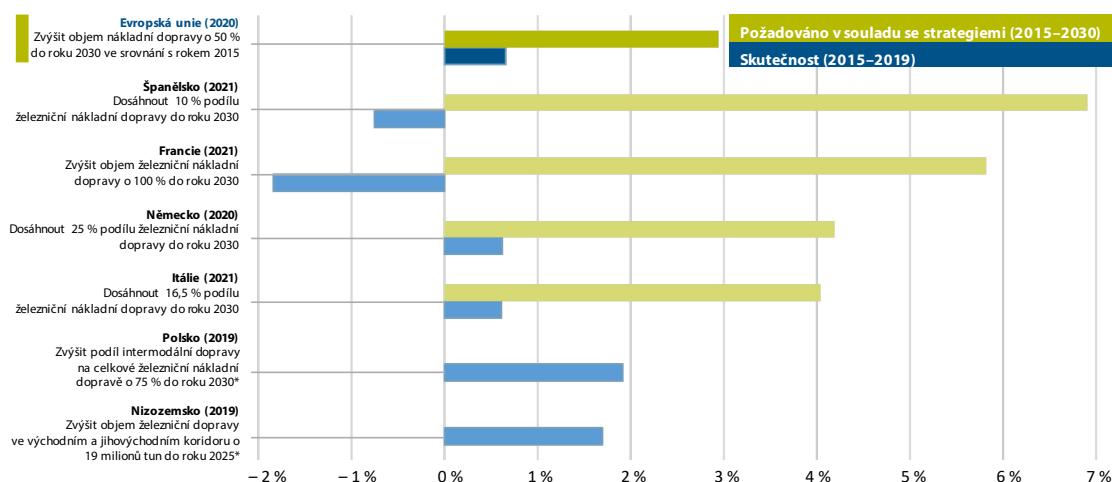
35 Z naší analýzy vyplynulo, že všech šest členských států, které byly předmětem našeho auditu, stanovilo národní cíle pro zvýšení využívání železniční dopravy. U tří z nich byly příslušné vnitrostátní strategie a cíle pro přechod na jiné druhy dopravy zveřejněny před vydáním strategie EU 2020, zatímco u zbývajících tří byly zveřejněny krátce po jejím vydání. V případech, kdy byly cíle EU a členských států srovnatelné (čtyři z členských států zařazených do vzorku, tj. Německo, Španělsko, Francie a Itálie),

¹⁸ Rada EU, Přehled názorů členských států vypracovaný předsednictvím, [11255/11](#), 2011.

¹⁹ Rada EU, Závěry Rady o Strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, [8824/21](#), 2021.

jsme zjistili, že národní cíle byly, pokud jde o požadovanou roční míru růstu, ještě ambicióznější než cíle Komise (viz [obrázek 9](#)). Dva z kontrolovaných členských států, Německo a Nizozemsko, pro něž byly nejrelevantnější vnitrozemské vodní cesty, stanovily rovněž cíle pro vnitrozemské vodní cesty. Žádný z těchto členských států kromě Polska neměl cíle pro podíl intermodální dopravy.

Obrázek 9 – Srovnání cílů EU a národních cílů v oblasti železniční nákladní dopravy z hlediska ročního tempa růstu



Poznámka: * Formulace strategie neumožňuje dedukovat požadovanou míru růstu pro celý trh železniční nákladní dopravy.

Zdroj: EÚD na základě analýzy unijních a národních strategií.

36 Zjistili jsme, že ve všech šesti zkoumaných případech stanovily členské státy své cíle pro přechod na jiné druhy dopravy na základě svých vlastních analýz a politických hledisek. I když národní strategie odkazovaly na politické dokumenty EU, jejich cíle cílům EU neodpovídaly. V některých případech byly národní cíle definovány na základě různých východisek (například Francie stanovila cíl pro zvýšení nákladní dopravy, zatímco Španělsko stanovilo cíl pro podíl železnice v nákladní dopravě). Komise proto nemůže během realizace posuzovat, zda společné úsilí členských států postačuje k dosažení celkových cílů EU v oblasti přechodu na jiné druhy dopravy.

37 V neposlední řadě jsme také ověřovali, do jaké míry Komise analyzovala národní koncepční dokumenty, pokud jde o aspekty související s přechodem na jiné druhy dopravy a intermodalitou, a předložili k nim připomínky. V rámci dokumentárního přezkumu jsme se zabývali vnitrostátními dopravními plány, národními plány v oblasti energetiky a klimatu, národními plány na podporu oživení a odolnosti a dohodami o partnerství pro fondy politiky soudržnosti na období 2014–2020 (viz [příloha IV](#)). V některých případech Komise záležitosti související s intermodalitou připomínkovala,

nenašli jsme ale žádné důkazy o důsledných kontrolách, které by zajistily soudržnost národních strategií a cílů pro přechod na jiné druhy dopravy se strategiemi a cíli stanovenými na úrovni EU.

38 V našem vzorku jsme identifikovali Nizozemsko jako dobrý příklad toho, jak realizovat přechod na jiné druhy dopravy se specifickými a měřitelnými cíli pro zvýšení podílu intermodálních toků a jak je rozdělit podél hlavních národních koridorů pro nákladní dopravu. Tato strategie je rovněž spojena s financováním projektů intermodální infrastruktury (viz [rámeček 3](#)).

Rámeček 3

Nizozemský přístup k realizaci cílů přechodu na jiné druhy dopravy

V červnu 2019 zveřejnilo nizozemské ministerstvo infrastruktury a vodohospodářství [strategii mobility 2040](#).

Strategii doprovázelo několik dalších koncepčních dokumentů, včetně [agendy pro nákladní dopravu](#), jejíž součástí je akční plán pro rozdělení cílů strategie mobility pro přechod na jiné druhy dopravy na měřitelné cíle. Plán se zaměřuje na dva hlavní vnitrostátní koridory pro nákladní dopravu, směrem na východ (přístav Rotterdam přes region Arnhem-Nijmegen do Německa) a na jihovýchod (přístav Rotterdam přes region Venlo do Německa) a stanoví cíle pro objem železniční nákladní dopravy a přechod na jiné druhy dopravy.

Na začátku roku 2020 hospodářské subjekty, akademičtí pracovníci a orgány tyto cíle dále rozčlenili na dílčí operační cíl spočívající v přesunu [2 000 dvacetistopých ekvivalentních jednotek](#) (TEU) denně ze silniční dopravy na vnitrozemskou vodní dopravu na obou koridorech.

Kromě toho ministerstvo zahájilo [režim pobídek](#) na podporu udržitelného přechodu na jiné druhy dopravy financováním projektů, které musí splňovat jednotlivé cíle SEU.

Monitorování ze strany Komise limituje nedostatek údajů o intermodální dopravě z členských států

39 Komise sleduje skutečný vývoj celkové dělby přepravní práce u nákladní dopravy prostřednictvím statistik o objemech nákladní dopravy vypracovaných Eurostatem (viz [rámeček 4](#)).

Rámeček 4

Ukazatele Eurostatu pro intermodální dopravu

Na základě údajů shromážděných pro jednotlivé druhy dopravy (viz statistická příručka²⁰) vypracovává Eurostat pět ukazatelů²¹ pro intermodální dopravu. Zaměřují se na tzv. unitizační sazbu, tj. objemy nákladu, rozdělené podle druhu dopravy, přepravované v intermodálních přepravních jednotkách. Souběžně s tím Eurostat rovněž vypočítává míru potenciálu přechodu na jiné druhy dopravy, přičemž eviduje podíl kontejnerů, které jsou přepravovány po pozemních komunikacích na vzdálenost větší než 300 kilometrů.

Ukazatele však neumožňují důsledně sledovat a porovnávat intermodální dopravní toky u různých druhů dopravy, neboť existují rozdíly ve způsobu shromažďování údajů (např. toky jsou měřeny v tunokilometrech pro železniční dopravu, ale v tunách pro námořní dopravu).

40 Směrnice o kombinované dopravě vyžaduje, aby Komise za pomoci členských států připravila každé dva roky zprávu pro Radu, mimo jiné o hospodářském rozvoji kombinované dopravy a v případě potřeby o vymezení dalších podpůrných opatření²². Navzdory této povinnosti byly v letech 1997 a 2002 zveřejněny pouze dvě takové zprávy. Stalo se tak proto, že členské státy neposkytly Komisi příslušné údaje.

41 Komise přijala několik iniciativ k posílení povinnosti shromažďovat údaje, aby problém s nedostatkem údajů vyřešila. Tyto iniciativy však členské státy vzhledem k nákladům a administrativní zátěži nepřijaly a v konečném důsledku tak nebyly provedeny. Souběžně s tím Komise najala externí konzultanty, aby provedli komplexní studii trhu²³. Studie byla zveřejněna v roce 2015 a aktualizována v roce 2017. Zdůraznila velmi špatnou kvalitu a hloubku údajů o nákladu přepravovaném kombinovanými dopravními službami, které v současné době neumožňují provést forenzní analýzu stávající činnosti a limitují příležitost k posílení a rozšíření této činnosti.

²⁰ Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu (Evropská komise), *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2021*, 2021.

²¹ Eurostat, *Intermodal transport - unitisation in freight transport (tran_im)*.

²² Článek 5 směrnice Rady 92/106/EHS.

²³ Evropská komise, *Analysis of the EU Combined Transport. Final Report*, 2015.

Pravidla EU jsou nedostatečná nebo kontraproduktivní, a přitažlivost intermodální dopravy je tím omezena

42 Právní rámce EU a členských států mohou zahrnovat ustanovení, která intermodální dopravu podporují nebo ji limitují. V roce 2020 Komise uznala, že „[z]a účelem podpory ekologizace nákladní dopravy v Evropě je třeba stávající rámec pro intermodální dopravu výrazně přepracovat a přeměnit ho na účinný nástroj“²⁴. Proto jsme zkoumali, zda:

- regulační rámec EU týkající se dopravy intermodální nákladní dopravu vhodným způsobem podporuje, aby se zvýšila její konkurenceschopnost;
- projekty financované z vnitrostátních nebo unijních fondů využívají všech příležitostí, které nabízí rámec EU pro státní podporu.

Některé právní předpisy EU jsou zastaralé, zatímco jiné pobídky k intermodalitě snižují

43 **Směrnice o kombinované dopravě**, která se v současné době uplatňuje, pochází z roku 1992 (viz bod **11**). Komise shledala, že je třeba provést její revizi již v roce 1998, kdy vydala nový legislativní návrh. Spolunormotvůrci ho neschválili, v roce 2017, téměř o 20 let později, přišla s druhým návrhem revize. V roce 2020 tento návrh stáhla, neboť změny navržené spolunormotvůrci částečně zmařily původní účel a dosažení dohoda nebylo pravděpodobné. Na jaře 2022 provedla Komise veřejnou konzultaci s cílem předložit další návrh na revizi v roce 2023.

44 Zúčastněné strany a orgány členských států, s nimiž jsme hovořili, potvrdily, že stávající znění směrnice je zastaralé a účinně nepodporuje intermodální dopravu v EU. Komise se již ve svém dřívějším návrhu snažila řešit tyto hlavní problémy:

- minimální prahová hodnota 100 km pro nesilniční úsek, který vylučuje z použití směrnice ty služby, které spojují přístavy s jejich bezprostředním vnitrozemím;
- požadavek na papírový doklad orazítkovaný železničními nebo přístavními orgány během cesty namísto digitalizovaného pracovního postupu.

²⁴ Evropská komise, Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti, [COM\(2020\) 789](#).

45 Zúčastněné strany poukázaly na vysoký stupeň rozdílů v provádění ustanovení členskými státy jako na faktor vyvolávající nejistotu pro operátory logistiky v tom, jak organizovat přeshraniční cesty. Směrnice se například vztahuje na silniční cesty mezi místy nakládky zboží a nejbližší vhodnou železniční stanicí. Podle studie Komise²⁵ stanovilo kritéria pro určení nejbližší vhodné železniční stanice pouze šest členských států. Tato kritéria se navíc v jednotlivých členských státech lišila.

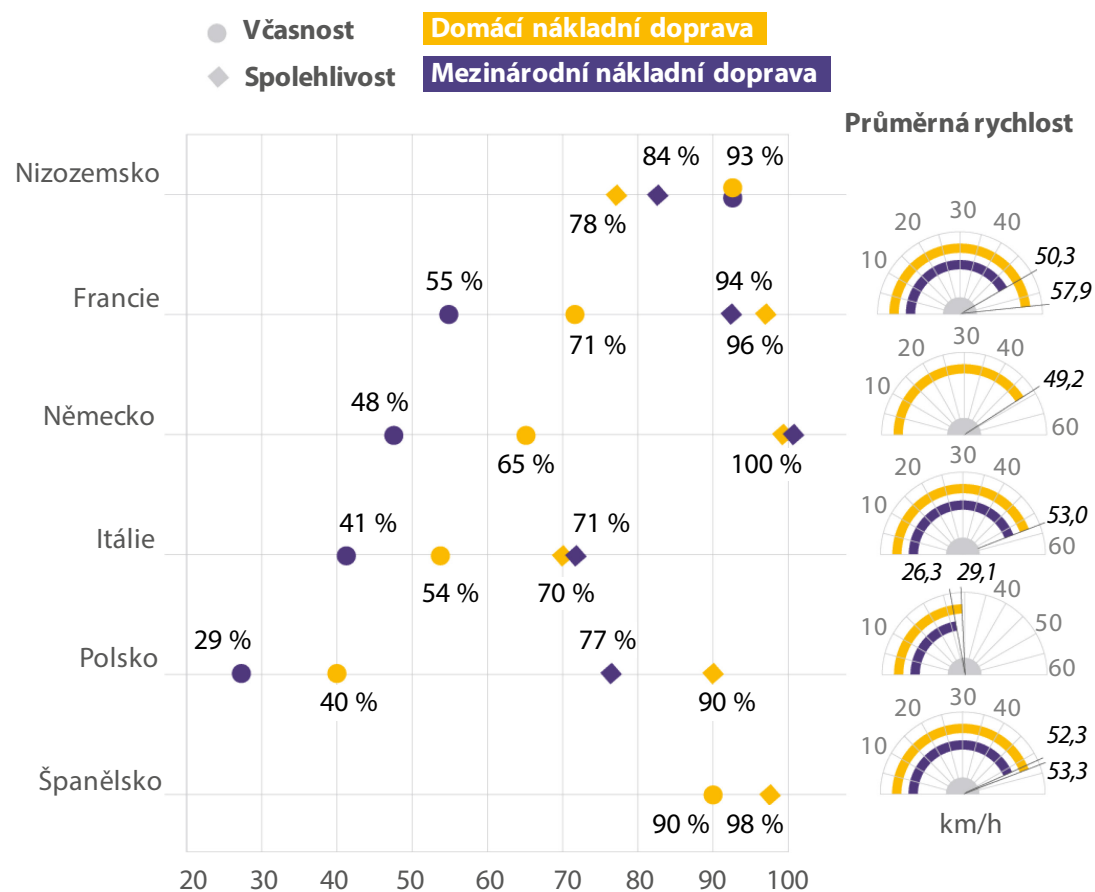
46 Nad rámec omezení směrnice je konkurenceschopnost intermodální dopravy ve srovnání s výlučně silničními řešeními ovlivněna i výkonností jednotlivých druhů dopravy, které tvoří intermodální řetězec. Přehled hlavních regulačních překážek bránících plynulé přepravě po železnici, vnitrozemských vodních cestách a v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, o nichž rovněž informovala Komise²⁶, je uveden v [příloze V](#).

47 Zúčastněné strany vyjadřovaly největší obavy u železniční dopravy v souvislosti s problémy s řízením kapacity a interoperabilitou, které, pokud nebudou přijata nová legislativní opatření EU, (např. plánování časových intervalů pro železniční nákladní dopravu nebo pravidla pro určování priority osobních a nákladních vlaků) budou pravděpodobně přetrvávat. Tyto problémy negativně ovlivňují výkonnost nákladních vlaků v celé EU, pokud jde o rychlost, přesnost a spolehlivost, což může vést hospodářské subjekty k rozhodnutí zvolit pro svůj náklad alternativní druhy dopravy. Stav výkonnosti železniční dopravy v šesti vybraných členských státech znázorňuje [obrázek 10](#).

²⁵ Evropská komise, *Analysis of the EU combined transport*, 2015.

²⁶ Jako příklad viz *2021 Rail Market Monitoring report* Komise.

Obrázek 10 – Výkonnost železniční nákladní dopravy v navštívených členských státech



Poznámka: Německo (pro mezinárodní nákladní dopravu) a Nizozemsko (v případě vnitrostátní i mezinárodní nákladní dopravy) nevykazují údaje o rychlosti; Španělsko neinformuje o přesnosti a spolehlivosti mezinárodní nákladní dopravy.

Zdroj: EÚD na základě údajů z roku 2018 uvedených ve zprávě Komise o monitorování trhu železniční dopravy za rok 2020.

48 Kromě výše uvedeného jsme identifikovali tři právní akty, které jsou specifické pro silniční dopravu, jež obsahují výjimky nebo ustanovení o flexibilitě, která snižují pobídky k intermodalitě: jde o směrnici o eurovině, směrnici o hmotnostech a rozměrech a jedno nařízení z balíčku opatření v oblasti mobility I.

49 Zaprvé, podle **směrnice o eurovině** by těžká nákladní vozidla měla v souladu se zásadou „znečišťovatel platí“ platit mýto na základě ujeté vzdálenosti. Členské státy se však mohou v řádně odůvodněných případech rozhodnout o vynětí některých úseků silniční infrastruktury z povinnosti platit mýto na základě vzdálenosti a místo toho používat systém dálničních známek (např. platný po dobu jednoho měsíce) nebo mýtné nevybírat vůbec. To by mělo být srovnáno s železniční dopravou, u níž se na každou přepravu nákladu vztahují poplatky za přístup k železniční infrastruktuře za celou cestu.

50 Zadruhé, **směrnice o hmotnostech a rozměrech** z roku 1996²⁷ stanoví maximální rozměry a hmotnosti určitých kategorií silničních vozidel (včetně nákladních vozidel a přípojných vozidel o hmotnosti vyšší než 3,5 tuny). Směrnice obsahuje pobídku pro operace kombinované dopravy, neboť umožňuje dodatečnou délku a hmotnost u vozidel využívajících silničních úseků cest kombinované dopravy. Výsledkem jsou větší úspory z rozsahu a větší hmotnost intermodálních nákladových jednotek.

51 Směrnice však rovněž umožňuje členským státům zvýšit maximální hmotnost povolenou pro vnitrostátní dopravní operace bez ohledu na intermodální povahu služby. V době auditu využilo této možnosti jedenáct členských států, které rozšířily váhový limit pro intermodální dopravu i na jiné cesty vyžívající výhradně pozemní komunikace, což přínos směrnice pro intermodalitu prakticky neutralizovalo.

52 Dále podotýkáme, že zúčastněné strany žádaly upravit směrnici tak, aby umožňovala přepravu delších a těžších intermodálních nákladových jednotek po silnici, s cílem zvýšit úspory z rozsahu. Pokud to bude pro silniční dopravu povoleno, pravděpodobně nebude vzhledem ke stávajícím omezením železniční sítě (která se potýká s problémy spojenými se zaváděním normy P400 pro kolejové dráhy, viz bod **81**) možné, aby tyto jednotky byly přepravovány v rámci intermodální cesty.

53 Zatřetí, **nařízení (EU) 2020/1055**²⁸ přijaté v rámci **balíčku opatření v oblasti mobility I** zavedlo ustanovení pro kabotážní služby (tj. poskytování silniční nákladní dopravy v členském státě dopravcem sídlícím v jiném členském státě). Na operace

²⁷ Směrnice Rady 96/53/ES.

²⁸ Nařízení (EU) 2020/1055.

kombinované dopravy podle ustanovení směrnice o kombinované dopravě nevztahují omezení kabotáže. Dopravci mohou organizovat přepravu po silničním úseku operace kombinované přepravy s vlastními nákladními automobily nebo prostřednictvím známé protistrany, a to i když se silniční úsek nachází v jiném členském státě.

54 Podle hodnocení *ex post*²⁹ provedeného Komisí považovaly zúčastněné strany toto ustanovení za nejvýhodnější ze všech pobídek, které směrnice poskytuje. Aby se však zabránilo zneužívání ustanovení směrnice a dopravci neudržovali nepřetržitou přítomnost v hostitelském členském státě za účelem provozování činnosti nad rámec kombinované dopravy, umožňuje nové nařízení členským státům rovněž uplatňovat omezení kabotáže na silniční úseky operace kombinované dopravy za předpokladu, že tyto silniční úseky nepřekračují hranici. V době auditu Dánsko, Finsko a Švédsko již Komisi oznámily svůj záměr tuto výjimku uplatnit.

Komise podnikla kroky ke zjednodušení pravidel státní podpory, projekty financované z prostředků EU však nevyužívají všech nabízených příležitostí

55 Dotace poskytované *ad hoc* jednotlivým projektům, jakož i režimy subvencí podléhají rámci EU pro státní podporu, pokud splňují podmínky podpory, jak je definována ve Smlouvě³⁰. V roce 2016 jsme informovali o tom, jak se v rámci politiky soudržnosti dodržovala pravidla státní podpory³¹.

56 Pro intermodální projekty jsou relevantní dva hlavní typy podpory:

- podpora na investice do infrastruktury, jejímž cílem je vytvořit infrastrukturu a zároveň bránit narušení hospodářské soutěže;
- podpora stimulující odklon od silniční dopravy a přechod na jiné druhy dopravy, která může zahrnovat jak podporu investic do infrastruktury, tak provozní podporu.

²⁹ Evropská komise, *REFIT ex-post evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC*, SWD(2016) 140, 20.4.2016.

³⁰ Článek 107 Smlouvy o fungování Evropské unie.

³¹ Zvláštní zpráva 24/2016: „Je potřeba většího úsilí ke zvyšování povědomí o pravidlech státní podpory v politice soudržnosti a k zajištění jejich dodržování“.

57 Pokud se na tyto subvence vztahuje rámec EU pro státní podporu, musí je členské státy oznámit Komisi, která následně posoudí, zda se jedná o podporu, a pokud ano, zda je slučitelná s vnitřním trhem. Oznamovací povinnost se nevztahuje na případy, kdy se na podporu investic do infrastruktury vztahuje tzv. bloková výjimka.

58 Pokud platí určité podmínky, jsou podle aktuálního znění obecného nařízení o blokových výjimkách³² investice i) do výstavby, náhrady či modernizace **infrastruktury** námořních nebo vnitrozemských přístavů a ii) přístupové infrastruktury přístavů povoleny a vyňaty z oznamovací povinnosti. V době auditu ustanovení obdobného obsahu pro intermodální terminály mimo přístavy neexistovala, terminály však také mohou být vyňaty, pokud jsou považovány za podporu pro místní infrastrukturu.

59 Pravidla státní podpory za účelem zachování rovných podmínek pro všechny provozovatele infrastruktury vyžadují, aby byla dotovaná infrastruktura uživatelům zpřístupněna za tržních podmínek, nebo, pokud je v plánu zavedení snížených uživatelských poplatků, aby byl příslušný režim podpory pro přechod na jiné druhy dopravy posouzen a schválen Komisí. V Německu jsme zaznamenali osvědčený postup, v němž v rámci takového režimu financovaného ze státního rozpočtu poskytují spolkové orgány soukromým společnostem přímé granty na výstavbu nebo rozšíření terminálů kombinované dopravy s výslovným cílem snížit náklady na překládku pro konečné uživatele (viz [rámeček 5](#)).

³² Články 56b a 56c prováděcího [nařízení Komise \(EU\) č. 651/2014](#).

Rámeček 5

Německý režim pro financování překladišť

Od roku 2002 provádí Německo režim umožňující příjemcům projektu získat grant až do výše 80 % způsobilých nákladů vzniklých při výstavbě terminálu.

Systém umožňuje vlastníkům terminálů snížit poplatky za používání infrastruktury. Aby se, kromě jiných požadavků ve fázi výběru, minimalizovalo narušení hospodářské soutěže, monitorují německé orgány snížení nákladů, aby zajistily, že nepřekročí stanovenou částku na nákladovou jednotku. Maximální prahová hodnota se vypočítá jako odhadované snížení nákladů nezbytné k tomu, aby se kombinovaná doprava vyrovnala silniční dopravě.

Orgány navíc vyžadují, aby provozovatelé terminálů každoročně poskytovali informace o několika ukazatelích, jako je množství nákladových jednotek, prognóza očekávaného objemu dopravy a trend poplatků za nakládku. Tyto informace jsou analyzovány, aby bylo možné odhalit případná narušení trhu a zohlednit je při posuzování nových žádostí.

60 Pokud jde o projekty EFRR/FS, které spolufinancují infrastrukturu terminálů v našem vzorku, zjistili jsme, že vnitrostátní orgány při vyhodnocování projektových žádostí neposuzovaly, zda plánované poplatky za terminály budou dostatečně nízké, aby umožnily přechod na jiný druh dopravy, nebo zda bude potřeba vyšší grant na pokrytí kapitálových investic. Aby bylo možné přenést výhody grantu na uživatele a snížit poplatky, musel by být grant poskytnut v rámci subvenčního režimu, který by podporoval přechod na jiné druhy dopravy schválený Komisí. I když tedy tyto projekty cílily na zlepšení infrastruktury, jejich koncepce nebrala v potaz možnost snížení poplatků podle oznámenému režimu státní podpory.

61 Pokud jde o projekty Nástroje pro propojení Evropy v našem vzorku (tj. pokud granty nespádají do rámce státní podpory, a nevyžadují proto žádné oznámení o stanovení poplatků na úrovni, která by podporovala přechod na jiné druhy dopravy), předkladatelé projektů nejsou povinni do své projektové žádosti začleňovat posouzení dopadu grantu na výši poplatků a na možný přechod na jiné druhy dopravy, k němuž dojde v důsledku realizace projektu.

62 Vedle dotací *ad hoc* na intermodální terminálovou infrastrukturu členské státy rovněž zavedly vnitrostátní režimy, jejichž cílem je stimulovat přechod na jiné druhy dopravy a kompenzovat přirozeně vyšší náklady na překládku. Tyto režimy, které podléhají schválení Komisí, se mohou svou povahou lišit, například:

- mohou dotovat provozní náklady, jako je snížení poplatků za přístup k železnici u vlaků kombinované dopravy (takové režimy fungují například v Německu a Nizozemsku);
- mohou poskytnout dotaci na rozšíření operací přechodu na jiné druhy dopravy (například v Itálii viz [rámeček 6](#)).

Rámeček 6

Italský režim Marebonus

Současná verze režimu Marebonus zahájená v roce 2017 poskytuje rejdařským společnostem finanční podporu na zahájení nových služeb (s ročním přidělem 19,5 až 25 milionů EUR mezi lety 2021 až 2026). Aby byli žadatelé způsobilí, musí předložit tříletý plán na zřízení nových nebo zdokonalených multimodálních nákladních služeb, který bude podpořen zainteresovanými hospodářskými subjekty.

Dotace činí maximálně 10 eurocentů za přepravenou jednotku (kontejner, návěs nebo vozidlo) vynásobenou počtem kilometrů úseku silniční komunikace, který nebyl využit k přepravě, protože byla zvolena námořní doprava. Rejdařské společnosti jsou povinny převést alespoň 70 % dotace na zákazníky, kteří přepravují nejméně 150 jednotek za rok, a 80 % klientům, kteří přepravují nejméně 4 000 kusů.

Příslušné ministerstvo odhadlo, že v roce 2019 bylo díky tomuto režimu ze silniční dopravy staženo 113 000 jednotek, tj. až 1 % nákladní dopravy na italských pozemních komunikacích (měřeno v tunokilometrech).

63 V prosinci 2022 přijala Rada nařízení³³ zjednodušující pravidla státní podpory týkajících se pobídek k přechodu na jiné druhy dopravy. Návrh umožní Komisi přijmout nařízení, která jsou vyňata z předchozího oznámení, a tudíž z předchozího posouzení ze strany Komise pro státní podporu pro železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravu v souladu s příslušným článkem Smlouvy³⁴.

³³ Nařízení Rady (EU) č. 2022/2586.

³⁴ Článek 93 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Síť infrastruktury EU zatím není vhodná pro potřeby intermodality, revize TEN-T je však příležitostí situaci zlepšit

64 Mají-li hospodářské subjekty zvolit alternativy k výhradní dopravě po pozemních komunikacích, musí mít k dispozici interoperabilní fyzickou infrastrukturu. Jednou z klíčových složek této infrastruktury jsou překládkové terminály, a to buď vnitrozemské platformy, nebo námořní přístavy schopné pracovat s nákladními nákladovými jednotkami, tj. přesunout je z jednoho způsobu dopravy do druhého.

65 Vedle dobře umístěných a přístupných terminálů je pro konkurenceschopnou intermodální cestu nezbytné, aby každý použitý druh dopravy byl sám o sobě efektivní. Dopravní podniky by navíc měly být schopny rychle určit rezervní varianty přepravy pro případ, že jeden druh dopravy nelze použít (např. příliš nízká hladina vody na vnitrozemských vodních cestách), aby byla zaručena spolehlivost intermodální cesty a zabránilo se obrácenému modálnímu přechodu na silniční dopravu, která je ze své podstaty flexibilnější.

66 Posuzovali jsme, zda:

- provozovatelé logistiky mají snadno dostupné informace o stávajících intermodálních terminálech a o kapacitách sítě, které jim umožňují naplánovat efektivní cestu;
- Komise měla přehled o potřebách infrastruktury terminálů;
- bylo dosaženo dostatečného pokroku při posilování lineární infrastruktury s cílem stimulovat intermodální dopravu;
- k posílení přechodu na jiné druhy dopravy byly využity projekty financované EU.

Obtížně přístupné informace o stávajících intermodálních terminálech brání provozovatelům v tom, aby svým klientům nabízeli nejlepší možnou intermodální cestu

67 Zjistili jsme, že elektronické informace o aspektech, jako je umístění terminálu a služby, jakož i o kapacitách terminálů v reálném čase, nebyly pro velkou část sítě snadno přístupné. To provozovatele logistiky odrazuje od toho, aby se rozhodli pro intermodalitu, protože získání informací potřebných k navržení nových intermodálních cest pro náklad trvá déle a je dražší.

68 V roce 2015 Komise zřídila skupinu odborníků, tzv. Fórum pro digitální dopravu a logistiku, které se má touto otázkou zabývat. Skupina byla pověřena vypracováním technických doporučení, jak strukturovat toky informací, a to jak z podniků do veřejné správy, tak mezi podniky, a očekává se, že do konce roku 2022 vydá doporučení. Mezitím však členské státy začaly vyvíjet svá vlastní národní řešení s cílem pokročit v digitalizaci logistického řetězce s různými formami správy a rozdíly v druhu shromažďovaných informací. Zjistili jsme, že Komise neměla úplný přehled o opatřeních členských států v oblasti vnitrostátních digitálních platform.

69 Komise se rovněž snažila řešit nedostatek přístupných informací o terminálech pro železniční dopravu tím, že v roce 2015 zahájila provoz [internetové stránky](#), kterou by provozovatelé terminálů mohli využívat spolu s dalšími nástroji ke zveřejňování aktualizovaných informací o svých zařízeních, jak to vyžadují platné právní předpisy EU³⁵. Provozovatelé však poskytli pouze omezené údaje. Fakticky nejsou povinni na těchto konkrétních internetových stránkách uvádět jakékoliv údaje, a to ani v případě, že jsou příjemci finančních prostředků EU. V roce 2020 Komise převedla vlastnictví internetových stránek na odvětví (sdružení provozovatelů železniční infrastruktury a přidělojících subjektů), přičemž rozvoj portálu nadále finančně podporovala.

70 K dnešnímu dni internetové stránky informovaly o umístění více než 10 000 železničních nákladních zařízení v EU, Evropském hospodářském prostoru a jinde (včetně Turecka a Spojeného království). U většiny zařízení jsou však informace omezeny na jméno a kontaktní údaje vlastníka zařízení s odkazem na webové stránky terminálu. Nejsou zde tedy k dispozici žádné informace o technologii nakládky terminálů a vlastnostech infrastruktury (jako je rozvržení tratí), podmínkách přístupu, digitálních možnostech nebo poplatcích za služby. Informace o kapacitě dostupné v terminálech se také nezobrazují v reálném čase. Zjistili jsme, že tyto internetové stránky s ohledem na výše uvedené skutečnosti nejsou v současné době příliš využívány.

71 Na národní úrovni jsme zjistili, že ve dvou ze šesti členských států, které jsme navštívili (Německo a Nizozemsko), existovala digitální mapa pro provozovatele logistiky s podrobným popisem umístění intermodálních terminálů na jejich území.

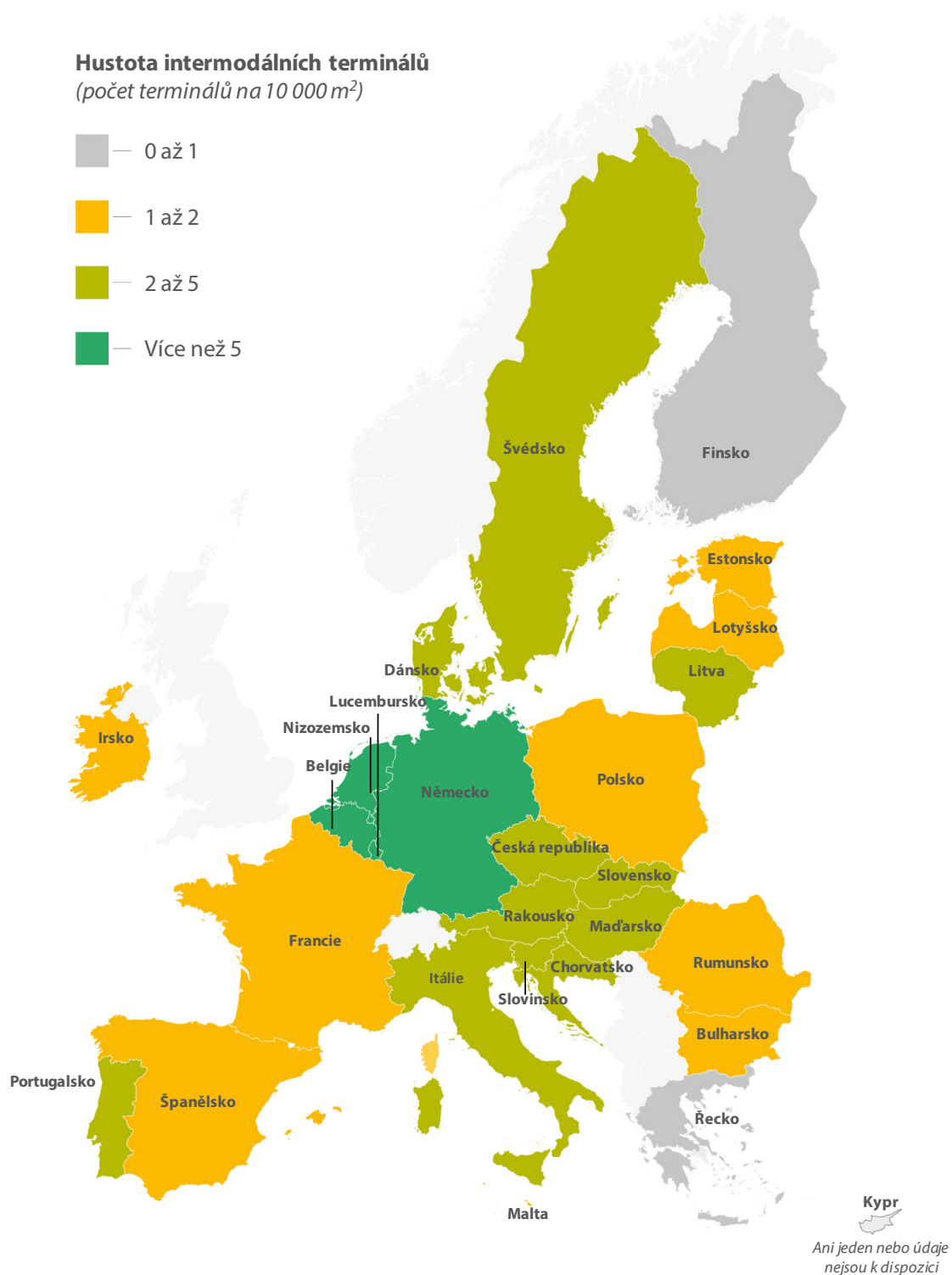
³⁵ Směrnice (EU) 2012/34/EU a prováděcí nařízení Komise (EU) č. 2017/2177.

Komise nemá přehled o potřebách terminálů

72 Zjistili jsme, že Komise nemá přehled o stávajících terminálech a terminálech, které je na základě poptávky na trhu ještě třeba vybudovat nebo modernizovat, a tak provozovatelům logistiky zajistit vhodnou infrastrukturu, která jim umožní nabízet klientům intermodální dopravní řešení.

73 Nařízení o TEN-T z roku 2013 nevyžaduje analýzu i) vhodnosti stávajících intermodálních terminálů pro současné a potenciální toky nákladní dopravy a ii) potřeby budoucích terminálů. V roce 2020 provedla Mezinárodní unie železnic (UIC) analýzu umístění stávajících terminálů, z níž vyplynulo, že v hustotě terminálů na území EU jsou významné rozdíly (viz [obrázek 11](#)).

Obrázek 11 – Hustota intermodálních terminálů podle zemí



Zdroj: EÚD na základě Mezinárodní unie železnic, *2020 Report on Combined Transport in Europe*.

74 Nařízení o TEN-T z roku 2013 rovněž nevyžaduje shromažďování informací o digitalizaci infrastruktury terminálů. Úroveň digitalizace je pro provozovatele logistiky důležitá a přispívá k efektivnímu sdílení informací v celém logistickém řetězci, a přechází tak zpožděním v důsledku nedostatečné kapacity terminálů nebo nedostupnosti překládkových služeb. Komisi nemůže provést hloubkové posouzení připravenosti infrastruktury účinně zvládat intermodální toky nákladní dopravy, protože nemá dostatek informací. Z koridorů procházejících přes území členských států, které jsme navštívili, se přítomnost digitálních systémů v terminálech sleduje pouze v skandinávsko-středomořském koridoru.

75 Komise přijala opatření k nápravě situace tím, že do svého návrhu na revizi nařízení o TEN-T z roku 2021 zahrnuje příslušná ustanovení týkající se umístění terminálů i digitalizace. Tento návrh se nachází v legislativním procesu. Členské státy budou muset provést studii dopravního trhu, kterou budou sdílet s Komisí, určit hlavní dopravní toky a stávající intermodální terminály a posoudit potřebu nových terminálů. Ke studii musí být přiložen akční plán rozvoje sítě terminálů pro multimodální nákladní přepravu.

76 Komise rovněž do nařízení o společných ustanoveních na období 2021–2027³⁶ zahrnuje nové ustanovení. Tímto nařízením se řídí, mimo jiné, EFRR a FS. Na rozdíl od obecnějšího požadavku na předložení dopravních plánů v období 2014–2020³⁷ nové nařízení vyžaduje, aby členské státy, které do svých programů zahrnou investice do dopravy, předložily multimodální mapu stávající a plánované infrastruktury, včetně rozmístění terminálů. Jelikož se Komise rozhodla, členským státům k tomuto úkolu nevydá žádné pokyny, plány předložené členskými státy se značně liší, což ztěžuje a komplikuje provedení horizontální analýzy na úrovni EU.

Zpoždění členských států při zajišťování souladu lineární infrastruktury s technickými požadavky limituje konkurenceschopnost intermodality

77 Zatímco potřeby týkající se lineární infrastruktury a technických požadavků (rozchod koleje, obrysnice, rychlost trati atd.) jsou posuzovány na úrovni EU, na níž se rovněž sestavují seznamy projektů (viz [rámeček 1](#)), rozhodnutí o tom, zda a kdy budou tyto projekty nakonec provedeny, spadají do gesce členských států.

³⁶ Základní podmínka 3.1, příloha IV [nařízení \(EU\) č. 2021/1060](#).

³⁷ Předběžné podmínky 7.1, 7.2 a 7.3, příloha XI [nařízení \(EU\) č. 1303/2013](#).

78 Do návrhu na revizi nařízení o TEN-T z roku 2021 Komise zahrnula nová ustanovení, jejichž cílem je posílit úlohu Komise při zajišťování rozvoje koridorů sítě. Komise konkrétně může pro každý pracovní plán koridoru přijímat prováděcí akty, které jsou pro dotčené členské státy závazné. To by mělo umožnit stanovení konkrétních lhůt a podmínek pro rozvoj koridorů. Návrh rovněž dává Komisi možnost přijímat prováděcí akty pro konkrétní úseky koridorů, zejména pro složité přeshraniční úseky, nebo pro požadavky na zvláštní dopravní infrastrukturu.

79 I když v posledních několika letech došlo k pokroku, pokud jde o rozvoj infrastruktury a soulad s technickými parametry, problémy s interoperabilitou i úzká místa přetrvávají. V poslední dvouleté zprávě Komise o pokroku při provádění TEN-T³⁸ (za roky 2018–2019) se uvádí, že zatímco u většiny sledovaných technických parametrů (deset ze 14) byla míra souladu vyšší než 75 %, u dvou parametrů, které jsou obzvláště důležité pro intermodalitu, byla výkonnost mnohem horší. Tyto parametry se týkají možnosti provozovat nákladní vlaky:

- s celkovou délkou přesahující 740 metrů, aby bylo možné využít úspor z rozsahu;
- s klasifikací P400, aby se mohl používat největší typ kontejnerů. Tento ukazatel se monitoruje, ačkoli neexistuje povinnost zajistit klasifikaci vyšší než P400, což je standard měření pro návěsy, které mají být přepravovány na kapsových železničních vozech.

80 Zúčastněné strany, které jsme konzultovali, zdůraznily skutečnost, že zlepšením s nejvyšší nákladovou efektivností pro intermodální dopravu umožňující konkurovat silniční dopravě by byl provoz vlaků o délce 740 metrů. To bylo zdůrazněno také v prohlášení ministrů přijatém v Rotterdamu v roce 2010³⁹. Délka vlaku 740 metrů je však teoreticky dosažitelná pouze na 53 % těchto koridorů. Navíc jak uvádí Komise, je pravděpodobné, že tento údaj je nadhodnocený⁴⁰. Například některé železniční úseky mohou být označeny za technicky vyhovující pro provoz vlaků o délce 740 metrů, i když vlaky této délky zde mohou být provozovány pouze v omezeném čase. Velký počet terminálů dosud nemá překládkové tratě pro 740 metrů dlouhé vlaky, což vyžaduje časově náročné posunové postupy.

³⁸ Evropská komise, Zpráva o pokroku v realizaci transevropské dopravní sítě v letech 2018 a 2019, COM (2021) 818, 14.12.2021.

³⁹ *Rotterdam Declaration of Ministers on Rail Freight Corridors*, 14. 6. 2010.

⁴⁰ Zpráva Komise o pokroku, tamtéž.

81 Dalším pozitivním prvkem návrhu Komise na revizi nařízení TEN-T je nový požadavek, aby tratě pro nákladní dopravu splňovaly normu P400 pro obrysnici umožňující přepravu největšího typu kontejnerů. I když tento prvek je pro intermodalitu prospěšný, v současné době splňuje tento požadavek pouze 40 % koridorů hlavní sítě. Ze šesti členských států, které jsme navštívili, bylo dodržování normy P400 obzvláště omezené ve Španělsku (6 %), Francii (25 %), Polsku (36 %) a Itálii (43 %)⁴¹. Plné provedení návrhu proto bude vyžadovat významné investice a stanovení priorit ze strany členských států.

82 V neposlední řadě konstatujeme, že jedna osa může mít více úzkých místa postihujících různé druhy dopravy. Navíc i vyhovující úseky se mohou v důsledku nepředvídaných vnějších okolností (extrémní hladiny vody, nehody atd.) stát úzkými místy. Několik příkladů pro rýnsko-alpský koridor uvádí ***rámeček 7***.

⁴¹ Evropská komise, Srovnávací hodnocení překládkových technologií pro intermodální dopravu a jejich náklady, 2022.

Rámeček 7

Příklady faktorů omezujících intermodální cesty v rýnsko-alpském koridoru

Rýnsko-alpský koridor, který prochází Švýcarskem, spojuje severomořské přístavy v Belgii a Nizozemsku se středomořským přístavem Janov. Jedná se o koridor s největším podílem nesilniční dopravy v EU: přibližně 50 % ročního objemu nákladní dopravy podél koridoru (tj. 138 miliard tunokilometrů) probíhá po vodě, podíl železniční dopravy činí 16 %. Silniční doprava představuje zbývajících 34 %⁴². K této situaci přispívají švýcarské předpisy, které omezují nákladní dopravu po silnicích.

Na kontejnerovou dopravu připadá 9 % celkové přepravy nákladu na řece Rýn mezi Basilejí a německo-holandskou hranicí. Mezi lety 2009 a 2017 tento objem vzrostl o 27 % (z 13,3 milionu tun na 16,9 milionu tun)⁴³. Pro zvýšení kapacity řeky byl jako prioritní projekt do německého dopravního plánu zařazen projekt na zvýšení hloubky splavného kanálu z 1,90 m na 2,10 m⁴⁴. Projekt je stále v rané fázi plánování a plánovaný termín jeho dokončení dosud nebyl stanoven.

Sucha a s nimi související nízká hladina vody mohou vážně ovlivnit splavnost různých úseků řek, k čemuž došlo také v roce 2022. V době silného sucha v roce 2018 poklesla kontejnerová doprava o 13 %.

Záložní variantou nebo další možností přesunu nákladu z pozemních komunikací podél koridoru v případě sucha by rovněž mohla být železniční doprava. Železniční síť podél Rýna v Německu a Francii však k tomu v současné době nemá dostatečnou kapacitu. V roce 2018 při plánovaných stavebních pracích na modernizaci sítě na německé straně došlo ke zhroucení tunelu, a vzniklo tak další úzké místo. V současné době probíhají na stejném úseku práce na zvýšení kapacity s předpokládaným termínem dokončení v roce 2041⁴⁵.

⁴² Evropská komise, Studie o koridoru hlavní sítě TEN-T Porýní-Alpsko 2020.

⁴³ Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) – Stav trhu. Výroční zpráva 2022.

⁴⁴ Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030, *W 25 Abladeoptimierung der Fahrinnen am Mittelrhein*.

⁴⁵ Deutsche Bahn, *Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel*, říjen 2022.

Projekty financované EU neprováděly systematické odhady výsledků přechodu na jiný druh dopravy a tyto výsledky se nemonitorují ani dlouhodobě

83 V období 2014–2020 podporovaly EFRR/FS a Nástroj pro propojení Evropy intermodalitu zejména prostřednictvím financování infrastrukturních projektů, jako jsou překládkové terminály (viz [obrázek 1](#)) nebo lineární dopravní infrastruktura (železniční tratě, silniční spojení na posledním kilometru atd.). Aby projekty financované z prostředků EU účinně a udržitelně přispívaly k odklonu nákladní dopravy ze silnic a k přechodu na jiné druhy dopravy, měl by se tento postup plánovat a měly by být monitorovány dlouhodobé dopady. Hodnotili jsme proto plánování a monitorování projektů vybraných do našeho vzorku.

Obrázek 1 – Stavba nakládacích jeřábů v intermodálním terminálu spolufinancovaném EU v Polsku



Zdroj: EÚD.

84 Jakmile žadatelé předloží své návrhy projektů, agentura CINEA (u Nástroje pro propojení Evropy) nebo příslušný řídicí orgán (u EFRR/FS) zorganizují výběrové řízení, jehož cílem je určit projekty, které budou financovány. V šabloně žádosti u Nástroje pro propojení Evropy musí příjemci popsat očekávané kladné a záporné dopady přechodu na jiný druh dopravy. Na základě našeho vzorku projektů podporujících intermodalitu jsme zjistili, že pouze devět z 15 projektových žádostí obsahovalo část o předpokládaných výsledcích přechodu na jiný druh dopravy po realizaci projektu

(např. odhadovaný počet tun, které se díky projektu přesunou ze silnice na železnici). Ačkoli přechod na jiný druh dopravy je jedním z hlavních očekávaných přínosů intermodálních projektů, nebyla stanovena povinnost uvádět v žádostech kvantifikovaný odhad objemu přesunutého na jiný druh dopravy. Grantové dohody odpovídající cílový objem pro přesun na jiné druhy dopravy neuváděly jako cíl, jehož má být dosaženo.

85 Jak jsme uvedli v minulosti, realizace dopravních projektů je často zpožděna⁴⁶. U 16 projektů v našem vzorku jsme zjistili, že realizace byla v řadě případů zpožděna výrazně:

- v době auditu mělo být podle původního plánu dokončeno 10 projektů. Dokončeno bylo jen šest projektů. Čtyři z nich dosáhly předpokládaných výstupů, dva byly dokončeny v omezeném rozsahu, což vedlo k možnému riziku nerovnováhy mezi vybudovanou nabídkou a poptávkou po koncových službách (viz *tabulka 1*).
- Čtrnáct projektů bylo zpožděno, průměrné zpoždění činilo 21 měsíců. Zpoždění byla způsobena řadou faktorů, včetně zdlouhavých plánovacích řízení a dopadu pandemie onemocnění COVID-19. Vzhledem k tomu, že na konci našeho auditu nebylo dokončeno 10 projektů (z nichž devět bylo zpožděno), nebyli jsme schopni posoudit dosažení jejich cílů.

Tabulka 1 – Zpožděná realizace šesti dokončených projektů v našem vzorku

Cíl projektu	Dokončeno podle plánu?	Zpoždění (v měsících)
Nový intermodální terminál v přístavu Rijeka (Chorvatsko): výstavba železničních tratí a rekonstrukce seřaďovacího nádraží.	Ano S nižšími náklady, než se odhadovalo v důsledku úspor po zadání zakázky na stavební práce.	12

⁴⁶ Mimo jiné *zvláštní zpráva 08/2016*: „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“, *zvláštní zpráva 23/2016*: „Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic“ a *přezkum 09/2018*: „Na cestě k úspěšnému odvětví dopravy v EU: výzvy k řešení (situační zpráva)“.

Modernizace infrastruktury přístavu Rijeka (Chorvatsko): rozšíření nábrežní zdi, rekonstrukce nákladového úseku železniční stanice a výstavba seřadovacího nádraží.	Ano	21
Výstavba kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy v Badajozu (Španělsko) a okolního logistického zázemí.	Ne, omezení rozsahu Kombinovaný terminál železniční a silniční dopravy byl vybudován s plánovanou provozní kapacitou, zatímco plocha logistické platformy byla oproti plánům snížena o 58 %. To znamená riziko nedostatečné poptávky po terminálu. Příjemce ve snaze toto riziko řešit zahájil nový projekt spolufinancovaný z EFRR, aby plochu logistické platformy dokončil. Očekává se, že tento projekt bude dokončen do září 2023.	24
Zlepšení stávajících silničních a železničních spojení ve vnějším přístavu Gdaňsk (Polsko).	Ano	5
Nákup dílčích kontejnerových platforem pro provoz intermodálních spojů v Poznani (Polsko).	Ano	-
Modernizace míst státní a manipulačních a skladovacích zařízení pro silniční vozidla v přístavech Rostock (Německo) a Hanko (Finsko) – baltská mořská dálnice.	Ne, omezení rozsahu Nový prostor určený pro manipulaci a skladování v přístavu Rostock nebylo možné získat. Místa stání však byla modernizována tak, jak bylo původně plánováno, což zvýšilo kapacitu. To znamená, že v případě, že se stávající manipulační a skladovací zařízení ukáže jako nedostatečné, vznikne riziko nového úzkého místa.	9

Zdroj: EÚD.

86 Ve srovnání s projekty, které zahrnují jeden druh dopravy, vyžadují intermodální projekty větší koordinaci, neboť různé infrastruktury, které mají být propojeny, mohou mít různé vlastníky, jimiž mohou být jak veřejné, tak soukromé subjekty, z nichž každý má své vlastní priority a plánovací procesy. Tyto výzvy přispěly ke zpožděním při provádění, jak ukazují příklady v [rámečku 8](#).

Rámeček 8

Příklady problémů s koordinací

- 1) Přístav Terst je italský přístav s nejvyšším podílem kontejnerů přepravovaných do přístavu a z něj po železnici (52 % v roce 2020). EU (prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy) financovala modernizaci železniční infrastruktury v posunovací oblasti přístavu (viz [obrázek 2](#)) a zavádění IT řešení souvisejících s nákladní dopravou. Přístavní orgán a národní provozovatel železniční infrastruktury každý vlastní část úseku železniční infrastruktury. V průběhu realizace se oba orgány rozhodly spojit síly, což vedlo ke koncepční změně, jejímž smyslem bylo zefektivnění provozu. Tento krok přispěl ke zpoždění projektu.

Obrázek 2 – Posunovací plocha v přístavu Terst



Zdroj: EÚD.

- 2) EU (prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy) financovala modernizaci zařízení pro intermodální dopravu na trimodálním nákladním terminálu v Rotterdamu, který je z hlediska objemu přepravovaných tun největším přístavem EU. Terminál vlastní soukromí akcionáři z různých zemí. Realizace se zpozdila o dva roky v důsledku i) plánovaných změn ve struktuře vlastnictví terminálu, k nimž došlo po schválení financování, ale které ještě nebyly realizovány, a ii) krize onemocnění COVID-19 a problémům s povolenkami. V době auditu bylo konečné rozhodnutí o rozšíření pozastaveno až do vyjádření souhlasu ze strany akcionářů.

87 Pokud jde o Nástroj pro propojení Evropy a EFRR/FS, zjistili jsme, že CINEA a řídicí orgány monitorují výstupy projektů, ale téměř nikdy neshromažďují údaje o výsledcích a dopadech infrastruktury (např. o počtu tun skutečně přesunutých z pozemních komunikací na méně znečišťující druhy dopravy). Navíc se systematicky neprováděla hodnocení *ex post* za účelem posouzení výsledků a dopadů. Bez ohledu na čas potřebný pro dosažení výsledků a realizaci dopadů nebylo proto možné určit osvědčené postupů a společné výzvy financování intermodálních projektů, což potvrzuje předchozí zjištění EÚD⁴⁷.

⁴⁷ Mimo jiné [přezkum 05/2021](#): „Rámec EU pro velké projekty dopravní infrastruktury: mezinárodní srovnání“, [zvláštní zpráva 10/2020](#): „Dopravní infrastruktury EU: aby se účinky sítě projevily včas, je potřeba urychlit realizaci megaprojektů“, a [zvláštní zpráva 19/2019](#): „INEA: přínosy byly realizovány, ale nedostatky CEF je třeba řešit“.

Závěry a doporučení

88 Celkově jsme dospěli k závěru, že regulační a finanční podpora EU pro intermodální nákladní dopravu nebyla dostatečně účinná, neboť ve srovnání se silniční dopravou intermodální nákladní doprava v EU stále nemá rovné podmínky. Důvodem jsou i) nedostatky v koncepci a monitorování cílů EU v oblasti intermodální dopravy v kontextu ekologizace nákladní dopravy; ii) právní předpisy, které působí proti cíli podporovat intermodální dopravu; iii) výzvy související s vývojem terminálů a lineární infrastruktury. Konkurenceschopnost intermodální nákladní dopravy v EU lze zvýšit pouze tehdy, budou-li tyto otázky naléhavě řešeny.

89 Zjistili jsme, že Komise nemá zvláštní strategii EU pro intermodalitu. Intermodalita byla nicméně začleněna do obecnějších strategií týkajících se ekologizace nákladní dopravy a přechodu na jiné druhy dopravy, konkrétně plánu z roku 2011 na vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru a strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z roku 2020. Ty zahrnovaly cíle zaměřené na zvýšení podílu udržitelných druhů dopravy, pro intermodální dopravu ale nebyly stanoveny žádné cíle. Tyto cíle EU jsou navíc stále nerealistické, neboť jejich základní předpoklady nevycházejí ze spolehlivých simulací, toho, jaké míry přechodu na jiné druhy dopravy je možné realisticky dosáhnout s ohledem na i) stávající dlouhodobá omezení infrastruktury pro železnice a vnitrozemské vodní cesty a ii) regulační překážky ovlivňující konkurenceschopnost intermodální dopravy (viz body 26–32).

90 Kromě toho nebyly cíle stanovené na úrovni EU dohodnuty s členskými státy a nebyly rozděleny na vymahatelné cíle na národní úrovni nebo na úrovni koridorů. Členské státy vypracovaly své vlastní strategie pro přechod na jiné druhy dopravy a stanovily si vlastní cíle, které nebyly v souladu s cíli EU a byly ještě ambicióznější. Komise neprováděla soustavné monitorování souladu těchto strategií s cíli EU, a to částečně z důvodu rozmanitosti národních cílů a lhůt pro jejich dosažení (viz body 33–38).

91 Monitorování přínosu intermodality k dosažení cílů EU v oblasti ekologizace nákladní dopravy prováděné Komisí bylo značně omezeno nedostatkem údajů od členských států (viz body 39–41).

Doporučení 1 – Stanovit cíle týkajících se dělby přepravní práce podél koridorů hlavní sítě a podávat související zprávy

Komise by měla:

- a) v úzké spolupráci s dotčenými členskými státy specifikovat cíle pro koridory hlavní sítě, pokud jde o dělbu přepravní práce toků nákladní dopravy, včetně intermodálních toků;
- b) požadovat, aby evropští koordinátoři podávali zprávy o postupu k dosažení těchto cílů a stanovili investice potřebné k jejich splnění;
- c) zlepšit shromažďování vnitrostátních údajů o intermodální nákladní dopravě ve spolupráci s Eurostatem a národními statistickými úřady, zejména posoudit potřebu začlenit povinnost poskytovat údaje do právních předpisů.

Cílové datum provedení: konec roku 2024 pro a) a b) a konec roku 2026 pro c).

92 Regulace trhu je klíčovým faktorem pro udržitelnost politických rozhodnutí. Ustanovení směrnice o kombinované dopravě – jediného specifického právního předpisu EU pro intermodální dopravu – jsou však zastaralá. Provádění některých ustanovení se navíc v jednotlivých členských státech lišilo, což bylo pro provozovatele logistiky zdrojem nejistoty. Komise se několikrát pokusila směrnicí revidovat, ale nepodařilo se jí získat souhlas členských států (viz body [43–45](#)).

93 Stávající výjimky nebo možnosti v právním rámci EU týkající se silniční dopravy působí proti jiným ustanovením, jejichž cílem je stimulovat intermodalitu. Pokud jde o regulační rámec EU specifický pro železniční dopravu, existují obavy ohledně řízení kapacity a interoperability, které budou pravděpodobně přetrvávat, pokud nebudou přijata nová legislativní opatření (viz body [46–54](#)).

94 Komise podnikla kroky k dalšímu zjednodušení rámce EU pro státní podporu, který se uplatňuje v případě, že poskytnuté dotace odpovídají koncepci podpory, jak je stanovena ve Smlouvě. V roce 2022 přijala Rada nařízení, aby vytvořila podmínky umožňujících vyjmout z tohoto postupu opatření, která vedou k odklonu od silniční dopravy a přechodu na jiné druhy dopravy. Výjimky by se vztahovaly na železniční, vnitrozemskou vodní a multimodální dopravu (viz body [55–63](#)).

95 K faktorům, které odesílatelům a provozovatelům logistiky brání v tom, aby svým klientům nabízeli co nejlepší intermodální cesty, patří nedostatek i) veřejně dostupných informací o stávajících intermodálních terminálech a službách, které nabízejí, a ii) informací o kapacitách sítě v reálném čase. I když Komise pracuje na vypracování společných technických norem týkajících se digitalizace informačních toků, členské státy již vyvíjejí své vlastní logistické platformy, jež shromažďují různé druhy informací. Pokus Komise vybudovat v roce 2015 internetové stránky EU s informacemi o železničních terminálech přinesl omezené výsledky, neboť provozovatelé terminálů předložili pouze omezené údaje (viz body 67–71).

Doporučení 2 – Připravit změny právních předpisů s cílem zlepšit konkurenceschopnost intermodální dopravy

Komise by měla připravit revizi právního rámce pro:

- a) **železniční dopravu**, která odstranění stávající regulační překážky a železniční dopravě umožní stát se konkurenceschopnou alternativou výhradně silniční dopravy. Zejména jsou zapotřebí ustanovení o řízení kapacit, která by lépe vyhovovala službám nákladní dopravy a regulovala technické a provozní normy, které v současné době platí na národní úrovni;
- b) **kombinovanou dopravu** s rozšířením její působnosti na intermodální dopravu i výhradně **silniční dopravu**. Cílem této revize by mělo být snížit rozmanitost v provádění ze strany členských států, začlenit ustanovení o digitalizaci informačních toků a posílit pobídky pro intermodální dopravu ve srovnání s výhradně silniční dopravou.

Cílové datum provedení: do konce roku 2024.

96 Zjistili jsme, že Komise nemá přehled o stávajících terminálech a terminálech, které musí být ještě vybudovány nebo modernizovány, aby se vyhovělo potřebám průmyslu. Zjistili jsme také, že potenciál dalšího zvýšení objemu intermodální dopravy nadále omezuje nesoulad úseků transevropské dopravní sítě (TEN-T) se specifickými technickými požadavky, jako je možnost jízdy vlaků dlouhých 740 metrů (viz body 72–82).

97 Návrh Komise na revizi nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T) z roku 2021 má potenciál situaci zlepšit: členské státy by musely posoudit potřeby terminálové infrastruktury (studie trhu) a Komise by mohla přijmout prováděcí akty s cílem stanovit lhůty a podmínky pro realizaci úseků sítě (viz body 72–82).

Doporučení 3 – Položit základy pro koordinované posouzení potřeb intermodálních terminálů členskými státy

Jako další krok k návrhu revize nařízení o TEN-T z roku 2021 by Komise měla členským státům poskytnout jasné pokyny, i) jak provádět studie trhu a ii) jak vypracovat plán rozvoje terminálů, zejména s ohledem na přeshraniční aspekty a podél koridorů hlavní sítě.

Termín pro splnění doporučení: 12 měsíců po vstupu nového nařízení o TEN-T v platnost.

98 Realizace dopravních projektů se často zpožďuje: ke zpoždění došlo u 14 z 16 projektů podporujících intermodalitu zařazených do vzorku. Zjistili jsme, že kromě jiných příčin (jako jsou zdoluhavá plánovací řízení a dopad pandemie COVID-19) přispěly k těmto zpožděním specifické rysy intermodálních projektů, konkrétně potřeba koordinovat různé veřejné a soukromé subjekty (viz body [83–87](#)).

99 Předkladatelé projektů podporujících intermodalitu, kteří v období 2014–2020 obdrželi finanční prostředky buď od Komise prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy, nebo od řídicích orgánů prostřednictvím Evropského fondu pro regionální rozvoj nebo Fondu soudržnosti, nebyli povinni ve svých projektových žádostech uvádět odhady konkrétních výsledků u přechodu na jiné druhy dopravy. Ačkoli někteří předkladatelé v našem vzorku takové odhady poskytli, v grantových dohodách nebyly tyto odhady uvedeny jako cíle. Monitorování intermodálních projektů financovaných EU se zaměřuje spíše na výstupy než na výsledky a dopady. Není proto možné, bez ohledu na čas potřebný pro dosažení výsledků a dopadů, systematicky určovat osvědčené postupy a problémy spojené s financováním intermodálních projektů (viz body [83–87](#)).

100 Zjistili jsme, že přestože EU poskytuje granty na intermodální terminálovou infrastrukturu s cílem snížit investiční náklady vlastníka, u projektů zařazených do našeho vzorku neexistovala povinnost uvádět v projektové žádosti posouzení vhodnosti grantu pro předpokládanou výši poplatků a potenciální přechod na jiný druh dopravy, který projekt generuje. Jedná se o ztracenou příležitost zvýšit konkurenceschopnost intermodálních služeb nákladní dopravy (viz body [55–61](#)).

Doporučení 4 – Posuzovat u projektů financovaných EU v analýzách nákladů a přínosů potenciál přechodu na jiné druhy dopravy

Pro další podporu přechodu na jiné druhy dopravy prostřednictvím projektů financovaných z prostředků EU by Komise měla:

- a) požadovat, aby příjemci projektů financovaných z Nástroje pro propojení Evropy (přímé řízení) a zaměřených na přechod na jiný druh dopravy (zejména na terminálovou a přístavní infrastrukturu) v **analýze nákladů a přínosů** povinně vypracované v rámci žádosti o grant uváděli kvantifikovaný odhad potenciálu projektu ohledně přechodu na jiný druh dopravy a odhad výše poplatků, která následně povede k tomuto přechodu;
- b) u projektů v rámci sdíleného řízení propagovat mezi řídicími orgány a monitorovacími výbory programů koncepce uvedené v písmenu a), a to zejména při navrhování operačních programů.

Termín pro splnění doporučení: konec roku 2023.

Tuto zprávu přijal senát II, jemuž předsedá Annemie Turtelboomová, členka Účetního dvora, v Lucemburku na svém zasedání dne 15. února 2023.

Za Účetní dvůr

Tony Murphy
předseda

Přílohy

Příloha I – Hlavní reformy a investice související s intermodalitou v plánech na podporu oživení a odolnosti členských států vybraných k auditu

Členský stát	Popis (R)reformy nebo (I)investice	(R)/ (I)	Rozpočet (v mil. EUR)	Lhůta pro podávání žádostí
Francie	Přezkum zákona o mobilitě a aktualizace finančního a provozního plánování státních investic do dopravní infrastruktury	R	—	4. čtvrtletí/2023
	Renovace a modernizace vodních cest, včetně zdymadel a přehrad (100 projektů)	I	100 ¹	4. čtvrtletí/2024
	Renovace celkem 330 km tratí pro nákladní dopravu	I	40	4. čtvrtletí/2025
Německo	V národním plánu pro oživení a odolnost jsme nenašli reformy/investice, které přímo přispívají k intermodalitě.			
Itálie	Zjednodušení procesů strategického plánování v přístavech	R	—	4. čtvrtletí/2022
	Digitalizace sítě logistických řetězců přístavů a nákladních terminálů	I	47	2. čtvrtletí/2024
	663 km vysokorychlostních železničních tratí pro přepravu osob /nákladu připraveno k provozu	I	14 750	2. čtvrtletí/2026
	ERTMS připraven k provozu na 4 800 km železniční síť	I	2 970	2. čtvrtletí/2026

Členský stát	Popis (R)eforemy nebo (I)nvestice	(R)/ (I)	Rozpočet (v mil. EUR)	Lhůta pro podávání žádostí
Nizozemsko	Zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS); 130 základnových stanic (GSM-železniční stožáry); dodání přizpůsobených systémů uživatelům; funkční centrální bezpečnostní systém	I	149	4. čtvrtletí/2024
	Rozvoj základní datové infrastruktury a dosažení 30 % digitální připravenosti v nizozemském odvětví logistiky	I	36	4. čtvrtletí/2025
Španělsko	Přijetí a zveřejnění orientační železniční strategie včetně opatření týkajících se intermodality a podpory železniční nákladní dopravy	R	—	4. čtvrtletí/2022
	1 400 km železničních tratí modernizovaných na koridorech hlavní sítě TEN-T, včetně obnovy tratí, elektrifikace, ERTMS	I	2 988	2. čtvrtletí/2026
	900 km na globální železniční síti modernizované a interoperabilní zejména ve vztahu k TEN-T	I	1 010	2. čtvrtletí/2026
	Intermodální terminály a logistická infrastruktura	I	802	2. čtvrtletí/2026
	Udržitelná a digitální doprava, včetně systému ERTMS	I	447	2. čtvrtletí/2026
Polsko	Novela zákona o železniční dopravě s cílem kompenzovat provozovatelům infrastruktury snížení poplatků za přístup	R	—	4. čtvrtletí/2022
	Rozšíření systému výběru mýtného o dalších 1 400 km dálnic a rychlostních komunikací s cílem zvýšit konkurenceschopnost železničního odvětví	R	—	Q1/2023
	Zvýšení provozní kapacity terminálů nejméně o 5 % na základě instalované kapacity 9,1 milionu SEU/rok (základní položka 2020)	I	175	2. čtvrtletí/2026

Členský stát	Popis (R)eforemy nebo (I)nvestice	(R)/ (I)	Rozpočet (v mil. EUR)	Lhůta pro podávání žádostí
	Modernizace 478 km železničních tratí, z toho 200 km v hlavní síti TEN-T	I	1 731	2. čtvrtletí/2026
	Zavedení systému ERTMS: instalace 35 automatizovaných řídicích bodů, modernizace 45 úrovnňových přejezdů a instalace 180 palubních jednotek ERTMS	I	341	2. čtvrtletí/2026

¹ Rozpočet ve výši 100 milionů není určen pouze na 100 projektů týkajících se hrází a zdymadel, ale zahrnuje také investice do veřejně přístupných dobíjecích stanic a pruhů vyhrazených pro veřejnou dopravu.

Zdroj: EÚD.

Příloha II – Seznam projektů spolufinancovaných EU vybraných do auditního vzorku

A – Seznam projektů spolufinancovaných z Nástroje pro propojení Evropy navštívených a kontrolovaných v průběhu auditu

Členský stát	Název a popis projektu	Druh podpory intermodality	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (EUR) (plánované vs. skutečné)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (EUR) (plánované vs. skutečné)
Chorvatsko	Rozvoj multimodální platformy přístavu Rijeka a propojení s kontejnerovým terminálem Jaderská brána	Infrastruktura terminálů	16. 7. 2015	31. 12. 2019 31. 12. 2020	35 556 000 34 545 179	85 %	30 222 600 29 363 402
	Modernizace infrastruktury přístavu Rijeka – kontejnerový terminál Záhřebské molo	Infrastruktura terminálů	1. 10. 2016	31. 12. 2020 30. 9. 2022	31 587 125	85 %	26 849 056
Německo/Finsko	Rozvoj přístavní kapacity integrovaných spojení baltských mořských dálnic (Rostock – Hanko)	Zvýšení kapacity přístavů (MoS)	7. 2. 2017	31. 12. 2019 30. 9. 2020	21 219 901 19 569 902	22,72 % 22,53 %	4 821 370 4 408 870
Francie	Přístav Le Havre – práce na zlepšení přístupu řek do přístavu 2000	Zlepšení kapacity přístavů	1. 4. 2019	30. 11. 2023 31. 12. 2024	125 000 000	20 %	24 900 000

Členský stát	Název a popis projektu	Druh podpory intermodality	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (EUR) (plánované vs. skutečné)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (EUR) (plánované vs. skutečné)
	Automatizovaný terminál kombinované dopravy v Calais umožňující přechod všech typů návěsů ze silnice na železnici	Výstavba železničního a silničního terminálu pro návěsy	1. 11. 2018	31. 12. 2023	31 219 307	22,47 %	7 015 401
Itálie	Modernizace železniční infrastruktury přístavu Terst	Modernizace železniční infrastruktury v posunovací oblasti přístavu	10. 4. 2018	31. 12. 2023 31. 12. 2024	32 700 000	20 %	6 540 000
Nizozemsko	Modernizace terminálu pro kombinovanou dopravu Rotterdamská světová brána	Modernizace terminálu pro kombinovanou dopravu Rotterdamská světová brána	25. 10. 2018	31. 12. 2022 31. 12. 2024	27 945 000	20 %	5 589 000
Polsko	Zlepšení přístupu do přístavu v Gdaňsku po železnici	Zlepšení přístupu do přístavu po železnici	1. 9. 2016	31. 12. 2020 31. 12. 2022	141 509 434 132 774 644	81,75 %	115 683 962 108 543 272
	Rozšíření a modernizace silniční a železniční sítě ve vnějším přístavu	Zlepšení přístupu do přístavu po železnici/pozemních komunikacích	16. 2. 2016	31. 12. 2020 30. 6. 2021	28 765 560	85 %	24 450 726

Členský stát	Název a popis projektu	Druh podpory intermodality	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné ¹)	Celkové způsobilé náklady (EUR) (plánované vs. skutečné)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (EUR) (plánované vs. skutečné)
Španělsko	Platforma intermodální logistiky v jihozápadní Evropě (Badajoz)	Výstavba intermodálního terminálu pro železnici a pozemní komunikace	14. 4. 2014	15. 9. 2020 15. 9. 2022	35 766 385 24 244 401	21,18 %	7 576 522 5 272 125

¹ Skutečné datum dokončení, jak je uvedeno v poslední grantové dohodě.

Zdroj: údaje poskytnuté GŘ MOVE/CINEA/řídícími orgány a vlastní analýzou EÚD.

B – Seznam projektů spolufinancovaných z EFRR/FS navštívených a kontrolovaných v průběhu auditu

Členský stát	Název a popis projektu	Druh podpory intermodality	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (EUR) (plánované vs. skutečné)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (EUR) (plánované vs. skutečné)
Itálie	Výstavba obchvatové silnice o délce cca 6,3 km, včetně tunelů, spojující přístav Salerno s hlavní sítí TEN-T (koridor Scan-Med) – fáze II velkého projektu	Výstavba obchvatové silnice pro přístup do přístavu Salerno	27. 12. 2006	30. 6. 2019 31. 12. 2022	60 567 974	75 %	45 425 981
Polsko	Modernizace železniční přístupové tratě do gdaňského přístavu o délce cca 11 km, včetně modernizace mostů a přejezdů – fáze II velkého projektu	Zlepšení přístupu do přístavu po železnici	27. 10. 2015	31. 10. 2017 30. 9. 2023	43 810 890 39 682 750	85 %	35 048 712 33 730 388
	Modernizace přístupu po pozemních komunikacích do přístavu Štětín s cílem zlepšit přístupnost přístavu ¹	Zlepšení přístupu do přístavu po pozemních komunikacích	23. 7. 2020	31. 3. 2023 30. 6. 2023	42 985 038	85 %	36 537 283
	Nákup intermodálního zařízení soukromým provozovatelem terminálu	Podpůrná infrastruktura intermodálních terminálů (železnice – pozemní komunikace)	23. 1. 2017	30. 9. 2019	18 387 568	50 %	9 189 284

Členský stát	Název a popis projektu	Druh podpory intermodality	Datum zahájení	Datum dokončení (plánované vs. skutečné)	Celkové způsobilé náklady (EUR) (plánované vs. skutečné)	Míra spolufinancování EU	Prostředky ze spolufinancování EU přidělené na závazky (EUR) (plánované vs. skutečné)
	Stavební práce pro přípravu skladovacího prostoru, nákup a instalaci portálových jeřábů, vysokozdvihných vozíků s posuvným zdvihacím zařízením a systémů řízení dopravy	Podpůrná infrastruktura intermodálních terminálů (železnice – pozemní komunikace)	1. 10. 2019	31. 12. 2021 31. 3. 2023	13 801 021	62 %	8 533 357
Španělsko	Realizace první fáze logistické oblasti Antequera	Výstavba intermodálního terminálu a okolního logistického prostoru	1. 1. 2019	31. 12. 2022 31. 12. 2023	41 530 092	63 %	26 174 279

¹ Projekt byl řídicím orgánem vyhodnocen jako projekt relevantní pro intermodalitu. Komise jej považuje za výhradně silniční projekt.

Zdroj: Údaje poskytnuté řídicími orgány a vlastní analýza EÚD.

Příloha III – Předchozí zvláštní zprávy a přezkumy EÚD týkající se intermodální dopravy

Přezkum 09/2018: „Na cestě k úspěšnému odvětví dopravy v EU: výzvy k řešení (situační zpráva)“.

Zvláštní zpráva 13/2017: „Jednotný evropský systém řízení železničního provozu: bude politické rozhodnutí někdy uskutečněno?“

Zvláštní zpráva 23/2016: „Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic“.

Zvláštní zpráva 08/2016: Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě

Zvláštní zpráva 01/2015: Vnitrozemská vodní doprava v Evropě: od roku 2001 se významně nezvýšil podíl tohoto způsobu dopravy ani se nezlepšila splavnost“

Zvláštní zpráva 03/2013: „Byly programy Marco Polo účelné v přesunu dopravy ze silnic?“

Zvláštní zpráva 08/2010: „Zlepšování dopravní výkonnosti na transevropských železničních osách: splnily investice EU do železniční infrastruktury svůj účel?“

Příloha IV – Naše analýza čtyř hodnoticích postupů Komise

Druhy hodnocení	Právní základ	Zjištění
Vnitrostátní dopravní plány	Nařízení (EU) č. 1315/2013	Článek 49 nařízení o TEN-T vyžaduje, aby členské státy zasílaly své vnitrostátní dopravní plány a programy pro informaci Komisi. K tomu však nedochází systematicky, protože Komise o předložení aktivně nežádá. Členské státy navíc nejsou povinny vypracovávat vnitrostátní dopravní plány nebo se řídit společnou metodikou, pokud tak činí. Nebyla tedy stanovena povinnost uvádět cíle týkající se přechodu na jiné druhy dopravy. Šest členských států zařazených do vzorku tento typ strategie vypracovalo. Nenalezli jsme však žádné důkazy o konkrétních připomínkách Komise ohledně cílů přechodu na jiné druhy dopravy v těchto plánech a jejich sladění s evropskými cíli.
Vnitrostátní plány v oblasti energetiky a klimatu	Nařízení (EU) č. 2018/1999	Podle článku 9 nařízení jsou členské státy povinny předložit Komisi integrovaný vnitrostátní plán v oblasti energetiky a klimatu. Členské státy musí náležitě zohlednit připomínky Komise nebo zveřejnit důvody, proč tak neučinily. V těchto plánech nemusí být zahrnuta opatření k přechodu na jiné druhy dopravy. Z členských států zařazených do vzorku tato opatření výslovně zahrnula pouze Itálie. Posouzení plánu ze strany Komise však nezahrnovalo analýzu jejich očekávaných výsledků ve vztahu k cílům EU. Komise při vytváření základního scénáře na základě Zelené dohody pro Evropu vzala v úvahu národní plány. Tento scénář však neobsahuje konkrétní prognózy týkající se intermodální dopravy a přechodu na jiné druhy dopravy.
Plány pro oživení a odolnost (viz bod 15)	Nařízení (EU) č. 2021/241	Článek 18 nařízení stanoví členským státům povinnost zasílat plány na podporu oživení a odolnosti Komisi k posouzení. V případě kladného posouzení připraví Komise prováděcí rozhodnutí, které následně schválí Rada. Členské státy nejsou povinny uvádět ve svých plánech cíle v oblasti dopravy, ale plány musí přispět k řešení všech nebo významné části výzev uvedených v příslušných doporučeních pro jednotlivé země nebo v jiných dokumentech (např. ve zprávách o jednotlivých zemích) přijatých v rámci evropského semestru. Z členských států, které jsme navštívili, obdrželo doporučení pro jednotlivé země týkající se přechodu na jiné druhy dopravy Polsko (2019) a Španělsko (2020). Komise ověřila, že oba členské státy do svých plánů

		zahrnuly příslušné reformy a opatření. Zjistili jsme však, že k německému plánu, který neuvádí žádná opatření související s intermodalitou, se Komise nevyjádřila, ačkoli zpráva o jednotlivých zemích z roku 2020 zdůraznila nedostatky, pokud jde o splavnost a efektivitu dopravy několika vnitrozemských vodních cest. Zpráva zdůraznila skutečnost, že účinný odklon dopravy od pozemních komunikací a přechod na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu nebylo možné zajistit a že odvětví silniční dopravy má nákladní dopravě největší podíl.
Dohody o partnerství	Nařízení (EU) č. 1303/2013 o společných ustanoveních	Dohody o partnerství jsou základem pro strategické směřování programů řízených členskými státy v rámci politiky soudržnosti. Článek 14 nařízení o společných ustanoveních stanoví členským státům povinnost zaslat dohodu Komisi ke schválení. V rámci tohoto schvalovacího postupu Komise ověřovala existenci národního dopravního plánu s oddíly o různých druzích dopravy. Během jednání s členskými státy o období 2014–2020 Komise všechny členské státy zařazené do vzorku, jejichž investice do dopravy by se mohly kvalifikovat pro podporu zejména prostřednictvím Fondu soudržnosti (Chorvatsko, Itálie, Polsko a Španělsko), vyzvala, aby upřednostnily investice do udržitelné dopravy, včetně intermodality. Konstatujeme však, že v případě Polska byl vliv Komise bez ohledu na opakované připomínky omezený. I když polské orgány v rámci Operačního programu pro infrastrukturu a životní prostředí finanční prostředky přidělené na železnici zvýšily, finanční příděl na silniční dopravu zůstal ve srovnání s prostředky pro železnici dvojnásobný.

Zdroj: EÚD.

Příloha V – Typy provozních překážek identifikovaných podle druhu dopravy

Druh dopravy	Překážka	Popis a dopad
Železnice	Chybějící normy interoperability pro intermodální nákladové jednotky	Provozovatelé železniční infrastruktury mohou považovat určité typy intermodálních nákladových jednotek za „mimořádnou přepravu“, která pro provoz na některých úsecích železniční sítě vyžaduje <i>ad hoc</i> schvalovací postupy.
Železnice	Nedostatek minimální zaručené kapacity pro nákladní dopravu při přidělování a řízení železničních tras	Provozovatelé infrastruktury většinou dávají žádostem o trasy pro poskytování nákladní železniční dopravy nižší prioritu než rovnocenným žádostem o osobní dopravu. Hrozí tak, že kapacita nákladní dopravy bude během určitých časových časů omezena.
Železnice	Nízká flexibilita při rezervaci tras vlaků	Trasy vlaků mohou být rezervovány buď dlouho předem (kolem roku), nebo v případě potřeby v krátké lhůtě prostřednictvím žádostí <i>ad hoc</i> . Podle zprávy Komise ¹ připadá většina žádostí <i>ad hoc</i> na nákladní dopravu (72 % v roce 2018). Protože poptávka po nákladní dopravě je velmi volatilní, železniční podniky si, aby zabránily realizaci rizika, že nezískají <i>ad hoc</i> přístup k trasám odpovídající kvality, rezervují trasy předem, aby je následně zrušily, pokud nejsou potřeba, což vede k neoptimálnímu přidělování tras. Zúčastněné strany považují tuto nedostatečnou flexibilitu při plánování dopravních služeb za významnou nevýhodu oproti jiným druhům dopravy, jako je silniční doprava.
Železnice	Nedostatečná koordinace při přidělování přeshraničních tras	Bez ohledu na zavedené koordinační mechanismy mezi provozovateli infrastruktury zůstává každý z nich odpovědný za přidělení dané trasy vlaků v rámci své sítě. Pokud vlak vyžaduje <i>ad hoc</i> trasu pro přeshraniční cestu, například po narušení cesty, je zde riziko, že obdrží sérii tras, které na sebe nebudou optimálně časově navazovat. Zúčastněné strany tuto situaci zdůraznily jako opakující se problém, kvůli němuž musí nákladní vlaky zastavovat (někdy i na několik dní) a čekat na další dostupnou trasu, aby mohly pokračovat v cestě. To dále negativně ovlivňuje spolehlivost nákladní dopravy, a zákazníci pak následně volí při přepravě svého zboží jiná řešení.

Železnice	Nepřiměřená penalizace nákladní dopravy z důvodu harmonogramu údržby	Převážná většina údržbových zásahů na železniční síti je naplánována na noc, aby se minimalizovalo narušení provozu. Jedná se o časový úsek, na který je plánována většina nákladní železniční dopravy, protože kapacita sítě je v tuto dobu, kdy jezdí méně osobní vlaků, vyšší. Železniční nákladní doprava je proto podstatně více než osobní doprava ovlivněna plánovanými údržbovými pracemi na síti.
Železnice	Existence ustanovení, která vyžadují, aby vlaky zastavovaly na hranicích	Stávající provozní ustanovení vyžadují, aby vlaky zastavovaly na hranicích, aby se zohlednily změny právních předpisů platných pro členský stát, do něhož vstupují. Jedním takovým příkladem je směrnice 2007/59/ES ² o vydávání osvědčení strojvedoucím, která vyžaduje, aby jazykové kompetence strojvedoucích v jazyce každé země, ve které řídí vlak, byly na úrovni B1. Tento požadavek je často splněn nahrazením strojvedoucího na hranicích a může způsobit zrušení dopravy, pokud vlak potřebuje jinou trasu v jiném členském státě, než se plánovalo. Jiné vnitrostátní předpisy, například pravidla pro testování brzd nebo nastavení řazení vlaku, rovněž způsobují zpoždění (která podle případové studie ³ Agentury Evropské unie pro železnice na železničním koridoru pro nákladní dopravu 7 mohou trvat až 25 hodin). To je třeba porovnat se situací v silniční dopravě, kde dopravci v rámci schengenského prostoru, s výjimkou mimořádných kontrol, zastavovat na hranicích nemusí.
Námořní doprava na krátké vzdálenosti	Ohlašovací povinnosti pro lodě, i když vplouvají do přístavů uvnitř EU.	Na zboží, které vpluje do námořních přístavů a opouští je, i když se jedná výhradně o přístavy EU, se v současné době vztahuje oznamovací povinnost, která neplatí pro vnitrozemskou dopravu. Příkladem takových povinností jsou oznámení o příchodu zboží, prohlášení o přepravovaném zboží a bezpečnostní komunikace.
Vnitrozemské vodní cesty	Nedostatečná koordinace u zdymadel	I bez formálních jízdních řádů a zvláštních prioritních pravidel se zvyšuje tendence upřednostňovat ve zdymadlech průjezd osobních plavidel před nákladními plavidly.

¹ Pracovní dokument útvarů Komise připojený k sedmé monitorovací zprávě o vývoji železničního trhu, SWD(2021) 1, s. 113.

² Směrnice 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím.

³ Agentura Evropské unie pro železnice, Kompletní posouzení dopadu. TSI OPE Revize, 24. 10. 2018.

Použité zkratky

CEF: Nástroj pro propojení Evropy

CINEA: Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí

EFRR: Evropský fond pro regionální rozvoj

ERTMS: evropský systém řízení železničního provozu

FS: Fond soudržnosti

GŘ MOVE: Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu

GŘ REGIO: Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku

OECD: Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

SFEU: Smlouva o fungování Evropské unie

TEN-T: transevropská dopravní síť

TEU: dvacetistopá ekvivalentní jednotka

Glosář

Digitalizace: posun směrem k začleňování a využívání digitálních technologií a digitalizovaných informací za účelem zjednodušení, zrychlení, zefektivnění anebo větší hospodárnosti procesů a úkolů.

Dohoda o partnerství: dohoda mezi Komisí a členským státem nebo třetí zemí či zeměmi v souvislosti s výdajovým programem EU, která stanoví například strategické plány, investiční priority nebo podmínky obchodu či poskytování rozvojové pomoci.

Doporučení pro jednotlivé země: každoroční pokyny týkající se makroekonomických, rozpočtových a strukturálních politik členských států, které Komise předkládá Radě ke schválení a následně v rámci evropského semestru vydává jednotlivým členským státům.

Evropský fond pro regionální rozvoj: fond EU, který posiluje hospodářskou a sociální soudržnost v EU financováním investic, které snižují nerovnováhu mezi regiony.

Evropský semestr: roční cyklus, který funguje jako rámec pro koordinaci hospodářských politik členských států EU a monitorování pokroku.

Evropský systém řízení železničního provozu: iniciativa za účelem zavedení jednotného souboru celounijních norem pro systémy řízení a ovládání vlaků, jejímž cílem je zajistit přeshraniční interoperabilitu.

Fond soudržnosti: fond EU, který má za cíl zmírňovat hospodářské a sociální nerovnosti v EU financováním investic v členských státech, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele je menší než 90 % průměru EU.

Hospodářský subjekt: každá fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje produkt nebo službu výměnou za platbu.

Monitorování: systematické sledování a kontrola pokroku, částečně pomocí ukazatelů, na cestě k dosažení cíle.

Nařízení o společných ustanoveních: nařízení, kterým se stanoví pravidla, jimiž se řídí všech pět evropských strukturálních a investičních fondů.

Následné hodnocení: nezávislé posouzení dokončeného projektu či programu z hlediska účinnosti, efektivnosti, soudržnosti, relevantnosti a přidané hodnoty EU.

Nástroj pro oživení a odolnost: mechanismus finanční podpory EU pro zmírnění hospodářského a sociálního dopadu pandemie onemocnění COVID-19 a stimulaci oživení za současné podpory ekologické a digitální transformace.

Nástroj pro propojení Evropy: nástroj EU, z něhož se poskytuje finanční pomoc pro vytváření udržitelné a propojené infrastruktury v odvětvích energetiky, dopravy a informačních a komunikačních technologií.

Operační program: rámec pro provádění projektů soudržnosti financovaných EU ve stanoveném období, který odráží priority a cíle stanovené v dohodách o partnerství mezi Komisí a jednotlivými členskými státy.

Pařížská dohoda: mezinárodní dohoda podepsaná v roce 2015, jejímž cílem je omezit globální oteplování na méně než 2 °C, přičemž se vynakládá značné úsilí, aby nárůst teploty nepřekročil 1,5 °C.

Příjemce: fyzická nebo právnická osoba, která dostává grant nebo půjčku z rozpočtu EU.

Přímé řízení: řízení fondu či programu EU, které na rozdíl od sdíleného řízení či nepřímého řízení provádí pouze Komise.

Řídící orgán: národní, regionální nebo místní orgán veřejné správy či soukromý subjekt určený členským státem k řízení programu financovaného EU.

Sdílené řízení: způsob vynakládání prostředků z rozpočtu EU, při němž na rozdíl od přímého řízení Komise deleguje úkoly na členské státy, avšak konečná odpovědnost zůstává Komisi.

Státní podpora: přímá či nepřímá státní podpora pro podnik nebo organizaci, která je zvýhodňuje před konkurencí.

Zásada „znečišťovatel platí“: zásada, která vyžaduje, aby ti, kteří způsobují znečištění nebo ti, u nichž je pravděpodobné, že způsobí znečištění, nesli náklady na opatření k jeho prevenci, kontrole nebo nápravě.

Zelená dohoda pro Evropu: strategie EU pro růst schválená v roce 2019, jejímž cílem je zajistit, aby EU dosáhla do roku 2050 klimatické neutrality.

Odpovědi Komise

<https://www.eca.europa.eu/cs/Pages/DocItem.aspx?did=63659>

Harmonogram

<https://www.eca.europa.eu/cs/Pages/DocItem.aspx?did=63659>

Auditní tým

Účetní dvůr ve svých zvláštních zprávách informuje o výsledcích auditů politik a programů EU či témat z oblasti správy a řízení zaměřených na konkrétní oblasti rozpočtu. Účetní dvůr vybírá a koncipuje tyto auditní úkoly tak, aby byl jejich dopad co nejvyšší, a zohledňuje přitom rizika pro výkonnost a zajištění souladu s předpisy, objem příslušných příjmů či výdajů, očekávaný vývoj, politické zájmy a zájem veřejnosti.

Tento audit výkonnosti provedl auditní senát II, který se zaměřuje na výdajové oblasti týkající se investic ve prospěch soudržnosti, růstu a začleňování a jemuž předsedá členka EÚD Annemie Turtelboomová. Audit vedla členka EÚD Annemie Turtelboomová a podporu jí poskytovali vedoucí kabinetu Paul Sime, tajemník kabinetu Celil Ishik, vyšší manažeři Marion Colonerusová a Niels-Erik Brokopp, vedoucí úkolu Guido Fara, zástupkyně vedoucího úkolu Manja Ernstová a auditoři Tomasz Kapera, Annabelle Millerová a Laurence Szwajkajzerová.



Zleva doprava: Marion Colonerus, Paul Sime, Manja Ernst, Tomasz Kapera, Annemie Turtelboom, Guido Fara, Niels-Erik Brokopp, Celil Ishik, Laurence Szwajkajzer.

AUTORSKÁ PRÁVA

© Evropská unie, 2023

Politiku opakovaného použití dokumentů Evropského účetního dvora (EÚD) upravuje [rozhodnutí Evropského účetního dvora č. 6-2019](#) o politice týkající se veřejně přístupných dat a opakovaném použití dokumentů.

Pokud není uvedeno jinak (například v jednotlivých upozorněních o ochraně autorských práv), je obsah EÚD vlastněný EU předmětem licence [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Je proto pravidlem, že opakované použití je povoleno za podmínky, že je uveden zdroj a případné změny jsou označeny. Osoby opakovaně používající obsah EÚD nesmí zkreslit původní význam nebo sdělení. EÚD nenese za jakékoli důsledky opakovaného použití odpovědnost.

Pokud konkrétní obsah zobrazuje identifikovatelné fyzické osoby, například na obrázcích zaměstnanců EÚD, nebo zahrnuje díla třetích stran, je nutno získat další povolení.

Je-li povolení poskytnuto, toto povolení ruší a nahrazuje výše uvedené obecné povolení a musí jasně uvádět veškerá omezení týkající se použití.

K použití nebo reprodukci obsahu, který není ve vlastnictví EU, může být nezbytné požádat o svolení přímo držitele autorských práv:

- Obrázky 1 a 6 – Ikony: tyto obrázky byly vytvořeny s použitím zdrojů z platformy <https://flaticon.com>. © Freepik Company S.L. Všechna práva vyhrazena.

Programové vybavení nebo dokumenty, na něž se vztahují práva průmyslového vlastnictví, jako patenty, ochranné známky, zapsané (průmyslové) vzory, loga a názvy, jsou z politiky EÚD pro opakované použití vyloučeny.

Internetové stránky orgánů a institucí Evropské unie využívající doménu europa.eu obsahují odkazy na stránky třetích stran. Protože nad jejich obsahem nemá EÚD žádnou kontrolu, doporučujeme seznámit se s jejich vlastními zásadami ochrany soukromí a politikou v oblasti autorských práv.

Používání loga EÚD

Logo EÚD nesmí být použito bez předchozího souhlasu EÚD.

PDF	ISBN 978-92-847-9637-3	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/290476	QJ-AB-23-007-CS-N
HTML	ISBN 978-92-847-9635-9	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/200996	QJ-AB-23-007-CS-Q

Intermodální nákladní doprava spočívá v přepravě zboží v jedné nákladové jednotce (např. kontejneru) za použití kombinace různých druhů dopravy: silniční, železniční, vodní nebo letecké dopravy. Má potenciál optimalizovat relativní silné stránky jednotlivých druhů dopravy z hlediska flexibility, rychlosti, nákladů a vlivu na životní prostředí. V období 2014–2020 činily celkové finanční prostředky EU vyčleněné na projekty podporující intermodalitu přibližně 1,1 miliardy EUR.

Komise stanovila cíle pro větší využívání železnic a vnitrozemských vodních cest. Tyto cíle nebyly realistické a členské státy měly vlastní cíle, které nebyly s cíli Komise v souladu. Obecně jsme dospěli k závěru, že intermodální nákladní doprava stále není kvůli regulatorním a infrastrukturním překážkám schopna rovnocenně konkurovat silniční dopravě. Uvádíme řadu doporučení, jak zvýšit účinnost podpory EU v této oblasti.

Zvláštní zpráva EÚD podle čl. 287 odst. 4 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU.



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace
Evropské unie

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Lucemburk
LUCEMBURSKO

Tel.: +352 4398-1

Dotazy: eca.europa.eu/cs/Pages/ContactForm.aspx

Internetová stránka: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors