

Osobitná správa

Intermodálna nákladná doprava

Pre EÚ je presun nákladnej dopravy z ciest stále
v nedohľadne



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV

Obsah

	Body
Zhrnutie	I – VIII
Úvod	01 – 15
Intermodálna doprava optimalizuje relatívne silné stránky rôznych druhov dopravy	01 – 05
Zvýšenie podielu intermodality je jedným zo spôsobov dekarbonizácie dopravy	06 – 09
Regulačný rámec EÚ relevantný pre intermodálnu nákladnú dopravu a zodpovednosť za vykonávanie politiky	10 – 12
Finančné prostriedky EÚ pre projekty intermodálnej infraštruktúry	13 – 15
Rozsah auditu a audítorský prístup	16 – 23
Pripomienky	24 – 87
Ciele intermodality neboli v záujme ekologizácie nákladnej dopravy navrhnuté správne a neboli správne monitorované	24 – 41
Komisia nemá ciele v oblasti intermodality a ciele ekologizácie nákladnej dopravy boli v roku 2011 i 2020 nerealistické	26 – 32
Členské štáty si stanovili ešte ambicióznejšie ciele, ktoré neboli zosúladené s nezáväznými cieľmi EÚ	33 – 38
Monitorovanie Komisie brzdí nedostatok údajov od členských štátov o intermodálnej doprave	39 – 41
Chýbajú pravidlá EÚ alebo sú kontraproduktívne a obmedzujú atraktivitu intermodálnej dopravy	42 – 63
Niektoré právne ustanovenia EÚ sú zastarané, iné znižujú stimuly za intermodalitu	43 – 54
Komisia prijala opatrenia na zjednodušenie pravidiel štátnej pomoci, ale projekty financované z prostriedkov EÚ nevyužívajú všetky ponúkané možnosti	55 – 63
Sieť infraštruktúry EÚ ešte nie je vhodná pre potreby intermodality, ale revízia TEN-T je príležitosť na zlepšenie tejto situácie	64 – 87

Ťažko dostupné informácie o existujúcich intermodálnych termináloch bránia prevádzkovateľom v tom, aby svojim klientom ponúkali tú najlepšiu možnú intermodálnu dopravu	67 – 71
Komisia nemá prehľad o potrebe terminálov	72 – 76
Oneskorenia členských štátov v zabezpečení súladu lineárnej infraštruktúry s technickými požiadavkami brzdia konkurencieschopnosť intermodality	77 – 82
V projektoch financovaných z prostriedkov EÚ sa nevykonávali systematické odhady výsledkov presunu na iné druhy dopravy a uvedené výsledky nie sú dlhodobo monitorované	83 – 87
Záver a odporúčania	88 – 100

Prílohy

Príloha I – Hlavné reformy a investície týkajúce sa intermodality v plánoch obnovy a odolnosti členských štátov vybraných na audit

Príloha II – Zoznam projektov spolufinancovaných EÚ, ktoré boli vybraté do vzorky auditu

Príloha III – Predchádzajúce osobitné správy EDA a preskúmania týkajúce sa intermodálnej dopravy

Príloha IV – Naša analýza štyroch postupov posudzovania Komisie

Príloha V – Typy prevádzkových prekážok identifikovaných podľa druhu dopravy

Skratky

Glosár

Odpovede Komisie

Harmonogram

Auditorský tím

Zhrnutie

I Intermodálna nákladná doprava pozostáva z prepravy tovaru v jednej nákladovej jednotke (napríklad kontajneri) kombinovanými spôsobmi dopravy: cestnej, železničnej, vodnej alebo leteckej dopravy. Má potenciál optimalizovať relatívne silné stránky každého druhu dopravy z hľadiska flexibility, rýchlosti, nákladov a environmentálnych vlastností. V období 2014 – 2020 predstavovali celkové finančné prostriedky EÚ prostredníctvom Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF), Kohézneho fondu (KF) a Nástroja na prepájanie Európy (NPE) viazané na projekty na podporu intermodality asi 1,1 mld. EUR.

II Rozhodli sme sa vykonať tento audit, aby sme informovali tvorcov politík a zainteresované strany o účinnosti regulačnej a finančnej podpory EÚ pre intermodálnu nákladnú dopravu od roku 2014. Na tento účel sme posudzovali, či sú ciele EÚ týkajúce sa intermodality v rámci širšej stratégie EÚ zameranej na ekologizáciu nákladnej dopravy navrhnuté a monitorované správne. Posudzovali sme tiež, či právny rámec EÚ vhodným spôsobom podporuje intermodálnu nákladnú dopravu a či je sieť infraštruktúry EÚ vhodná pre potreby intermodality. Audit sme vykonávali v siedmich členských štátoch a preskúmali sme vzorku 16 projektov, ktoré dostali finančné prostriedky EÚ do roku 2020.

III Celkovo sme dospeli k záveru, že regulačná a finančná podpora EÚ v oblasti intermodálnej nákladnej dopravy nie je dostatočne účinná a z dôvodu regulačných a infraštruktúrnych prekážok v EÚ zatiaľ neexistujú rovnaké podmienky pre intermodálnu nákladnú dopravu. To znamená, že intermodálna nákladná doprava stále nie je schopná rovnocenne konkurovať cestnej preprave. Zistili sme, že Komisia nemala vyhradenú stratégiu EÚ pre intermodalitu. Intermodalita však bola začlenená do širších stratégií ekologizácie nákladnej dopravy a presunu na iné druhy dopravy.

IV Komisia neurčila kvantitatívne ciele týkajúce sa podielu intermodálnej dopravy a stanovila nerealistické ciele EÚ na roky 2030 a 2050, aby sa na prepravu nákladu viac využívala železničná doprava a doprava po vnútrozemských vodných cestách. Tieto ciele neboli založené na spoľahlivých simuláciách rozsahu, v akom možno presun na iné druhy dopravy dosiahnuť. Zistili sme tiež, že členské štáty si stanovili ešte ambicióznejší cieľ pre zvýšenie objemu železničnej nákladnej dopravy bez toho, aby ho zosúladiť s cieľom EÚ. Monitorovanie dosahovania cieľov EÚ zo strany Komisie bolo výrazne obmedzené nedostatkom údajov od členských štátov.

V Kľúčovým faktorom udržateľných politických rozhodnutí je regulácia trhu. Ustanovenia smernice o kombinovanej doprave, ktorá je jediným právnym predpisom EÚ o intermodálnej doprave, sú však zastarané. Komisia sa už niekoľkokrát pokúsila smernicu revidovať, ale nepodarilo sa jej získať súhlas členských štátov. EÚ má aj také právne predpisy, a to najmä tie, ktorými sa riadi cestná doprava, ktoré čiastočne pôsobia proti cieľu zatraktívniť intermodalitu. A napokon, Komisia prijala kroky na zjednodušenie pravidiel štátnej pomoci pre systémy zamerané na presun z cestnej dopravy na iné druhy dopravy vrátane železničnej, vnútrozemských vodných ciest alebo multimodálnej dopravy.

VI Zistili sme, že jedným z faktorov, ktoré odrádzajú prevádzkovateľov logistiky od výberu intermodality, bol nedostatok jednoducho dostupných informácií o intermodálnych termináloch a o kapacitách siete v reálnom čase. Aj keď je okrem toho ďalším kľúčovým faktorom na umožnenie intermodálnej dopravy vhodná infraštruktúra, Komisia nemá prehľad o aktuálnych termináloch a termináloch, ktoré je potrebné vybudovať alebo obnoviť, aby spĺňali potreby odvetvia. Návrh Komisie z roku 2021 na revíziu nariadenia o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) má potenciál zlepšiť situáciu: členské štáty by museli posúdiť potrebu infraštruktúry terminálov a Komisia by mohla prijať vykonávacie akty, aby bolo možné stanoviť lehoty a podmienky realizácie úsekov siete. A napokon, oneskorenie členských štátov v zabezpečení súladu lineárnej infraštruktúry (ako sú koľaje alebo vnútrozemské vodné cesty) s technickými požiadavkami, pretože sieť TEN-T bráni v konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy.

VII V mnohých prípadoch v našej vzorke sa vykonávanie projektov intermodality financovaných EÚ oneskorilo. K oneskoreniu vykonávania prispela predovšetkým konkrétna charakteristika niektorých projektov intermodality, a to menovite zložitá vlastnícka štruktúra terminálov. Finančné prostriedky EÚ poskytnuté na projekty intermodálnej infraštruktúry prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy, Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Kohézneho fondu v rokoch 2014 – 2020 navyše neboli viazané na dosiahnutie konkrétnych výsledkov z hľadiska presunu na iné druhy dopravy. Zistili sme, že monitorovanie týchto projektov sa zameriavalo skôr na výstupy, než na výsledky a vplyvy.

VIII Komisia odporúčame:

- 1) stanoviť ciele týkajúce sa podielu druhov dopravy v koridoroch základnej siete a podávať o nich správy;
- 2) pripraviť regulačné zmeny na zlepšenie konkurencieschopnosti indermodálnej dopravy;
- 3) položiť základy koordinovaného posudzovania potreby intermodálnych terminálov zo strany členských štátov;
- 4) zhodnotiť potenciál presunu na iné druhy dopravy v projektoch financovaných EÚ pomocou analýz nákladov a prínosov.

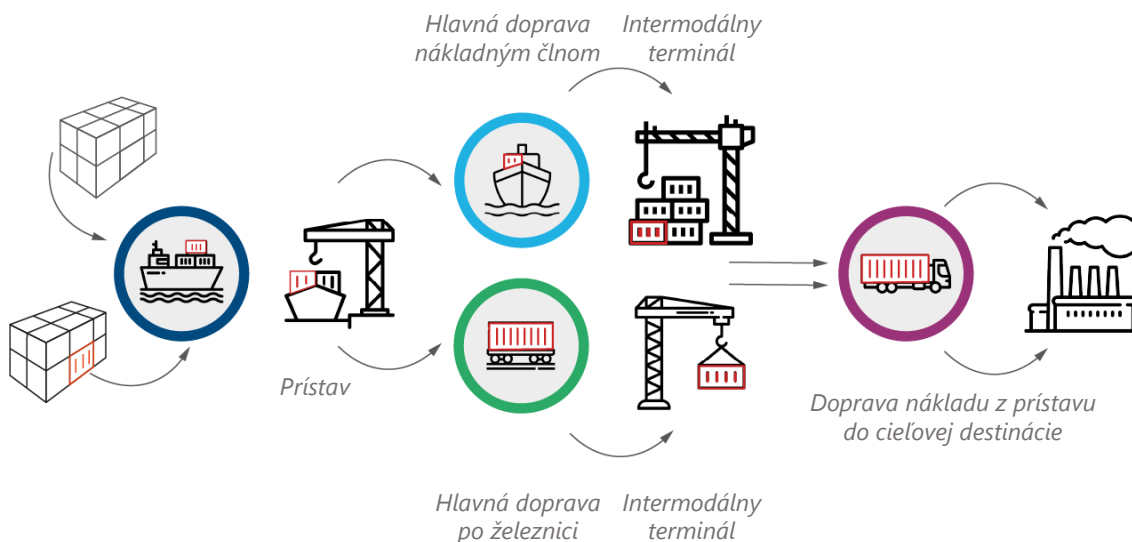
Úvod

Intermodálna doprava optimalizuje relatívne silné stránky rôznych druhov dopravy

01 Intermodálna nákladná doprava pozostáva z prepravy tovaru v **jednej nákladovej jednotke** (ako je napríklad kontajner, výmenná nadstavba alebo náves) bez samostatnej manipulácie prostredníctvom kombinovanej dopravy¹: **cestnej, železničnej, vodnej alebo leteckej**. Ide teda o špecifickú formu **multimodálnej dopravy**. Keďže nedochádza k samostatnej manipulácii z dôvodu použitia jednej nákladovej jednotky, manipulačné náklady intermodálnej nákladnej dopravy sú nižšie ako pri multimodálnej doprave.

02 *Ilustrácia 1* zobrazuje **intermodálnu cestu** s pohybom jednej nákladovej jednotky od prvého vstupného prístavu do EÚ po miesto cieľovej destinácie tovaru.

Ilustrácia 1 – Príklad logistického reťazca intermodálnej nákladnej dopravy

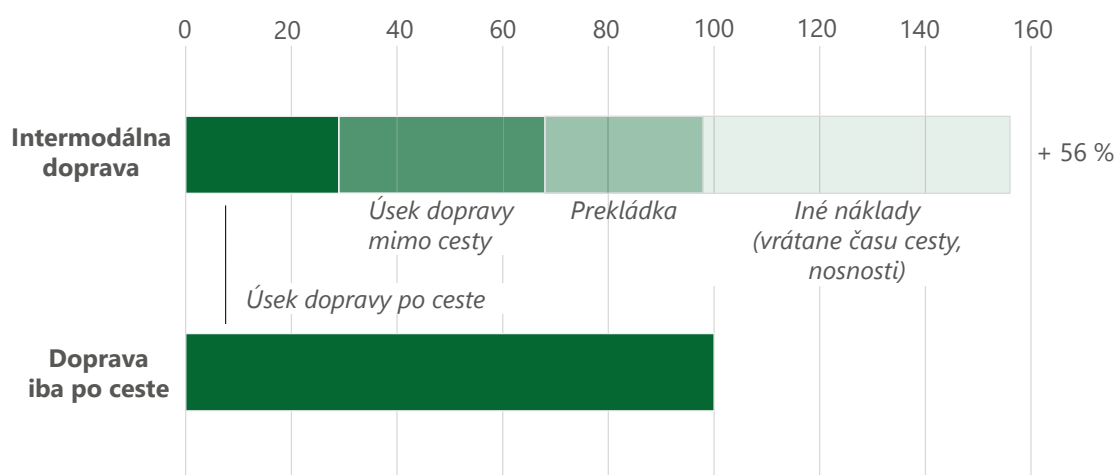


Zdroj: EDA.

¹ Eurostat, Organizácia Spojených národov a Medzinárodné dopravné fórum pri OECD, *Glossary for transport statistics*, 2019.

03 Cestná doprava je najflexibilnejším druhom prepravy nákladu, pretože zabezpečuje cestu z jedného bodu do druhého. V prípade mnohých tovarov ide často o najrýchlejší a najlacnejší spôsob dodávania tovaru aj na dlhé vzdialenosti. Intermodálna nákladná doprava je v prípade neexistencie podporných opatrení v priemere o 56 % drahšia ako výhradne cestná doprava² (pozri [ilustráciu 2](#)).

Ilustrácia 2 – Porovnanie nákladov medzi intermodálnou dopravou a výhradne cestnou nákladnou dopravou



Poznámka: Výpočet nákladov na intermodálnu dopravu je založený na strednej až dlhej ceste po železnici/ceste.

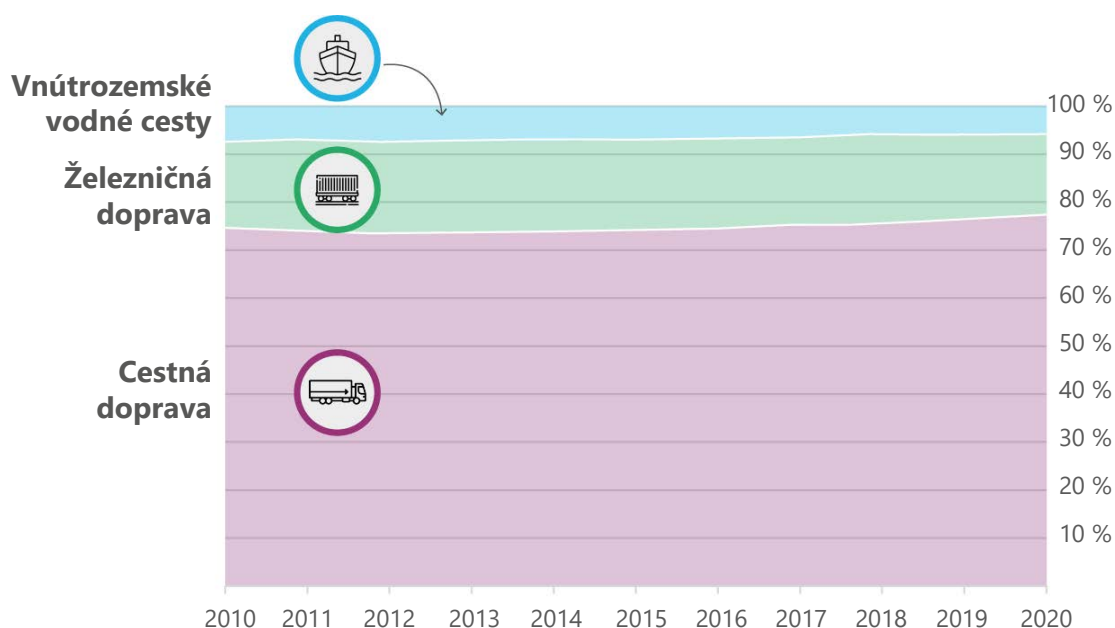
Zdroj: EDA na základe údajov Komisie.

04 V porovnaní s cestnou dopravou sú iné druhy dopravy, ako je napríklad železničná doprava alebo doprava po vnútrozemských vodných cestách, pomalšie a menej flexibilné. Vyžadujú si špecifickú infraštruktúru, ktorú nie je možné replikovať na každom mieste expedovania. Pokiaľ ide o výhody, tieto druhy dopravy ponúkajú lepšiu bezpečnosť a environmentálne vlastnosti a môžu znížiť tlak na preťažené cesty. Intermodalita znamená **využívanie relatívne silných stránok rôznych druhov dopravy**.

05 [Ilustrácia 3](#) zobrazuje vývoj relatívneho **podielu každého druhu dopravy pri vnútrozemskej nákladnej doprave** (t. j. s vylúčením leteckej a námornej nákladnej dopravy) v rokoch 2010 – 2020. V roku 2010 predstavovala železničná doprava a doprava po vnútrozemských vodných cestách asi 25 % podiel z celkovej dopravy a do roku 2020 ich podiel ďalej klesal až pod 23 %.

² Posúdenie vplyvu Komisie, ktoré sa týka návrhu smernice o kombinovanej doprave, SWD(2017) 362.

Ilustrácia 3 – Rozdelenie druhov vnútrozemskej nákladnej dopravy v EÚ (% celkových tonokilometrov)



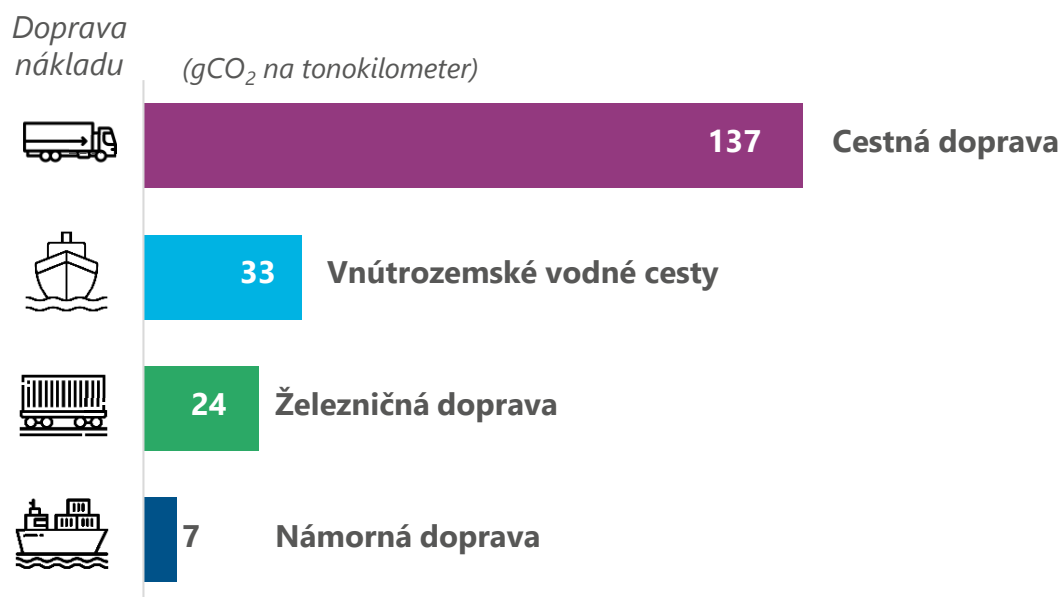
Zdroj: EDA na základe údajov Eurostatu (online kód údajov: tran_hv_frmod).

Zvýšenie podielu intermodality je jedným zo spôsobov dekarbonizácie dopravy

06 Za hlavnú príčinu klimatickej zmeny sa považujú emisie skleníkových plynov. V súčasnosti **takmer štvrtina emisií skleníkových plynov v Európe pripadá na sektor dopravy**. Takmer tri štvrtiny z tohto množstva (72 % v roku 2019) spôsobuje cestná doprava. Kamióny a nákladné vozidlá prevážajúce náklad po cestách produkujú asi štvrtinu emisií cestnej dopravy³. *Ilustrácia 4* zobrazuje environmentálne vlastnosti každého druhu dopravy v roku 2018 z hľadiska emisií skleníkového plynu (CO₂) v gramoch na tonokilometer.

³ Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu (Európska komisia), *Doprava EÚ v číslach. Štatistická príručka 2021* z roku 2021.

Ilustrácia 4 – Emisie CO₂ podľa druhu nákladnej dopravy



Zdroj: EDA, na základe údajov Európskej agentúry pre životné prostredie k roku 2018.

07 Presun dopravy z ciest na iné druhy dopravy a väčšie využívanie intermodálnej dopravy môžu zásadne prispieť k zmene nákladnej dopravy v Európe na menej škodlivú pre životné prostredie. Komisia v bielej knihe z roku 2011, **Plán jednotného európskeho dopravného priestoru**⁴, prvýkrát stanovila cieľ zníženia emisií skleníkových plynov zo sektoru dopravy s cieľom znížiť ich o 60 % do roku 2050 oproti údajom z roku 1990. Avšak v porovnaní s inými hospodárskymi sektormi sa emisie CO₂ zo sektoru dopravy v období 1990 až 2019 neznížili, ale naopak stúpili o 24 %⁵. Kým efektivita dopravy ťažkými úžitkovými vozidlami (vozidlá a logistika) v uvedenom období vzrástla, zvýšenie dopytu po nákladnej doprave uvedený nárast prekonallo⁶.

⁴ Biela kniha Komisie, COM(2011) 144.

⁵ Európska environmentálna agentúra, *Emisie skleníkových plynov z dopravy v Európe*, 18.11.2021.

⁶ Európska environmentálna agentúra, Briefing č. 15/2022, *Reducing greenhouse gas emissions from heavy-duty vehicles in Europe*, 7.9.2022.

08 V roku 2019 Komisia vo svojom najnovšom strategickom dokumente, ktorý sa venuje riešeniu problémov súvisiacich s klímou a životným prostredím, „**Európska zelená dohoda**“⁷, vyzvala k ešte väčšiemu zníženiu emisií skleníkových plynov z dopravy (konkrétne o 90 % do 2050), aby sa EÚ stala do roku 2050 klimaticky neutrálnou ekonomikou v súlade s Parížskou dohodou o zmene klímy.

09 Následne v roku 2020 Komisia zverejnila **Stratégiu pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu**⁸, ktorá vyzýva na významný presun na železničnú dopravu, vnútrozemské vodné cesty alebo námornú dopravu na krátke vzdialenosti. Námorná doprava na krátke vzdialenosti označuje pohyb nákladu po mori medzi prístavmi, ktoré sa geograficky nachádzajú v Európe, alebo medzi takýmito prístavmi a prístavmi v krajinách mimo Európy s pobrežím na uzavretých moriach hraničiacich s Európou.

Regulačný rámec EÚ relevantný pre intermodálnu nákladnú dopravu a zodpovednosť za vykonávanie politiky

10 Na začiatku 90. rokov 20. storočia sa členské štáty rozhodli vytvoriť politiku dopravnej infraštruktúry pre celú EÚ. Za návrh, vykonávanie a presadzovanie tejto politiky zodpovedá **Komisia** a predovšetkým jej Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu (GR MOVE). Hlavným právnym aktom týkajúcim sa celoeurópskej siete cestnej, železničnej, námornej, leteckej dopravy cestujúcich a tovarov a ich dopravy po vnútrozemských vodných cestách je **nariadenie⁹ o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T)**, ktorého aktuálna verzia bola prijatá v roku 2013 (pozri **rámček 1**).

⁷ Oznámenie Komisie o Európskej zelenej dohode, [COM/2019/640](#).

⁸ Oznámenie Komisie o Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, [COM\(2020\) 789](#).

⁹ Nariadenie (EÚ) č. 1315/2013.

Rámček 1

Transeurópska dopravná sieť

Transeurópska dopravná sieť (TEN-T) označuje „základnú sieť“ dopravných infraštruktúr vrátane deviatich **koridorov základnej siete**, ako aj dve **horizontálne priority** (Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a „námorné diaľnice“). Budú **dokončené do roku 2030**. Doplnením je definícia „komplexnej siete“, ktorá bude vytvorená do roku 2050. Cieľom tejto siete je zabezpečiť dostupnosť a prepojenie všetkých regiónov v EÚ vrátane odľahlých, ostrovných a najvzdialenejších regiónov.

Mapy siete TEN-T uvedené v nariadení TEN-T z roku 2013 uvádzajú **lineárnu infraštruktúru** (t. j. železničná, cestná a vnútrozemské vodné cesty), **prístavy** a miesto, kde sa nachádzajú alebo by sa mali nachádzať **terminály** (napríklad tam, kde môže dôjsť k presunu zo železnice na cestu alebo do vnútrozemského prístavu). Nariadenie TEN-T obsahuje navyše aj zoznam **technických parametrov**, ktoré musí dopravná infraštruktúra a základná sieť splniť do roku 2030.

Komisia v súlade s nariadením TEN-T vymenovala **európskeho koordinátora** pre každý z deviatich koridorov siete, ako aj pre dve horizontálne priority. Títo koordinátori vypracovali a aktualizujú pracovné plány koridorov vrátane analýzy požadovaných investícií (zoznam projektov), a každoročne podávajú správy o napredovaní.

V roku 2021 Komisia navrhla **revíziu**¹⁰ nariadenia TEN-T, potom v roku 2022, keď Rusko začalo vojnovú agresiu proti Ukrajine, nasledoval ďalší návrh¹¹. Niektoré z navrhovaných zmien majú potenciál ďalej podporiť intermodálnu dopravu.

¹⁰ Návrh Komisie z decembra 2021, [COM/2021/812](#).

¹¹ Návrh Komisie z júla 2022, [COM \(2022\) 384](#).

11 Okrem nariadenia TEN-T, ktoré rieši aspekty infraštruktúry, sú aj iné právne akty, ktoré regulujú trh dopravy a sú zvlášť relevantné pre intermodálnu nákladnú dopravu:

- o **Smernica o kombinovanej doprave**¹² z roku 1992 je jediným legislatívnym aktom EÚ špecifickým pre intermodálnu nákladnú dopravu. Kombinovaná doprava je typ intermodálnej dopravy, ale s obmedzeniami týkajúcimi sa typu povolenej prepravnej jednotky a maximálnej dĺžky cestnej dopravy. Smernica pokrýva všetky cezhraničné toky intermodálnej dopravy, pokiaľ neprekračuje hranice s krajinou, ktorá nie je členským štátom EÚ. Toky, ktoré sú čisto vnútroštátne, ešte nie sú zahrnuté do pôsobnosti smernice. Táto smernica poskytuje regulačné a finančné stimuly, ako sú napríklad oslobodenia od dane z motorových vozidiel pre operácie kombinovanej dopravy.
- o Na konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy, predovšetkým na cestnú dopravu, môžu mať vplyv aj iné právne akty. Napríklad **smernica Eurovignette**¹³ upravuje poplatky, ktoré možno uložiť cestným vozidlám na zohľadnenie externých nákladov cestnej dopravy.

12 Zodpovednosť za transpozíciu smerníc EÚ, ktoré sa týkajú dopravy (ako je napríklad smernica Eurovignette alebo smernica o kombinovanej doprave), a za plnenie nariadení EÚ naďalej nesú **členské štáty**. Členské štáty rozhodujú o svojej vnútroštátnej politike dopravy, ktorá môže byť stanovená vo vnútroštátnych plánoch dopravy. To znamená, že rozhodujú o tom, ktoré projekty infraštruktúry (napr. intermodálne terminály alebo koľaje) sú prioritné z hľadiska realizácie. Takéto projekty sú primárne financované z vnútroštátnych/regionálnych rozpočtov.

¹² Smernica Rady 92/106/EHS.

¹³ Smernica (EÚ) 2022/362.

Finančné prostriedky EÚ pre projekty intermodálnej infraštruktúry

13 Počas obdobia rokov 2014 – 2020 financovala EÚ vnútroštátne a regionálne projekty dopravnej infraštruktúry z týchto dvoch hlavných zdrojov:

- **Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) a Kohézny fond (KF)**, ktorý spoločne spravuje Komisia a členské štáty. Viacročné programy a priority financovania, ktoré navrhujú členské štáty, schvaľuje a ich vykonávanie monitoruje generálne riaditeľstvo Komisie pre regionálnu a mestskú politiku (DG REGIO). Zodpovednosť za výber a vykonávanie konkrétnych projektov spolufinancovaných EFRR a KF nesú vnútroštátne alebo regionálne riadiace orgány.
- **Nástroj na prepájanie Európy (NPE)**, ktorý riadi priamo Komisia (GR MOVE). Deleguje zodpovednosť za udeľovanie grantov a monitorovanie ich plnenia na Európsku výkonnú agentúru pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie (CINEA).

14 V období 2014 – 2020 predkladatelia projektov ani orgány nemuseli používať osobitný kód na podávanie správ pre **projekty podporujúce intermodálnu nákladnú dopravu**, takéto kódy však existujú pre druhy individuálnej dopravy a pre širšiu kategóriu multimodálnej dopravy. Preto sme sumu finančných prostriedkov, ktoré poskytla EÚ v rámci EFRR/KF a NPE v tomto období museli odhadnúť. K 1. júlu 2021 predstavovala suma viazaná na takéto projekty **1 118 mil. EUR** (NPE: 514 mil. EUR, EFRR: 175 mil. EUR, KF 429 mil. EUR).

15 Tieto tri nástroje budú k dispozícii aj v rokoch 2021 – 2027. V období rokov 2021 až 2026 poskytuje ďalšiu finančnú podporu na zmiernenie sociálneho a hospodárskeho vplyvu pandémie ochorenia COVID-19 **Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti**¹⁴. Rozpočet tohto mechanizmu je 724 mld. EUR (bežné ceny). Členské štáty ho môžu využívať na reformy a infraštruktúrne projekty aj v oblasti dopravy. Presné pridelenie finančných prostriedkov fondu a ciele, ktoré je potrebné splniť na vyplatenie príspevku EÚ, sú podrobne uvedené v národných plánoch obnovy a odolnosti. Prehľad projektov, ktoré sme označili ako projekty na podporu intermodality v plánoch vybraných členských štátov, je uvedený v [prílohe I](#).

¹⁴ Nariadenie (EÚ) č. 2021/241.

Rozsah auditu a audítorský prístup

16 Táto správa hodnotí efektívnosť regulačnej a finančnej podpory EÚ pre intermodálnu nákladnú dopravu od roku 2014. Na tento účel sme preskúmali, či:

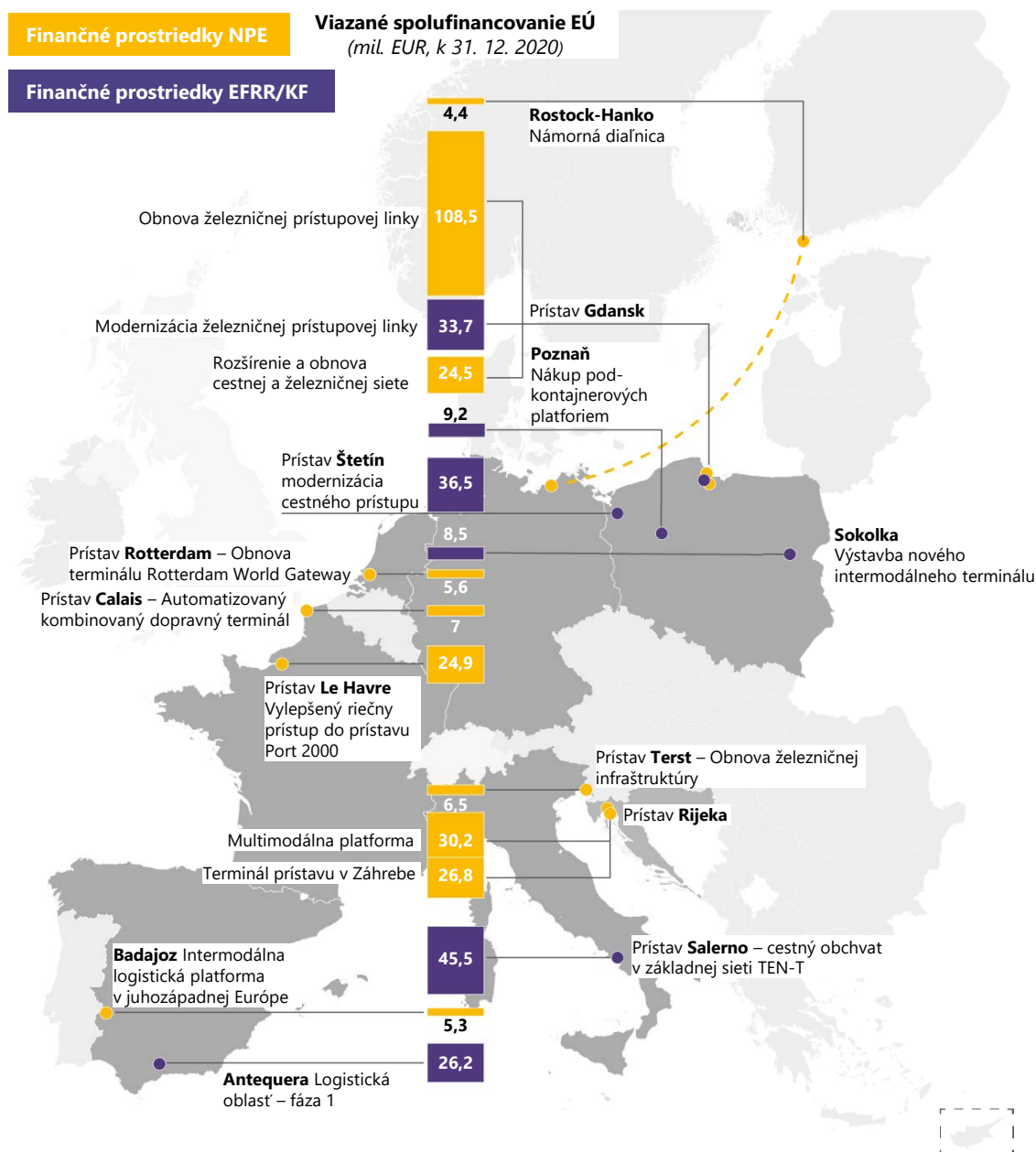
- o boli ciele intermodálnej dopravy navrhnuté v záujme ekologizácie nákladnej dopravy správne a či boli správne monitorované,
- o právny rámec EÚ vhodne podporoval intermodálnu nákladnú dopravu, aby zabezpečil jej lepšiu konkurencieschopnosť,
- o bola sieť infraštruktúry EÚ vhodná pre potreby intermodality.

17 Preskúmali sme dôkazy z rôznych zdrojov:

- o analyzovali sme stratégie dopravy EÚ, príslušný legislatívny rámec a dokumenty politiky, ako aj zverejnené správy o intermodálnej nákladnej doprave z iných najvyšších audítorských inštitúcií, výskumných orgánov, priemyselných združení a od predstaviteľov akademickej obce,
- o analyzovali sme vnútroštátne dopravné stratégie, legislatívne dokumenty a dokumenty politiky na vzorke šiestich členských štátov (Nemecko, Španielsko, Francúzsko, Taliansko, Holandsko a Poľsko),
- o robili sme rozhovory so zamestnancami príslušných generálnych riaditeľstiev Komisie, agentúry CINEA a zástupcami vnútroštátnych orgánov,
- o stretli sme sa s priemyselnými združeniami prepravcov a prevádzkovateľov logistiky na európskej a vnútroštátnej úrovni, ako aj s pracovníkmi Medzinárodného dopravného fóra pri Organizácii pre hospodársku spoluprácu a rozvoj (OECD) a
- o na vzorke siedmich členských štátov (šesť uvedených vyššie a Chorvátsko) sme analyzovali vzorku 16 projektov, ktoré v rokoch 2014 – 2020 získali finančné prostriedky z rozpočtu EÚ (pozri [prílohu II](#)). Niektoré z týchto projektov sme navštívili a v prípade ostatných sme vykonali administratívnu kontrolu.

18 *Ilustrácia 5* uvádza **prehľad krajín a vzorku projektov podporujúcich nákladnú intermodálnu dopravu**, ktoré boli predmetom nášho auditu.

Ilustrácia 5 – Členské štáty a intermodálne projekty vybrané na audit



Zdroj: EDA.

19 Členské štáty sme vybrali na základe významnosti finančných prostriedkov EFRR/KF a NPE pridelených na projekty intermodálnej infraštruktúry v každom štáte a na základe objemu tokov nákladu medzi štátmi. S vybranými štátmi pokrývame **tri kľúčové obchodné toky**, ktoré sa prekrývajú s úsekmi koridorov TEN-T: **rýnsko-alpský koridor** (siahajúci z Belgicka a Holandska do Talianska), **koridor Severné more – Baltské more** (medzi Poľskom a Nemeckom) a **atlantický a stredomorský koridor** (prepájajúci Nemecko a Španielsko cez Francúzsko).

20 Naša vzorka **projektov zahŕňa rôzne kombinácie druhov dopravy a typy podpory intermodality** (ako sú napríklad logistické platformy alebo cieľové úseky) a fázy vykonávania (t. j. prebiehajúce aj uzavreté projekty). Celková suma finančných prostriedkov EÚ viazaná na tieto projekty predstavuje sumu **403 mil. EUR** a pokrýva 36 % príslušnej populácie (pozri bod **14**).

21 Náš audit sa týka obdobia, keď Komisia prijala **Plán jednotného európskeho dopravného priestoru** v roku 2011 (pozri bod **07**) a zameriava sa predovšetkým na investície podporované EÚ v období od roku **2014 do roku 2020**.

22 Táto správa dopĺňa našu sériu správ, ktoré sa venujú určitým aspektom intermodálnej dopravy. Prvú takúto správu sme vydali v roku 2013 a zameriavala sa na širšiu kategóriu **multimodálnej dopravy** v EÚ¹⁵. V **prílohe III** je uvedený prehľad všetkých našich správ týkajúcich sa intermodálnej dopravy.

23 Táto správa má prispieť k diskusii o budúcich návrhoch legislatívnych aktov, ktorých cieľom je zvýšiť konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy a zabezpečiť potrebné investície pre adaptáciu na budúce výzvy. Rozhodli sme sa vykonať tento audit, pretože dekarbonizácia dopravy je základom cieľa EÚ znížiť emisie skleníkových plynov, ako stanovuje Európska zelená dohoda. Kľúčovým nástrojom v tomto úsilí je intermodálna nákladná doprava.

¹⁵ **Osobitná správa 03/2013**: Boli programy Marco Polo účinné v presune dopravy z ciest?

Pripomienky

Ciele intermodality neboli v záujme ekologizácie nákladnej dopravy navrhnuté správne a neboli správne monitorované

24 Stratégia EÚ zameraná na presun nákladnej dopravy na iné druhy dopravy musí byť založená na spoľahlivých predpokladoch a musí stanovovať ambiciózne, ale realistické ciele pre rôzne úrovne správy a riadenia. Monitorovanie je potrebné na to, aby tvorcovia politiky a zainteresované strany mohli kontrolovať, či je vykonávanie politiky „na dobrej ceste“, a získať informácie, ktoré by sa mohli použiť na hodnotenie, či dosiahli svoje ciele¹⁶.

25 Preto sme skúmali, či Komisia:

- o vo svojich stratégiách definovala realistické ciele intermodality a presunu nákladnej dopravy na iné druhy dopravy,
- o zabezpečila, že členské štáty dodržiavajú tieto ciele,
- o monitorovala prínos intermodálnej nákladnej dopravy k svojim cieľom pre presun na iné druhy dopravy.

Komisia nemá ciele v oblasti intermodality a ciele ekologizácie nákladnej dopravy boli v roku 2011 i 2020 nerealistické

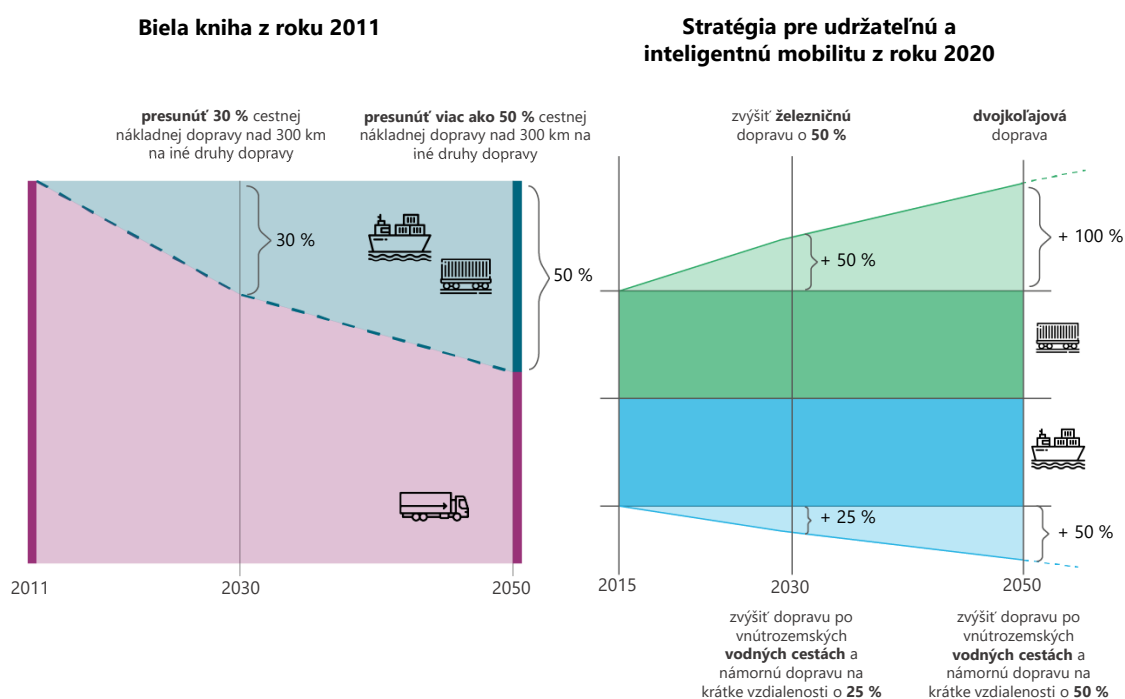
26 Základom dosiahnutia udržateľnejšej dopravnej politiky je zvýšené využívanie druhov dopravy, ktoré svojou prevádzkou produkujú nižšie emisie CO₂, t. j. železničná doprava a doprava po vodných cestách. Znamená to významný posun v objeme dopravy medzi jej druhmi a aj väčšie využívanie intermodálnej dopravy. Takáto zmena si vyžaduje kombináciu regulačných opatrení, financovania a prevádzkových opatrení na úrovni EÚ aj na vnútroštátnej úrovni. Zistili sme, že Komisia nemala špecializovanú stratégiu EÚ pre intermodalitu. Namiesto toho bola intermodalita súčasťou širších stratégií ekologizácie dopravy nákladu a presunu na iné druhy dopravy.

¹⁶ Európska komisia, Nástroj pre lepšiu právnu reguláciu č. 43, [Monitorovacie opatrenia a ukazovatele](#), 2021.

27 Uvedené stratégie, teda **Plán jednotného európskeho dopravného priestoru** z roku 2011 a **Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu** z roku 2020 určujú **kvantitatívne ciele** pri zvýšenom využívaní železničnej dopravy a dopravy po vnútrozemských vodných cestách. Vyčísľujú ich však rôznym spôsobom (pozri *ilustráciu 6*):

- o V roku 2011 bol cieľ vyjadrený z hľadiska podielu nákladu prepravovaného po cestách na vzdialenosť nad 300 km, ktorý by sa mal presunúť na iné druhy dopravy,
- o Ciele železničnej dopravy a dopravy po vnútrozemských vodných cestách boli v roku 2020 vyjadrené z hľadiska nárastu dopravy (vrátane námornej dopravy na krátke vzdialenosti).

Ilustrácia 6 – Udržateľné ciele EÚ v nákladnej doprave v roku 2011 a 2020



Zdroj: EDA.

28 V žiadnom dokumente neboli stanovené konkrétne ciele EÚ týkajúce sa podielu intermodálnej nákladnej dopravy. Bez ohľadu na to sa očakáva, že veľký podiel ďalšieho objemu železničnej dopravy a dopravy po vodných tokoch bude intermodálny, aby sa dosiahli ciele uvedené na *ilustrácii 6*, pretože prvý a posledný úsek cesty si pri väčšine tovaru stále vyžaduje dopravu po ceste.

29 Naša analýza ukázala, že ciele Komisie neboli založené na spoľahlivých simuláciách rozsahu, v akom možno presun na iné druhy dopravy realisticky dosiahnuť, ak vezmeme do úvahy existujúce dlhodobé obmedzenia infraštruktúry v prípade železníc a vnútrozemských vodných ciest a regulačné prekážky ovplyvňujúce konkurencieschopnosť intermodálnej nákladnej dopravy. Napríklad:

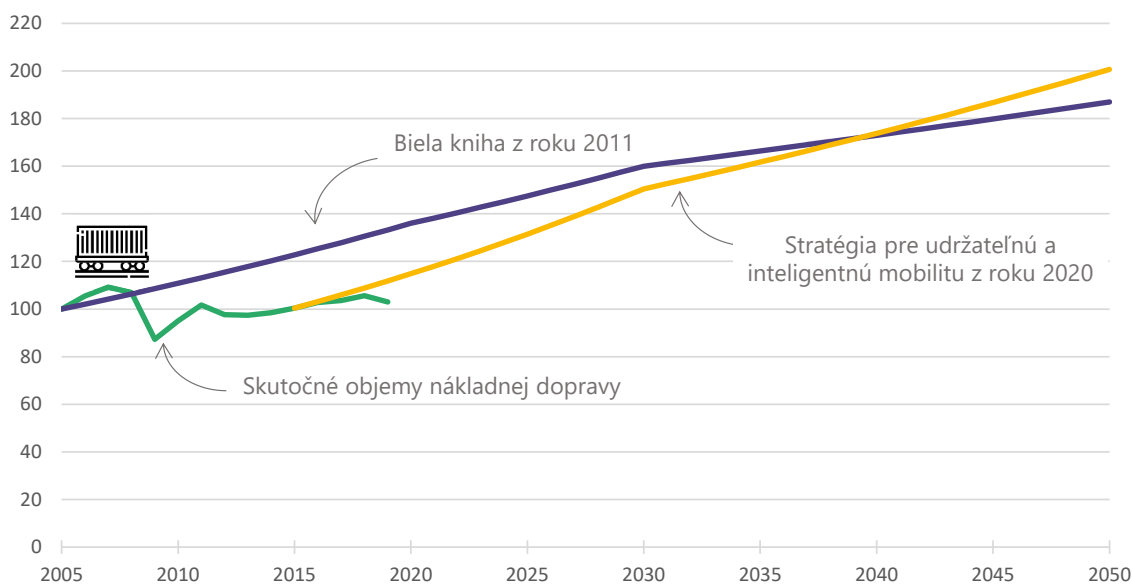
- o posúdenie vplyvu pre bielu knihu na rok 2011 predpokladalo, že v sieti budú povolené vlaky s maximálnou dĺžkou 1 500 metrov (oproti aktuálnym 740 metrom požadovaným v nariadení o TEN-T),
- o posúdenie vplyvu, ktoré je základom stratégie na rok 2020 sa odvolávalo na investičnú medzeru vo výške 100 mld. EUR ročne v rokoch 2021 – 2030, ktorú bude potrebné odstrániť, aby sa jeho prognózy stali realitou. Komisia však nešpecifikovala, akým spôsobom zabezpečí, aby členské štáty načas sprístupnili potrebné finančné prostriedky.

30 Navyše, odhady Komisie týkajúce sa objemov premávky potrebných na to, aby železničná doprava a doprava po vodných cestách dosiahli cieľ, boli príliš optimistické. Napríklad, Komisia v bielej knihe v roku 2011 odhadovala, že železničná nákladná doprava vzrastie v období rokov 2005 až 2030 o 60 % a v rokoch 2005 až 2050 o 87 %. Splnenie tejto prognózy je pri absencii nových politík nepravdepodobné, ak vezmeme do úvahy, že železničná nákladná doprava vzrástla za posledných desať rokov (od roku 2010 do 2019) len o 8 %¹⁷.

31 V porovnaní s nárastom železničnej nákladnej dopravy odhadovaným v bielej knihe z roku 2011, stanovila stratégia v roku 2020 nižšie ciele objemov na rok 2030 a vyššie ciele na rok 2050. Keďže v rokoch 2010 až 2019 podiel železničnej dopravy vzrástol iba obmedzene, ročné tempo rastu potrebné na dosiahnutie cieľov stratégie z roku 2020 je teraz ešte ambicióznejšie ako v roku 2011 (pozri [ilustráciu 7](#)).

¹⁷ Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu (Európska komisia), [Doprava EÚ v číslach. Štatistická príručka 2021](#) z roku 2021.

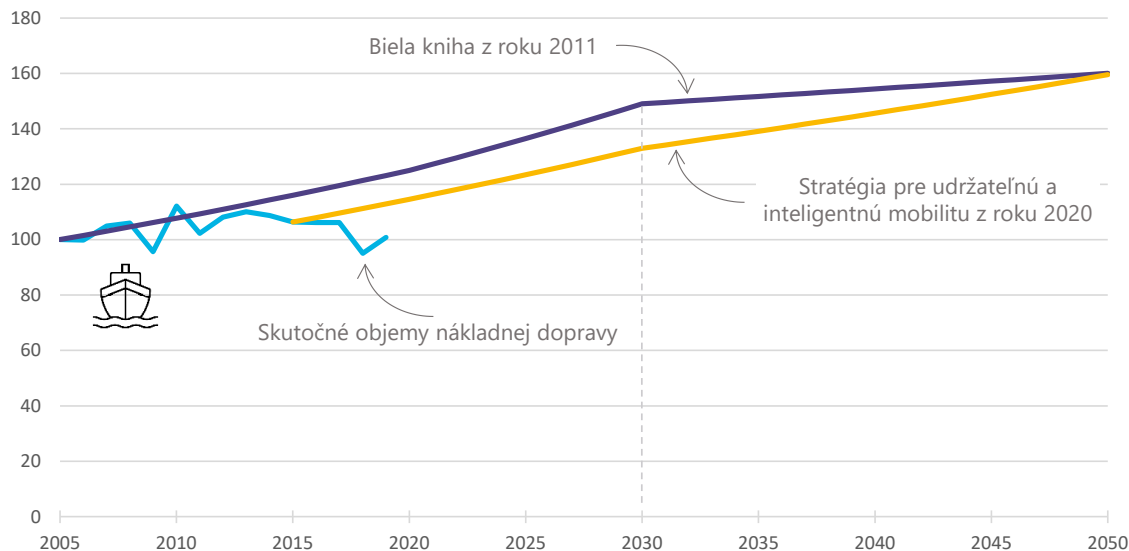
Ilustrácia 7 – Porovnanie cieľov v oblasti železničnej dopravy s realitou (objemy nákladu v tonokilometroch, objem v roku 2005 = 100)



Zdroj: EDA na základe odhadov Komisie a údajov zo [Štatistickej príručky EÚ](#).

32 V prípade cieľov vnútrozemských vodných ciest platia rovnaké úvahy. Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu obmedzila v porovnaní s bielou knihou z roku 2011 príslušný cieľ objemu na rok 2030, kým cieľ na rok 2050 zostal stabilný. V dôsledku toho je teraz ročný rast potrebný na dosiahnutie cieľa na rok 2050 vyšší ako v roku 2011 (pozri [ilustráciu 8](#)).

Ilustrácia 8 – Porovnanie cieľov v oblasti dopravy po vnútrozemských vodných cestách s realitou (objemy nákladu v tonokilometroch, objem v roku 2005 = 100)



Zdroj: EDA na základe odhadov Komisie a údajov zo [Štatistickej príručky EÚ](#).

Členské štáty si stanovili ešte ambicióznejšie ciele, ktoré neboli zosúladené s nezáväznými cieľmi EÚ

33 Ciele EÚ možno dosiahnuť, iba ak budú snahy členských štátov zosúladené s tými cieľmi. Preto sme posúdili, či:

- ciele na úrovni EÚ boli rozčlenené na záväzné úlohy a ciele na úrovni členských štátov,
- Komisia overila spojitosť medzi vnútroštátnymi cieľmi a cieľmi EÚ.

34 Ciele EÚ stanovené v bielej knihe na rok 2011 a Stratégii na rok 2020 nie sú pre členské štáty záväzné. Zistili sme, že Komisia sa nezhodla na týchto cieľoch EÚ s členskými štátmi a nezhodla sa ani na dôsledkoch z nich vyplývajúcich. Závery Rady o oboch strategických dokumentoch v podstate ukazujú, že členské štáty majú k týmto cieľom výhrady (pozri [rámček 2](#)). K rozdeleniu cieľov na geografické čiastkové ciele nakoniec nedošlo ani na úrovni členského štátu ani na úrovni koridoru.

Rámček 2

Výňatky zo záverov Komisie o strategických dokumentoch

Pokiaľ ide o bielu knihu z roku 2011, určité členské štáty „vyjadrili pochybnosti o vhodnosti istých rozsiahlych návrhov“¹⁸, ako sú napríklad ciele v posune z cestnej na iné druhy dopravy.

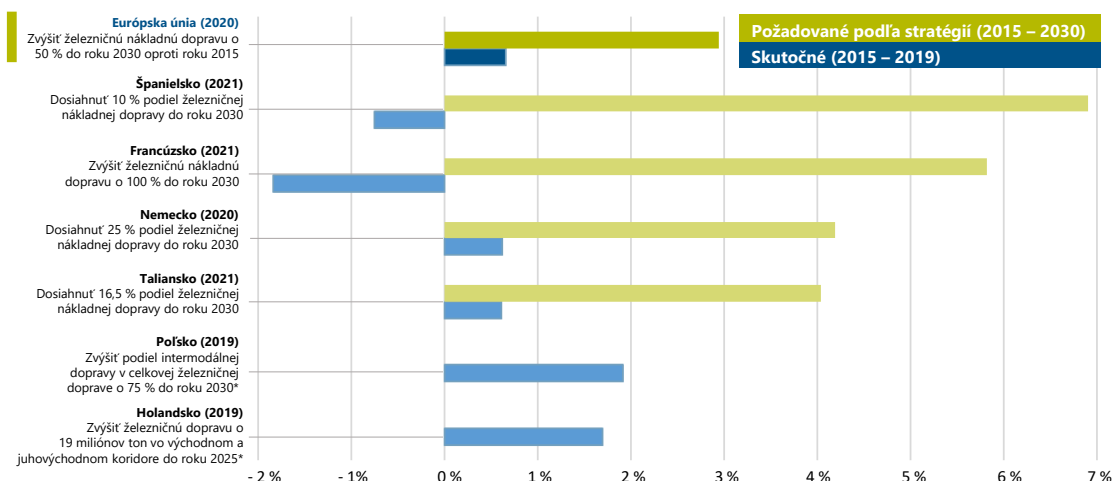
Pokiaľ ide o stratégiu z roku 2020, zostávajú názory Rady na úroveň vnútroštátneho úsilia všeobecné s uvedením, že „snahy dosiahnuť ciele zníženia emisií by sa mali realizovať spoločne čo najefektívnejším spôsobom z hľadiska nákladov a všetky členské štáty by sa mali na nich podieľať zohľadňujúc úvahy o spravodlivosti a solidarite a rozdielnu východiskovú situáciu členských štátov a osobitné vnútroštátne okolnosti“¹⁹.

35 Z našej analýzy vyplynulo, že všetkých šesť členských štátov, ktorých sa týkal náš audit, si stanovilo vnútroštátne ciele na väčšie využívanie železničnej dopravy. Tri z nich zverejnili príslušné vnútroštátne stratégie a ciele presunu na iné druhy dopravy ešte pred stratégiou EÚ z roku 2020, ďalšie tri ich zverejnili krátko nato. V prípade, že ciele EÚ a členských štátov boli porovnateľné (štyri z členských štátov vo vzorke, t. j. Nemecko, Španielsko, Francúzsko a Taliansko), sme zistili, že vnútroštátne ciele boli ešte ambicióznejšie ako ciele Komisie z hľadiska požadovaného tempa rastu (pozri *ilustráciu 9*). Dva z kontrolovaných členských štátov, t. j. Nemecko a Holandsko, pre ktoré bola najrelevantnejšia doprava po vnútrozemských vodných cestách, si stanovili ciele aj pre tento druh dopravy. A žiaden štát okrem Poľska nemal ciele týkajúce sa podielu intermodálnej dopravy.

¹⁸ Rada EÚ, Syntéza názorov členských štátov vypracovaná predsedníctvom, [11255/11](#), 2011.

¹⁹ Rada EÚ, Závery Rady o stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, [8824/21](#), 2021.

Ilustrácia 9 – Porovnanie cieľov EÚ a jednotlivých štátov v oblasti železničnej nákladnej dopravy z hľadiska ročného tempa rastu



Poznámka: * Formulácia stratégie neumožňuje odvodiť požadované tempo rastu pre celý trh železničnej nákladnej dopravy.

Zdroj: EDA na základe stratégie EÚ a stratégií jednotlivých štátov.

36 Zistili sme, že vo všetkých šiestich skúmaných prípadoch definovali členské štáty svoje ciele v presune na iné druhy dopravy na základe vlastných analýz a zohľadnení politiky. Hoci sa vnútroštátne stratégie odvolávali na dokumenty EÚ k danej politike, ich ciele neboli zosúladené s cieľmi EÚ. V niektorých prípadoch boli vnútroštátne ciele definované na základe iných východiskových údajov (napríklad Francúzsko stanovilo cieľ zvýšenia nákladnej dopravy, kým Španielsko si stanovilo cieľ podielu železničnej dopravy v nákladnej doprave). To znamená, že Komisia nemôže počas vykonávania posúdiť, či je spoločné úsilie členských štátov dostatočné na dosiahnutie celkových cieľov EÚ v presune na iné druhy dopravy.

37 A napokon sme overovali rozsah, v akom Komisia analyzovala dokumenty vnútroštátnej politiky týkajúce sa aspektov presunu na iné druhy dopravy a intermodality, a poskytla k nim pripomienky. V rámci našej administratívnej kontroly sme sa pozreli na vnútroštátne plány dopravy, národné plány v oblasti energetiky a klimatické plány, národné plány obnovy a odolnosti a partnerské dohody o finančných prostriedkoch na politiku súdržnosti na roky 2014 – 2020 (pozri [prílohu IV](#)). V niektorých prípadoch poskytla Komisia pripomienky k problémom týkajúcim sa intermodality, nenašli sme však žiaden dôkaz o dôsledných kontrolách na zaistenie spojitosti vnútroštátnych stratégií a cieľov presunu na iné druhy dopravy so stratégiami a cieľmi v tejto oblasti na úrovni EÚ.

38 Z našej vzorky sme určili Holandsko ako dobrý príklad spôsobu dosahovania cieľu presunu na iné druhy dopravy s konkrétnymi a merateľnými cieľmi na zvýšenie podielu intermodálnych tokov a spôsobu ich rozloženia popri hlavných národných koridoroch nákladnej dopravy. Táto stratégia je spojená aj s našimi finančnými prostriedkami na projekty intermodálnej infraštruktúry (pozri [rámček 3](#)).

Rámček 3

Holandský prístup k dosiahnutiu cieľov v presune na iné druhy dopravy

V júni 2019 zverejnilo holandské Ministerstvo infraštruktúry a vodného hospodárstva [Stratégia mobility do roku 2040](#).

Túto stratégiu doplnilo niekoľko iných dokumentov politiky vrátane [Programu pre nákladnú dopravu](#), ktorý obsahuje akčný plán na rozloženie cieľov stratégie mobility pre presun na iné druhy dopravy na merateľné úlohy. Tento plán sa zameriava na dva hlavné národné koridory nákladnej dopravy smerom na východ (Rotterdamský prístav cez oblasť Arnhem-Nijmegen do Nemecka) a juhovýchod (Rotterdamský prístav cez oblasť Venlo do Nemecka) a stanovuje ciele objemov nákladnej železničnej dopravy a presunu na iné druhy dopravy.

Začiatkom roka 2020 hospodárske subjekty, predstavitelia akademickej obce a orgány ďalej rozčlenili tieto ciele na operačný cieľ presunu [2 000 dvadsaťstopových ekvivalentných kontajnerových jednotiek \(TEU\)](#) denne z cestnej dopravy na dopravu po vnútrozemských vodných cestách v dvoch koridoroch.

Ministerstvo navyše spustilo [systém stimulov](#) na podporu udržateľného presunu na iné druhy dopravy prostredníctvom financovania projektov, ktoré musia plniť individuálne ciele TEU.

Monitorovanie Komisie brzdí nedostatok údajov od členských štátov o intermodálnej doprave

39 Komisia sleduje skutočný vývoj celkového podielu druhov dopravy na preprave nákladu prostredníctvom štatistiky o objeme nákladnej dopravy, ktorú zostavuje Eurostat (pozri [rámček 4](#)).

Rámček 4

Ukazovatele Eurostatu týkajúce sa intermodálnej dopravy

Na základe údajov získaných za každý druh dopravy (pozri Štatistickú príručku²⁰) zostavil Eurostat päť ukazovateľov²¹ intermodálnej dopravy. Zameriavajú sa na tzv. mieru zjednotenia, t. j. množstvo nákladu rozdelené podľa druhu dopravy a prepravované v intermodálnej prepravnej jednotke. Eurostat súbežne počíta mieru potenciálu presunu na iný druh dopravy, pričom zachytáva podiel kontajnerov prepravovaných po ceste na vzdialenosti väčšie ako 300 kilometrov.

Tieto ukazovatele však neumožňujú dôsledné sledovanie tokov intermodálnej dopravy v porovnaní s inými druhmi, keďže existujú rozdiely v získavaní údajov (napr. toky sú v prípade železničnej dopravy merané v tonokilometroch, ale v prípade námornej dopravy v tonách).

40 Smernica o kombinovanej doprave vyžaduje, aby Komisia s pomocou členských štátov pripravila pre Radu každé dva roky správu, okrem iného o hospodárskom rozvoji kombinovanej dopravy a o definovaní ďalších propagačných opatrení, ak sú potrebné²². Napriek tejto požiadavke boli zverejnené iba dve takéto správy, a to v roku 1997 a 2002. Dôvodom je skutočnosť, že členské štáty neposkytli Komisii príslušné údaje.

41 V snahe riešiť nedostatok údajov od členských štátov prijala Komisia niekoľko iniciatív na posilnenie požiadaviek na získavanie údajov. Členské štáty však tieto iniciatívy neprijali z dôvodu nákladov a súvisiacej administratívnej záťaže a nakoniec neboli zavedené. Komisia súbežne uzavrela zmluvu s externými konzultantmi na vykonanie komplexnej štúdie trhu²³. Uvedená štúdia bola zverejnená v roku 2015 a aktualizovaná v roku 2017. Zdôraznila „veľmi zlú kvalitu a hĺbku údajov o náklade presúvanom službami kombinovanej dopravy, čo v súčasnosti neumožňuje vykonať forenznú analýzu existujúcej činnosti a limitujú príležitosti na zvýšenie a rozšírenie takejto činnosti“.

²⁰ Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu (Európska komisia), *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2021*, 2021.

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

²² Článok 5 smernice Rady 92/106/EHS.

²³ Európska Komisia, *Analysis of the EU Combined Transport. Final Report*, január 2015.

Chýbajú pravidlá EÚ alebo sú kontraproduktívne a obmedzujú atraktivitu intermodálnej dopravy

42 Právne rámce EÚ a členských štátov môžu obsahovať ustanovenia, ktoré stimulujú alebo brzdia intermodálnu dopravu. V roku 2020 Komisia uznala, že s cieľom „podporiť ekologizáciu operácií súvisiacich s nákladom v Európe je potrebné podstatne prepracovať existujúci rámec pre intermodálnu dopravu a zmeniť ho na účinný nástroj“²⁴. Preto sme skúmali, či:

- o regulačný rámec EÚ týkajúci sa dopravy vhodne podporuje intermodálnu nákladnú dopravu, aby zabezpečil jej lepšiu konkurencieschopnosť,
- o projekty financované z národných prostriedkov alebo z prostriedkov EÚ využívajú všetky možnosti ponúkané rámcom štátnej pomoci EÚ.

Niektoré právne ustanovenia EÚ sú zastarané, iné znižujú stimuly za intermodalitu

43 Aktuálne využívaná **smernica o kombinovanej doprave** je z roku 1992 (pozri bod [11](#)). Komisia zistila, že je potrebná revízia, už v roku 1998, keď vydala nový legislatívny návrh. Keďže spoluzákonodarcovia nedali súhlas, vydala druhý návrh na revíziu v roku 2017, teda takmer o 20 rokov neskôr. V roku 2020 Komisia tento návrh stiahla, pretože dodatky navrhnuté spoluzákonodarcami čiastočne zmarili prvotný účel a uzavretie dohody bolo v nedohľadne. Na jar v roku 2022 Komisia uskutočnila verejnú konzultáciu s cieľom vydať ešte jeden návrh na revíziu v roku 2023.

44 V rozhovoroch zainteresované strany a vnútroštátne orgány potvrdili, že aktuálna verzia smernice je zastaraná a intermodálnu dopravu v EÚ nepodporuje účinne. K hlavným zvýrazneným problémom, ktoré sa Komisia pokúšala riešiť už v staršom návrhu, patrilo nasledovné:

- o minimálna prahová hodnota 100 km pre úsek mimo cesty, ktorá vylučuje z uplatnenia smernice tie služby, ktoré spájajú prístavy s ich bezprostredným vnútrozemím,

²⁴ Európska komisia, Oznámenie Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, COM(2020) 789.

- o požiadavka na papierovú dokumentáciu s pečiatkou železničného orgánu alebo prístavného orgánu v priebehu cesty namiesto digitalizovaného pracovného postupu.

45 Zainteresované strany poukázali na vysoký stupeň rozdielu v transpozícii ustanovení medzi členskými štátmi, ako na faktor vytvárajúci neistotu pre prevádzkovateľov logistiky pri organizovaní cezhraničných ciest. Smernica pokrýva napríklad cestnú prepravu medzi miestami, kde sa tovar nakladá, a najbližšou vhodnou železničnou stanicou. Podľa štúdie Komisie²⁵ však iba šesť členských štátov definovalo kritériá na určenie najbližšej vhodnej železničnej stanice. A navyše, uvedené kritériá sa v jednotlivých členských štátoch líšili.

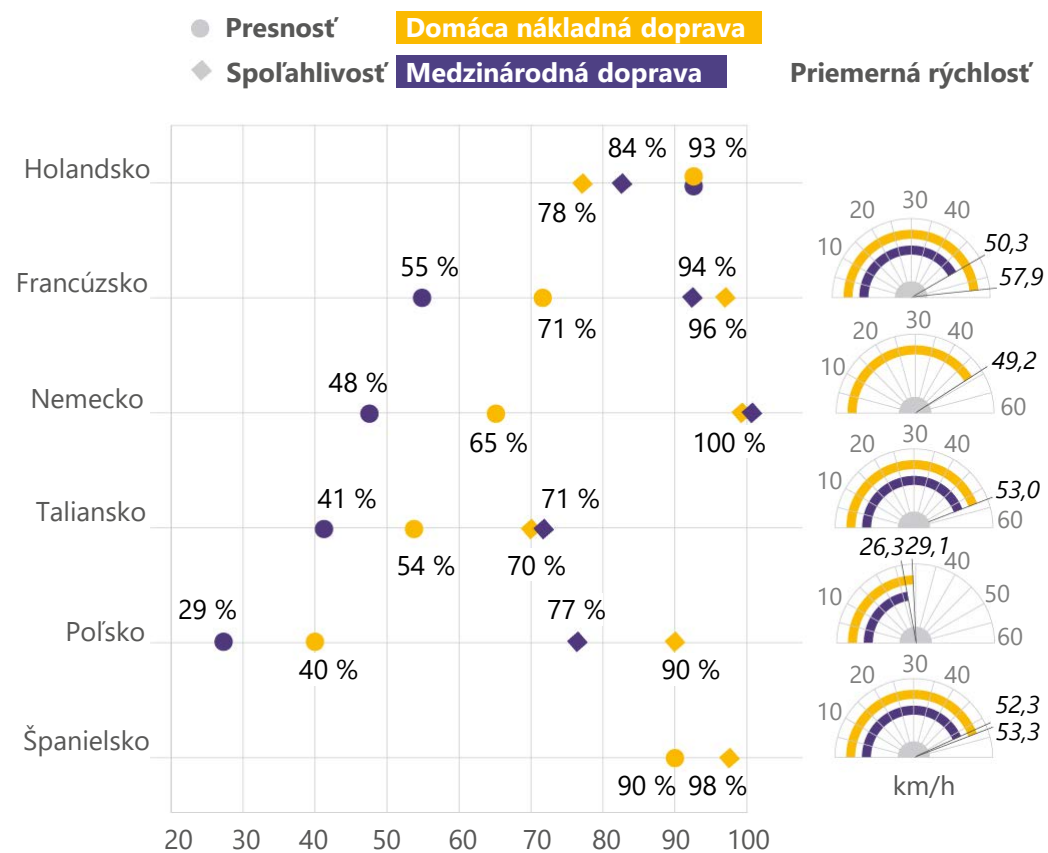
46 Konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy v porovnaní s riešeniami zahŕňajúcimi výhradne cestnú prepravu ovplyvňuje okrem obmedzení smernice aj výkonnosť jednotlivých druhov dopravy tvoriacich intermodálny reťazec. V **prílohe V** sa uvádza prehľad hlavných regulačných prekážok bezproblémovej železničnej dopravy, dopravy po vnútrozemských vodných cestách a námornej dopravy na krátke vzdialenosti, o ktorej Komisia tiež informuje v správe²⁶.

47 Zainteresované strany vyjadrili najväčšie obavy v súvislosti so železničnou dopravou, a to z dôvodu pravdepodobného pretrvávania problémov súvisiacich s riadením kapacity a interoperabilitou, keďže neexistuje nové legislatívne opatrenie EÚ (napr. o plánovaní prevádzkových intervalov pre nákladnú železničnú dopravu alebo pravidiel pre určovanie prednosti pre osobné a nákladné vlaky). Tieto problémy negatívne ovplyvňujú výkon nákladných vlakov v EÚ z hľadiska rýchlosti, presnosti a spoľahlivosti, čo prípadne môže hospodárske subjekty viesť k výberu iného druhu dopravy nákladu. **Ilustrácia 10** uvádza stav výkonnosti železničnej dopravy v šiestich vybraných členských štátoch.

²⁵ Európska Komisia, *Analysis of the EU combined transport*, 2015.

²⁶ Pozri napríklad: *Commission's 2021 Rail Market Monitoring report*.

Ilustrácia 10 – Výkonnosť železničnej nákladnej dopravy v navštívených členských štátoch



Poznámka: Nemecko (v prípade medzinárodnej nákladnej dopravy) a Holandsko (v prípade domácej i medzinárodnej nákladnej dopravy) nevykazujú údaje o rýchlosti, Španielsko nevykazuje údaje o presnosti a spoľahlivosti medzinárodnej nákladnej dopravy.

Zdroj: EDA na základe údajov z roku 2018 zo správy Komisie o monitorovaní vývoja železničného trhu z roku 2020.

48 Okrem vyššie uvedeného sme určili tri právne akty týkajúce sa cestnej dopravy s výnimkami alebo ustanoveniami o flexibilitate, ktoré znižujú stimuly pre intermodalitu: smernica Eurovignette, smernica o hmotnostiach a rozmeroch a jedno nariadenie z balíka mobility I.

49 Po prvé, podľa **smernice Eurovignette** by ťažké nákladné vozidlá mali byť spoplatňované mýtom podľa vzdialenosti v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“. Členské štáty sa však v riadne odôvodnených prípadoch stále môžu rozhodnúť vyňať niektoré úseky cestnej infraštruktúry z povinnosti platiť mýto podľa vzdialenosti a použiť namiesto toho systém diaľničných známok (napr. platné počas jedného mesiaca) alebo nevyberať žiadne mýto. To by malo byť porovnané so železničnou dopravou, pri ktorej každá služba na celej ceste podlieha poplatkom za prístup na trať.

50 Po druhé, **smernica o hmotnostiach a rozmeroch**²⁷ z roku 1996 stanovuje maximálne rozmery a hmotnosti určitých kategórií cestných vozidiel (vrátane nákladných vozidiel a prívesov s hmotnosťou nad 3,5 tony). Zahŕňa stimul za operácie kombinovanej dopravy, pretože povoľuje dodatočnú dĺžku a hmotnosť u vozidiel používaných na úsekoch ciest v rámci kombinovanej dopravy. Vznikajú tak väčšie úspory z rozsahu a vedie to k väčšej hmotnosti intermodálnych nákladových jednotiek.

51 Táto smernica však umožňuje členským štátom aj zvýšenie maximálnej hmotnosti povolenej pri vnútroštátnych dopravných operáciách bez ohľadu na intermodálny charakter služby. V čase auditu túto možnosť využilo jedenásť členských štátov, t. j. rozšírili limit na hmotnosť predpokladaný pre intermodálnu dopravu na iné jazdy v rámci výhradne cestnej dopravy, čím prakticky zneutrazovali výhodu smernice pre intermodálnu dopravu.

52 Poukazujeme navyše na to, že zainteresované strany vyzývali k úprave smernice, aby umožnila cestnú prepravu dlhších a ťažších intermodálnych nákladových jednotiek s cieľom zvýšiť úspory z rozsahu. Ak to bude pre cestnú dopravu povolené, pravdepodobne sa ukáže, že ich preprava v rámci intermodálnej cesty je nemožná z dôvodu existujúcich obmedzení železničnej siete (ktorá už čelí problémom súvisiacim s implementáciou normy P400, pozri bod **81**).

²⁷ Smernica rady 96/53/ES.

53 Po tretie, **nariadenie (EÚ) 2020/1055**²⁸ prijaté v rámci **balíka mobility I** zaviedlo ustanovenia pre kabotážne služby (t. j. poskytovanie služieb cestnej nákladnej dopravy v rámci členského štátu dopravcom so sídlom v inom členskom štáte). Operácie kombinovanej dopravy nespádajú pod kabotážne obmedzenia vďaka ustanoveniu smernice kombinovanej dopravy. Preto si dopravcovia môžu organizovať úsek cestnej dopravy v rámci kombinovanej dopravy svojimi vlastnými nákladnými vozidlami alebo prostredníctvom známej protistrany, a to aj v prípade, že sa úsek cestnej dopravy nachádza v inom členskom štáte.

54 Podľa *ex post* hodnotenia²⁹ Komisie vnímajú zúčastnené strany toto ustanovenie ako najvýhodnejšie zo všetkých stimulov, ktoré smernica poskytuje. Aby však nedošlo k zneužívaniu ustanovení smernice, keď sa dopravcovia neustále zdržiavajú v hostiteľskom členskom štáte, aby mohli fungovať nad rámec kombinovanej dopravy, umožňuje toto nové nariadenie členským štátom uplatňovať kabotážne obmedzenia aj na úseky cestnej dopravy v rámci kombinovanej dopravy, pokiaľ tieto úseky cestnej dopravy neprekročia hranicu. V čase auditu už Dánsko, Fínsko a Švédsko informovali Komisiu o svojom zámere túto výnimku uplatniť.

Komisia prijala opatrenia na zjednodušenie pravidiel štátnej pomoci, ale projekty financované z prostriedkov EÚ nevyužívajú všetky ponúkané možnosti

55 *Ad hoc* dotácie poskytované na jednotlivé projekty, ako aj systémy dotácií podliehajú rámci štátnej pomoci EÚ, ak spĺňajú podmienky pojmu pomoci podľa definície v zmluve³⁰. V roku 2016 sme podali správu o tom, ako sú dodržiavané pravidlá štátnej pomoci v politike súdržnosti³¹.

²⁸ Nariadenie (EÚ) č. 2020/1055.

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

³⁰ Článok 107 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

³¹ *Osobitná správa 24/2016*: „Potreba ďalšieho úsilia na zvyšovanie informovanosti o súlade s pravidlami štátnej pomoci a na presadzovanie súladu s týmito pravidlami v rámci politiky súdržnosti“.

56 Pre intermodálne projekty sú relevantné dva hlavné typy pomoci:

- o pomoc na investície do infraštruktúry, ktorej cieľom je vytvoriť infraštruktúru a zároveň zabrániť narušeniu hospodárskej súťaže a
- o pomoc na stimuláciu presunu na iný druh dopravy, ktorá môže zahŕňať pomoc na investície do infraštruktúry, ako aj prevádzkovú pomoc.

57 Ak tieto dotácie podliehajú rámci štátnej pomoci EÚ, musia ich členské štáty oznámiť Komisii, ktorá potom musí posúdiť, či ide o pomoc, a ak áno, či je takáto pomoc zlučiteľná s vnútorným trhom. Povinné oznamovanie sa nevyžaduje v tých prípadoch, keď sa na pomoc na investície do infraštruktúry vzťahuje takzvaná skupinová výnimka.

58 V skutočnosti, ak podľa najnovšieho všeobecného nariadenia o skupinovej výnimke³² platia určité podmienky, sú povolené a sú vyňaté z oznamovania **investície** i) na výstavbu, výmenu alebo obnovu **infraštruktúry** námorného alebo vnútrozemského prístavu, ii) na infraštruktúru na prístup k prístavu. V čase auditu neexistovali podobné ustanovenia pre intermodálne terminály mimo prístavov, no aj oni môžu byť vyňaté, ak sú považované za pomoc pre lokálne infraštruktúry.

59 Pravidlá štátnej pomoci na účely zachovania rovnakých podmienok pre všetkých prevádzkovateľov infraštruktúry vyžadujú, aby sa dotovaná infraštruktúra sprístupnila používateľom za trhových podmienok, alebo v prípade zámeru uplatňovať znížené užívateľské poplatky, aby bola príslušná schéma pomoci na stimulovanie presunu na iné druhy dopravy posúdená a schválená Komisiou. Zaznamenali sme osvedčené postupy v Nemecku, kde v rámci takejto schémy financovanej zo štátneho rozpočtu poskytli federálne orgány priame granty súkromným spoločnostiam na výstavbu alebo rozšírenie terminálov kombinovanej dopravy s jasným cieľom znížiť náklady na prekládku pre konečných užívateľov (pozri [rámček 5](#)).

³² Články 56b a 56c [nariadenia Komisie \(EÚ\) č. 651/2014](#).

Rámček 5

Systém financovania zariadení na prekládku v Nemecku

Nemecko zaviedlo od roku 2002 systém, ktorý umožňuje prijímateľom projektov získať grant až do výšky 80 % oprávnených nákladov vynaložených na výstavbu terminálu.

Tento systém umožňuje vlastníkom terminálov znížiť poplatky za využívanie takejto infraštruktúry. Nemecké orgány v snahe minimalizovať akékoľvek narušenie hospodárskej súťaže monitorujú popri iných požiadavkách vo fáze výberu aj znižovanie nákladov, aby zabezpečili, že nepresiahnu stanovené množstvo na nákladovú jednotku. Maximálna hranica sa vypočíta ako odhadované zníženie nákladov potrebné na to, aby sa kombinovaná doprava dostala na rovnakú úroveň ako cestná doprava.

Orgány navyše vyžadujú, aby prevádzkovatelia terminálov poskytovali ročné informácie o niekoľkých ukazovateľoch, ako je množstvo nákladových jednotiek, predpoveď očakávanej premávky a vývoj poplatkov za nakládku. Tieto informácie sa analyzujú s cieľom identifikovať prípadné narušenia trhu a berú sa do úvahy pri hodnotení nových uplatnení.

60 Pokiaľ ide o projekty EFRR/KF na spolufinancovanie infraštruktúry terminálov v našej vzorke, zistili sme, že vnútroštátne orgány pri hodnotení projektových žiadostí neposúdili, či by predpokladané terminálové poplatky boli dostatočne nízke na to, aby podporili presun na iný druh dopravy, alebo by bol potrebný väčší grant na pokrytie kapitálových investícií. Aby grant umožnil presun výhod na používateľov znížením poplatkov, musel by byť poskytnutý v rámci dotačnej schémy financovania na stimulovanie presunu na iné druhy dopravy a schválený Komisiou. Preto hoci sa projekty zameriavali na zlepšenie infraštruktúry, v ich koncepcii sa nezohľadnila možnosť zníženia poplatkov v rámci notifikovanej schémy štátnej pomoci.

61 Pokiaľ ide o projekty NPE v našej vzorke (t. j. prípady, keď granty nespádajú do rámca štátnej pomoci a preto si nevyžadujú žiadne oznámenie na stanovenie poplatkov na úrovni, ktorá by podporovala presun na iné druhy dopravy), nezistili sme žiadnu požiadavku, aby predkladatelia projektov začlenili do svojej žiadosti o projekt hodnotenie vplyvu grantu na výšku poplatkov a na prípadný posun na iné druhy dopravy, ku ktorému dôjde v dôsledku realizácie projektu.

62 Spolu s *ad hoc* dotáciami pre infraštruktúru intermodálnej dopravy si členské štáty stanovili aj národné schémy zamerané na stimuláciu presunu na iné druhy dopravy a na kompenzáciu prirodzene vyšších nákladov na prekládku. Tieto schémy, ktoré podliehajú schváleniu Komisie, môžu byť svojím charakterom odlišné, napríklad:

- o môžu dotovať prevádzkové náklady, ako je napríklad zníženie poplatkov za prístup k železnici pri vlakoch kombinovanej dopravy (takéto systémy sme zistili napríklad v Nemecku a Holandsku),
- o môžu poskytovať dotácie na zvýšenie operácií súvisiacich s presunom na iné druhy dopravy (pozri jeden takýto príklad v Taliansku v [rámčeku 6](#)).

Rámček 6

Talianska schéma Marebonus

Aktuálna verzia schémy Marebonus spustenej v roku 2017 poskytuje finančnú podporu lodným spoločnostiam na začatie nových služieb (s ročným krytím od 19,5 do 25 mil. EUR v rokoch 2021 až 2026). Aby žiadatelia splnili podmienky na pridelenie tejto podpory, musia predložiť trojročný plán s podporou zaviazaných hospodárskych subjektov na zriadenie nových alebo vylepšených multimodálnych služieb nákladnej dopravy.

Dotácia poskytuje maximálne 10 centov na prepravovanú jednotku (kontajner, náves alebo vozidlo) vynásobených počtom kilometrov úseku, ktorý nebol využitý na prepravu, pretože bola zvolená námorná doprava. Lodné spoločnosti sú povinné previesť najmenej 70 % dotácie klientom, ktorí prepravujú najmenej 150 jednotiek ročne, a 80 % klientom, ktorí prepravujú najmenej 4 000 jednotiek.

Ministerstvo zodpovedne odhadlo, že v roku 2019 viedla táto schéma k odčítaniu 113 000 jednotiek z cestnej dopravy, t. j. až 1 % nákladnej dopravy na talianskych cestách (merané v tonokilometroch).

63 V decembri 2022 Rada prijala nariadenie³³ na zjednodušenie pravidiel štátnej pomoci týkajúcich sa stimulácie presunu na iné druhy dopravy. Komisia bude môcť prijať nariadenia o vyňatí štátnej pomoci pre železničnú dopravu, vnútrozemské vodné cesty a multimodálnu dopravu z oznamovacej povinnosti, a tým aj z predchádzajúceho posúdenia Komisiou v súlade s príslušným článkom zmluvy³⁴.

³³ Nariadenie Rady (EÚ) 2022/2586.

³⁴ Článok 93 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Sieť infraštruktúry EÚ ešte nie je vhodná pre potreby intermodality, ale revízia TEN-T je príležitosť na zlepšenie tejto situácie

64 Ak sa hospodárske subjekty majú rozhodnúť pre iné druhy dopravy, než je výhradne cestná, potrebujú zavedenú interoperabilnú fyzickú infraštruktúru. Jednou kľúčovou zložkou takejto infraštruktúry sú prekládkové terminály, buď vnútrozemské platformy alebo námorné prístavy, ktoré dokážu manipulovať s nákladnými nákladovými jednotkami, t. j. presúvať ich z jedného druhu dopravy na iný.

65 Konkurencieschopná intermodálna cesta si popri dobre umiestnených a dostupných termináloch vyžaduje, aby bol efektívny aj každý využívaný druh dopravy. Dopravné podniky navyše musia vedieť rýchlo identifikovať alternatívne možnosti, ak jeden druh dopravy nemožno použiť (napr. príliš nízka hladina vody vo vnútrozemských vodných cestách), aby zaručili spoľahlivú intermodálnu cestu a zabránili spätnému presunu na cestnú dopravu, ktorá je prirodzene flexibilnejšia.

66 Posúdili sme, či:

- o mali prevádzkovatelia logistiky ľahko dostupné informácie o existujúcich intermodálnych termináloch a kapacitách siete, ktoré im umožňujú naplánovať efektívnu cestu,
- o mala Komisia prehľad o potrebe infraštruktúry terminálov,
- o napredovanie v zlepšovaní lineárnej infraštruktúry na stimuláciu intermodálnej dopravy bolo dostatočné,
- o sa na podporu presunu na iné druhy dopravy využívali projekty financované EÚ.

Ťažko dostupné informácie o existujúcich intermodálnych termináloch bránia prevádzkovateľom v tom, aby svojim klientom ponúkali tú najlepšiu možnú intermodálnu dopravu

67 Zistili sme, že pre veľkú časť siete neboli elektronické informácie o aspektoch, ako sú napríklad poloha a služby terminálu, ako aj o kapacite terminálu v reálnom čase, okamžite k dispozícii. To odrádza prevádzkovateľov logistiky od výberu intermodálnej dopravy, pretože získanie informácií potrebných na návrh nových intermodálnych ciest pre ich náklad trvá dlhšie a je drahšie.

68 V roku 2015 vytvorila Komisia expertnú skupinu, tzv. Fórum pre digitálnu dopravu a logistiku, ktoré sa má zaoberať touto otázkou. Táto skupina mala za úlohu vypracovať technické odporúčania o spôsobe štruktúrovania informačných tokov od podnikov k orgánom verejnej správy, ako aj medzi podnikmi, a očakáva sa, že ich vydá do konca roka 2022. Členské štáty však medzitým začali vyvíjať svoje vlastné vnútroštátne riešenia s cieľom pokročiť v digitalizácii logistického reťazca s rôznymi formami riadenia a rozdielmi v druhu zhromažďovaných informácií. Zistili sme, že Komisia nemala úplný prehľad o opatreniach členských štátov v oblasti vnútroštátnych digitálnych platforiem.

69 Zároveň sa pokúsila riešiť nedostatok informácií o dostupných termináloch pre železničnú dopravu tým, že v roku 2015 spustila [webové sídlo](#), ktoré mohli prevádzkovatelia terminálov využívať spolu s inými nástrojmi na zverejňovanie aktualizovaných informácií o svojich zariadeniach v súlade s požiadavkami platných právnych predpisov EÚ³⁵. Prevádzkovatelia však poskytli len obmedzené údaje. V skutočnosti nemajú povinnosť poskytovať údaje na tomto konkrétnom webovom sídle, a to ani v prípade, že sú prijímateľmi finančných prostriedkov EÚ. Komisia v roku 2020 previedla vlastníctvo tohto webového sídla na odvetvie (združenie manažérov železničnej infraštruktúry a prideľovacích orgánov) a naďalej finančne podporovala rozvoj portálu.

70 K dnešnému dňu je na tomto webovom sídle viac ako 10 000 zariadení železničnej nákladnej dopravy v EÚ, Európskom hospodárskom priestore a kdekoľvek inde (vrátane [Turecka](#) a Spojeného kráľovstva). Pri väčšine zariadení sú však informácie obmedzené na meno a kontaktné údaje vlastníka zariadenia s prepojením na webové sídlo terminálu. To znamená, že sa tu neuvádzajú informácie o technológii terminálu používanej pri nakladaní a o vlastnostiach infraštruktúry (ako je napríklad rozloženie koľají), podmienky prístupu, digitálne možnosti alebo poplatky za služby. Podobne nie sú zobrazené ani žiadne informácie o dostupnej kapacite terminálov v reálnom čase. Na základe vyššie uvedeného sme zistili, že uvedené webové sídlo sa v súčasnosti používa iba obmedzene.

71 Na národnej úrovni sme zistili, že dva zo šiestich členských štátov, ktoré sme navštívili (Nemecko a Holandsko), mali digitálnu mapu určenú prevádzkovateľovi logistiky s podrobnými údajmi o umiestnení intermodálnych terminálov na ich území.

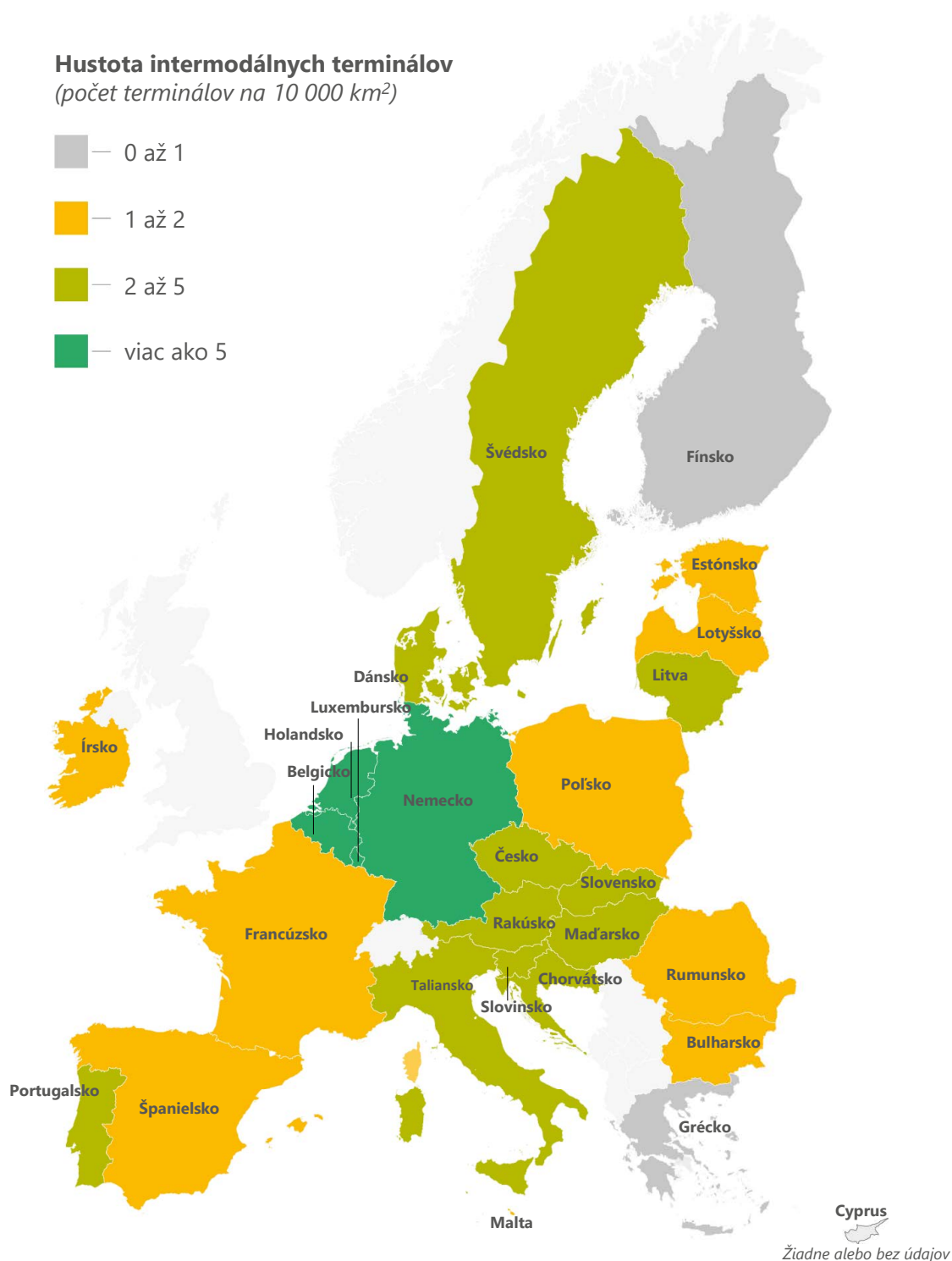
³⁵ Smernica (EÚ) 2012/34/EU a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/2177.

Komisia nemá prehľad o potrebe terminálov

72 Zistili sme, že Komisia nemá prehľad o aktuálnych termináloch a o termináloch, ktoré je potrebné postaviť alebo obnoviť na základe dopytu trhu, t. j. poskytovať prevádzkovateľom logistiky vhodnú infraštruktúru, ktorá im umožní ponúkať klientom riešenia využívajúce intermodálnu dopravu.

73 Nariadenie o TEN-T z roku 2013 nevyžaduje analýzu i) vhodnosti existujúcich intermodálnych terminálov pre súčasné a potenciálne dopravné toky nákladu a ii) o potrebe budúcich terminálov. V roku 2020 vykonala Medzinárodná železničná únia (UIC) analýzu o umiestnení existujúcich terminálov, ktorá ukázala výrazné rozdiely v hustote terminálov v rámci EÚ (pozri [ilustráciu 11](#)).

Ilustrácia 11 – Hustota intermodálnych terminálov podľa krajiny



Zdroj: EDA na základe údajov Medzinárodnej železničnej únie, *2020 Report on Combined Transport in Europe*.

74 Ani nariadenie o TEN-T z roku 2013 nevyžaduje získavanie informácií o digitalizácii infraštruktúry terminálov. Úroveň digitalizácie je dôležitá pre prevádzkovateľov logistiky na účinné zdieľanie, vyhýbanie sa meškaniam z dôvodu nedostatočnej kapacity terminálu alebo nedostupnosti prekládkových služieb. Nedostatok informácií

bráni Komisii vykonávať hĺbkové hodnotenia pripravenosti infraštruktúry na účinné riešenie intermodálnych tokov nákladnej dopravy. Spomedzi koridorov križujúcich členské štáty, ktoré sme navštívili, sleduje prítomnosť digitálnych systémov v termináloch iba škandinávsko-stredomorský koridor.

75 Komisia prijala opatrenie na nápravu tejto situácie tým, že do svojho návrhu na revíziu nariadenia o TEN-T z roku 2021 zahrnula príslušné ustanovenia týkajúce sa umiestnenia aj digitalizácie terminálov. Tento návrh ešte prechádza legislatívnym procesom. Členské štáty budú musieť vykonať štúdiu dopravného trhu, ktorú poskytnú Komisii, určiť hlavné toky premávky a existujúce intermodálne terminály, a posúdiť potrebu nových terminálov. K štúdii je potrebné priložiť akčný plán rozvoja siete multimodálnych nákladných terminálov.

76 Komisia zároveň do nariadenia o spoločných ustanoveniach zahrnula nové ustanovenie na roky 2021 – 2027³⁶. Týmto nariadením sa riadi okrem iného aj EFRR a KF. Na rozdiel od všeobecnejšej požiadavky v období 2014 – 2020 predložiť plány dopravy³⁷, nové nariadenie vyžaduje, aby členské štáty, ktoré do svojich programov zahrnuli investície do dopravy, predložili multimodálnu mapu existujúcej a plánovanej infraštruktúry vrátane umiestnení terminálov. Keďže Komisia sa rozhodla, že k tejto úlohe neposkytne členským štátom žiadne usmernenie, plány predložené členskými štátmi sa veľmi líšia, čo sťažuje a komplikuje vykonanie horizontálnej analýzy na úrovni EÚ.

Oneskorenia členských štátov v zabezpečení súladu lineárnej infraštruktúry s technickými požiadavkami brzdia konkurencieschopnosť intermodality

77 Kým potreby týkajúce sa lineárnej infraštruktúry a technických požiadaviek (rozchod koľaje, obrys vozidla, traťová rýchlosť atď.) sú posudzované a zoznam projektov je zostavený na úrovni EÚ (pozri [rámcik 1](#)), rozhodnutia o tom, či a kedy budú uvedené projekty nakoniec vykonané, sú v kompetencii členských štátov.

³⁶ Základná podmienka 3.1, príloha IV k [nariadeniu \(EÚ\) 2021/1060](#).

³⁷ *Ex ante* kondicionality 7.1, 7.2 a 7.3, príloha IX k [nariadeniu \(EÚ\) č. 1303/2013](#).

78 Do návrhu na revíziu nariadenia o TEN-T z roku 2021 Komisia zahrnula nové ustanovenia zamerané na podporu úlohy Komisie v zabezpečení rozvoja koridorov siete. Komisia môže konkrétne pre každý pracovný plán koridoru prijímať vykonávacie akty záväzné pre dotknutý členský štát. To by malo umožniť stanoviť pre rozvoj koridorov konkrétne lehoty a podmienky. Tento návrh zároveň poskytuje Komisii možnosť prijímať vykonávacie akty pre konkrétne úseky koridorov, predovšetkým pre komplexné cezhraničné úseky, alebo pre špecifické požiadavky na dopravnú infraštruktúru.

79 Aj keď v posledných rokoch došlo z hľadiska rozvoja infraštruktúry a súladu s technickými požiadavkami k pokroku, problémy s interoperabilitou a úzke miesta pretrvávajú. V najnovšej dvojročnej správe Komisie o pokroku³⁸ dosiahnutom pri realizácii siete TEN-T (na roky 2018 – 2019) sa uvádzalo, že hoci pri väčšine monitorovaných technických parametrov (10 zo 14) bola miera súladu vyššia ako 75 %, výkonnosť dvoch parametrov, ktoré sú pre intermodalitu obzvlášť dôležité, bola oveľa horšia. Týkajú sa možnosti prevádzkovania nákladných vlakov:

- s celkovou dĺžkou nad 740 metrov na využitie úspor z rozsahu a
- s mierou P400 na využitie najnovšieho typu kontajnerov. Aj keď sa nepožaduje obrys vozidla nad P400, čo je norma merania návesov, ktoré majú byť prepravované na kapsovom vozni, tento ukazovateľ sa predsa len monitoruje.

80 Zainteresované strany, s ktorými sme sa radili, zdôraznili fakt, že jedným zo zlepšení s najvyššou efektívnosťou nákladov pre intermodálnu dopravu umožňujúcim konkurovať cestnej doprave by bola prevádzka vlakov s dĺžkou 740 metrov. To bolo zdôraznené aj vo vyhlásení ministrov v Rotterdame z roku 2010³⁹. Dĺžka vlakov 740 metrov je však teoreticky dosiahnuteľná iba na 53 % týchto koridorov. A navyše, ako uvádza Komisia, je táto miera pravdepodobne nadhodnotená⁴⁰. Napríklad niektoré železničné úseky môžu byť označené ako technicky vyhovujúce pre prevádzku vlakov s dĺžkou 740 m, aj keď vlaky tejto dĺžky možno prevádzkovať iba v obmedzených časoch. Veľký počet terminálov navyše neponúka prekládkové koľaje pre 740 metrov dlhé vlaky, čo vyžaduje časovo náročné postupy posunovania.

³⁸ Európska komisia, Správa o pokroku dosiahnutom pri realizácii transeurópskej dopravnej siete v rokoch 2018 a 2019, [COM \(2021\) 818](#), 14.12.2021.

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

⁴⁰ Správa Komisie o pokroku, tamže.

81 Ďalším pozitívnym prvkom návrhu Komisie na revíziu nariadenia o TEN-T je nová požiadavka, aby trate pre nákladnú železničnú dopravu spĺňali normu P400 pre rozchod koľaje a mohli slúžiť najväčším typom kontajnerov. Aj keď táto vlastnosť výrazne napomáha intermodalite, v súčasnosti je v súlade s touto požiadavkou iba 40 % koridorov základnej siete. Zo šiestich členských štátov, ktoré sme navštívili, bol súlad s normou P400 obzvlášť obmedzený v Španielsku (6 %), vo Francúzsku (25 %), v Poľsku (36 %) a Taliansku (43 %)⁴¹. Realizácia tohto návrhu v plnej miere si preto vyžaduje významné investície a určovanie priorít zo strany členských štátov.

82 Napokon upozorňujeme, že na tej istej osi sa môže vyskytovať viacero úzkych miest v rôznych druhoch dopravy. Navyše aj úseky vyhovujúce požiadavkám sa môžu stať úzkym miestom, a to z dôvodu nepredpokladaných externých okolností (nízka alebo vysoká vodná hladina, nehody atď.). **Rámček 7** uvádza niekoľko príkladov rýnsko-alpského koridoru.

⁴¹ Európska komisia, *Comparative evaluation of transshipment technologies for intermodal transport and their cost*, 2022.

Rámček 7

Príklady obmedzujúce intermodálne cesty v rýnsko-alpskom koridore

Rýnsko-alpský koridor spája prístavy v Severnom mori v Belgicku a Holandsku s prístavom Janov v Stredozemnom mori a prechádza cez Švajčiarsko. Ide o koridor s najvyšším podielom necestnej dopravy v EÚ: asi 50 % ročného objemu nákladu v tomto koridore (t. j. 138 miliárd tonokilometrov) sa prepravuje po vode a podiel železnice predstavuje 16 %. Cestná preprava tvorí zvyšných 34 %⁴². K tomuto stavu prispievajú nariadenia vo Švajčiarsku, ktoré obmedzujú prepravu nákladu po cestách.

Kontajnerová doprava tvorí 9 % z celkového nákladu prepravovaného po rieke Rýn medzi Bazilejom a nemecko-holandskou hranicou. V období 2009 až 2017 vzrástol tento objem o 27 % (z 13,3 milióna ton na 16,9 milióna ton)⁴³. V nemeckom dopravnom pláne bol ako prioritný projekt na zvýšenie kapacity riečnej dopravy zahrnutý projekt na zvýšenie hĺbky splavného kanála z 1,90 m na 2,10 m⁴⁴. Tento projekt je ešte v ranej fáze plánovania a predpokladaný dátum jeho dokončenia ešte nebol stanovený.

Plavbu po rôznych úsekoch riek môže výrazne ovplyvniť sucho a následná nízka hladina vody, ako ukazujú skúsenosti aj z roku 2022. V roku 2018 veľké sucho spôsobilo pokles kontajnerovej dopravy o 13 %.

Záložnou variantou alebo ďalšou možnosťou presunu nákladu z cestnej dopravy pozdĺž koridoru v prípade sucha by mohla byť železničná doprava. Železničná sieť pozdĺž Rýna v Nemecku a vo Francúzsku však na to v súčasnosti nemá dostatočnú kapacitu. Plánované stavebné práce na obnovu siete na nemeckej strane spôsobili navyše v roku 2018 zrútenie tunela, čím sa vytvorilo ďalšie úzke dopravné miesto. Na rovnakom úseku v súčasnosti prebiehajú práce s predpokladaným dátumom ukončenia v roku 2041⁴⁵.

⁴² Európska komisia, *Study on the Rhine-Alpine TEN-T Core Network Corridor 2020*.

⁴³ *Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) Market Observation. Annual Report 2022*.

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

⁴⁵ Deutsche Bahn, [Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel](#), október 2022.

V projektoch financovaných z prostriedkov EÚ sa nevykonávali systematické odhady výsledkov presunu na iné druhy dopravy a uvedené výsledky nie sú dlhodobo monitorované

83 V období 2014 – 2020 bola intermodalita podporovaná z EFRR/KF a NPE predovšetkým prostredníctvom financovania projektov infraštruktúry, ako sú napríklad prekládkové terminály (pozri [ilustráciu 1](#)) alebo infraštruktúry lineárnej dopravy (železničné trate, cestné pripojenia na posledný kilometer atď.). Aby projekty financované z prostriedkov EÚ účinne a udržateľne prispievajú k presunu nákladnej dopravy z ciest na iné druhy dopravy, mal by sa tento postup plánovať a mali by byť monitorované dlhodobé účinky. Hodnotili sme preto plánovanie a monitorovanie projektov vybraných do našej vzorky.

Ilustrácia 1 – Výstavba nákladných žeriavov v intermodálnom termináli spolufinancovanom z prostriedkov EÚ v Poľsku



Zdroj: EDA.

84 Keď žiadatelia predložia návrhy svojich projektov, agentúra CINEA (v prípade nástroja NPE) alebo príslušný riadiaci orgán (v prípade EFRR/KF) vykoná výberové konanie, ktorého cieľom je určiť projekty, ktoré budú financované. Vo vzore žiadosti v rámci NPE musia prijímatelia opísať očakávané kladné a záporné účinky presunu na iné druhy dopravy. Na základe našej vzorky projektov na podporu intermodality sme zistili, že iba deväť zo 15 žiadostí o financovanie projektov obsahovalo časť o predpokladaných výsledkoch presunu na iné druhy dopravy po realizácii projektu

(napr. odhadovaný počet ton, ktoré sa vďaka projektu presunú z cestnej na železničnú dopravu). Hoci presun na iné druhy dopravy je jednou z hlavných očakávaných výhod pri intermodálnych projektoch, kvantifikovaný odhad presunu na iné druhy dopravy sa v žiadostiach nevyžadoval a dohody o grante zodpovedajúci cieľový objem pre presun na iné druhy dopravy neuvádzali ako cieľ, ktorý sa má dosiahnuť.

85 Ako sme už informovali v minulosti, pri realizácii dopravných projektov často vzniká meškanie⁴⁶. V prípade 16 projektov v našej vzorke sme zistili, že realizácia sa výrazne oneskorila v niekoľkých prípadoch:

- V čase auditu malo byť podľa pôvodných plánov dokončených 10 projektov. Dokončených bolo iba šesť z nich. Štyri projekty dosiahli predpokladané ciele a dva boli dokončené s obmedzeným rozsahom, čo viedlo k možnému riziku nerovnováhy medzi vytvorenou ponukou a dopytom po terminálových službách (pozri [tabuľku 1](#)).
- V 14 projektoch došlo k oneskoreniu, pričom priemerné oneskorenie bolo 21 mesiacov. Bolo spôsobené niekoľkými faktormi vrátane zdĺhavých postupov plánovania a vplyvu pandémie ochorenia COVID-19. Keďže 10 projektov (z ktorých 9 sa oneskorilo) nebolo na konci nášho auditu dokončených, nemohli sme posúdiť dosiahnutie cieľov týchto projektov.

Tabuľka 1 – Oneskorenia realizácie šiestich dokončených projektov v našej vzorke

Cieľ projektu	Dosiahnuté podľa plánu?	Oneskorenie (v mesiacoch)
Nový intermodálny terminál v prístave Rijeka (Chorvátsko): výstavba železničných tratí a rekonštrukcia zoraďovacej plochy.	Áno S nižšími než odhadovanými nákladmi z dôvodu úspor po obstaraní prác.	12
Obnova infraštruktúry prístavu Rijeka (Chorvátsko): rozšírenie prístavnej hrádze, rekonštrukcia nákladnej časti železničnej stanice a výstavba zoraďovacej plochy.	Áno	21

⁴⁶ Okrem iného [osobitná správa 08/2016](#): „Železničná nákladná doprava v EÚ: stále nie na správnej dráhe“, [osobitná správa 23/2016](#): „Námorná doprava v EÚ: v rozbúrených vodách – príliš neúčinné a neudržateľné investície“ a [preskúmanie 09/2018](#): „Na ceste k úspešnému odvetviu dopravy v EÚ: problémy, ktorými sa treba zaoberať (situačná správa)“.

Výstavba cestno-železničného terminálu v meste Badajoz (Španielsko) a okolitej logistickej oblasti.	Nie, obmedzenie rozsahu Železnično-cestný terminál bol postavený s plánovanou prevádzkovou kapacitou, ale oblasť logistickej platformy bola v porovnaní s plánmi znížená o 58 %. To predstavuje riziko nedostatočného dopytu po termináli. Prijímateľ v snahe toto riziko riešiť začal nový projekt spolufinancovaný z EFRR, aby oblasť logistickej platformy dokončil. Projekt má byť dokončený do septembra 2023.	24
Zlepšenie existujúcich cestných a železničných pripojení vo vonkajšom prístave Gdansk (Poľsko).	Áno	5
Nákup podkontajnerových platforiem na prevádzku intermodálnych pripojení v Poznani (Poľsko).	Áno	-
Obnova kotvísk a manipulačných a skladovacích zariadení pre cestné vozidlá v prístavoch Rostock (Nemecko) a Hanko (Fínsko) – Pobaltská námorná diaľnica.	Nie, obmedzenie rozsahu Nebolo možné získať nový priestor určený na manipuláciu a uskladnenie v prístave Rostock. Boli však obnovené kotviská podľa pôvodného plánu, čo umožnilo väčšiu kapacitu. To znamená, že v prípade, že sa existujúce manipulačné a skladovacie zariadenie ukáže ako nedostatočné, vznikne riziko nového úzkeho miesta.	9

Zdroj: EDA.

86 Intermodálne projekty si v porovnaní s projektmi, do ktorých je zapojený jeden druh dopravy, vyžadujú väčšiu koordináciu, pretože vlastníci rôznych infraštruktúr určených na prepojenie môžu byť odlišní a môže ísť o verejné i súkromné subjekty, ktoré majú vlastné priority a postupy plánovania. Tieto problémy prispeli k oneskoreniam v realizácii, ako ukazujú príklady v [rámcu 8](#).

Rámček 8

Príklady problémov s koordináciou

- 1) Prístav Terst je taliansky prístav s najvyšším podielom kontajnerov prepravovaných do prístavu aj z prístavu po železnici (52 % v roku 2020). EÚ financovala (prostredníctvom NPE) obnovu železničnej infraštruktúry v posunovacej oblasti prístavu (pozri [ilustráciu 2](#)) a nasadzovanie IT riešení súvisiacich s nákladnou dopravou. Časť železničnej infraštruktúry vlastní riadiaci orgán prístavu a časť vlastní národný správca železničnej infraštruktúry. V priebehu realizácie sa tieto dva orgány rozhodli spojiť sily, čo viedlo k zmene návrhu na zabezpečenie efektívnejších operácií. Tento krok prispel k oneskoreniam tohto projektu.

Ilustrácia 2 – Posunovacia plocha v prístave Terst



Zdroj: EDA.

- 2) EÚ financovala (prostredníctvom NPE) obnovu zariadení intermodálnej dopravy v trimodálnom nákladnom termináli v prístave Rotterdam, ktorý je z hľadiska objemu prepravovaných ton najväčším prístavom EÚ. Vlastníkmi terminálu sú súkromné zainteresované strany z rôznych krajín. Realizácia sa oneskorila o dva roky v dôsledku i) plánovaných zmien vo vlastníckej štruktúre terminálu, ku ktorým došlo po schválení financovania, ale ktoré ešte neboli realizované, a ii) krízy spôsobenej ochorením COVID-19 a problémov s povolenkami. V čase auditu bolo konečné rozhodnutie o rozšírení pozastavené až do získania súhlasu zo strany akcionárov.

87 Pokiaľ ide o nástroj NPE a EFRR/KF, zistili sme, že CINEA a riadiace orgány monitorovali výstupy projektu, no takmer nikdy nezhrmažďovali údaje o výsledkoch a vplyvoch infraštruktúry (napr. množstve ton skutočne presunutých z cestnej dopravy na menej znečisťujúce druhy). Navyše sa nevykonávali systematické *ex post* hodnotenia na zhodnotenie výsledkov a vplyvov. Bez ohľadu na čas potrebný na to, aby sa výsledky a vplyvy prejavili, a realizáciu účinkov nebolo preto možné určiť osvedčené postupy a spoločné výzvy pri financovaní intermodálnych projektov, čo potvrdzuje predchádzajúce zistenia EDA⁴⁷.

⁴⁷ Okrem iného [preskúmanie 05/2021](#): „Rámec EÚ pre veľké projekty dopravnej infraštruktúry: medzinárodné porovnanie“, [osobitná správa 10/2020](#): „Dopravné infraštruktúry EÚ: potreba rýchlejšej realizácie megaprojektov, aby sa včas prejavili účinky siete“ a [osobitná správa 19/2019](#): „INEA: prínosy boli zrealizované, no treba ešte vyriešiť nedostatky v súvislosti s NPE“.

Závery a odporúčania

88 Celkovo sme dospeli k záveru, že regulačná a finančná podpora EÚ venovaná intermodálnej nákladnej doprave nebola dostatočne účinná, pretože v EÚ stále nie sú rovnaké podmienky pre intermodálnu nákladnú dopravu v porovnaní s cestnou dopravou. Dôvodom sú i) nedostatky v navrhovaní a monitorovaní cieľov EÚ v oblasti intermodálnej dopravy v súvislosti s ekologizáciou nákladnej dopravy, ii) regulačné ustanovenia, ktoré pôsobia proti cieľu stimulovať intermodálnu dopravu a iii) problémy v rozvoji terminálov a lineárnej infraštruktúry. Konkurencieschopnosť intermodálnej nákladnej dopravy v EÚ možno zvýšiť, len ak sa tieto problémy budú urýchlene riešiť.

89 Zistili sme, že Komisia nemala osobitnú stratégiu EÚ pre intermodalitu. Namiesto toho bola intermodalita súčasťou širších stratégií ekologizácie dopravy nákladu a presunu na iné druhy dopravy, konkrétne Plánu jednotného európskeho dopravného priestoru z roku 2011 a Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu z roku 2020. Tieto stratégie zahŕňali ciele zamerané na zvyšovanie podielu udržateľných druhov dopravy, neobsahovali však ciele intermodálnej dopravy. Tieto ciele EÚ sú navyše stále nerealistické, pretože základné predpoklady neboli založené na spoľahlivých simuláciách rozsahu, v akom možno presun na iné druhy dopravy realisticky dosiahnuť, ak vezmeme do úvahy i) existujúce dlhodobé obmedzenia infraštruktúry v prípade železníc a vnútrozemských vodných ciest a ii) regulačné prekážky ovplyvňujúce konkurencieschopnosť intermodálnej dopravy (pozri body 26 – 32).

90 Ciele stanovené na úrovni EÚ neboli dohodnuté s členskými štátmi a neboli rozčlenené na vymáhateľné ciele na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni koridoru. Členské štáty si vypracovali vlastné stratégie presunu na iné druhy dopravy a stanovili si vlastné ciele, ktoré neboli zosúladené s cieľmi EÚ a boli dokonca ešte ambicióznejšie. Komisia nemonitorovala dôsledne súlad týchto stratégií s cieľmi EÚ čiastočne z dôvodu rozmanitosti národných cieľov a lehôt na ich dosiahnutie (pozri body 33 – 38).

91 A napokon monitorovanie Komisie zamerané na prínos intermodality k dosahovaniu cieľov EÚ na ekologizáciu dopravy nákladu bolo výrazne obmedzené pre nedostatok údajov od členských štátov (pozri body 39 – 41).

Odporúčanie 1 – Stanoviť ciele týkajúce sa podielu druhov dopravy v koridoroch základnej siete a podávať o nich správy

Komisia by mala:

- a) v úzkej spolupráci s dotknutými členskými štátmi špecifikovať ciele pre koridory základnej siete týkajúce sa podielu tokov nákladnej dopravy vrátane intermodálnych tokov;
- b) požadovať, aby európski koordinátori podávali správy o dosiahnutí týchto cieľov a určili investície potrebné na ich splnenie;
- c) zlepšiť získavanie vnútroštátnych údajov o intermodálnej nákladnej doprave v spolupráci s Eurostatom a národnými štatistickými úradmi, najmä posúdiť potrebu začleniť povinnosť poskytovať údaje do právnych predpisov.

Cieľový dátum vykonania: do konca roka 2024 pre body a) a b) a do konca roka 2026 pre bod c).

92 Kľúčovým faktorom udržateľných politických rozhodnutí je regulácia trhu. Ustanovenia smernice o kombinovanej doprave, ktorá je jediným právnym predpisom EÚ o intermodálnej doprave, sú však zastarané. Okrem toho sa transpozícia niektorých ustanovení medzi členskými štátmi líšila, čo bolo pre prevádzkovateľov logistiky zdrojom neistoty. Komisia sa už niekoľkokrát pokúsila o revíziu tejto smernice, no nepodarilo sa jej získať súhlas členských štátov (pozri body 43 – 45).

93 Existujúce výnimky alebo možnosti v právnom rámci EÚ týkajúce sa cestnej dopravy sú v rozpore s inými ustanoveniami zameranými na stimuláciu intermodality. Navyše, pokiaľ ide o regulačný rámec EÚ platný pre železničnú dopravu, existujú obavy spojené s riadením kapacity a interoperabilitou, ktoré budú pravdepodobne pretrvávať, ak sa neprijme nové legislatívne opatrenie (pozri body 46 – 54).

94 Komisia podnikla kroky na ďalšie zjednodušenie rámca EÚ pre štátnu pomoc, ktorý sa uplatňuje v prípade, že poskytnuté dotácie naplňajú pojem pomoci stanovený v zmluve. V roku 2022 Rada prijala nariadenie, aby pripravila pôdu pre vyňatie opatrení vedúcich k presunu cestnej dopravy na iné druhy z tohto postupu. Výnimky by sa vzťahovali na železničnú dopravu, dopravu po vnútrozemských vodných cestách a na multimodálnu dopravu (pozri body 55 – 63).

95 Nedostatok i) verejne dostupných informácií o existujúcich intermodálnych termináloch a službách, ktoré ponúkajú a ii) informácie o kapacitách siete v reálnom čase sú faktory, ktoré bránia odosielateľom a prevádzkovateľom logistiky ponúkať svojim klientom tie najlepšie možné intermodálne cesty. Kým Komisia pracuje na vypracovaní spoločných technických noriem týkajúcich sa digitalizácie informačných tokov, členské štáty už vyvíjajú svoje vlastné logistické platformy s rôznymi typmi získavaných informácií. Okrem toho, pokus Komisie vytvoriť v roku 2015 webové sídlo EÚ s informáciami o železničných termináloch priniesol obmedzené výsledky, pretože prevádzkovatelia terminálov poskytovali iba obmedzené údaje (pozri body 67 – 71).

Odporúčanie 2 – Pripraviť regulačné zmeny na zlepšenie konkurencieschopnosti intermodálnej dopravy

Komisia by mala pripraviť revíziu regulačného rámca pre:

- a) **železničnú dopravu**, aby sa odstránili existujúce regulačné prekážky a mohla sa stať konkurenčnou alternatívou výhradne cestnej dopravy. Konkrétne sú potrebné ustanovenia o riadení kapacít, ktoré lepšie vyhovujú potrebám služieb nákladnej dopravy, a na reguláciu technických a prevádzkových noriem, ktoré sú v súčasnosti vnútroštátne;
- b) **kombinovanú dopravu** rozširujúci svoju pôsobnosť na intermodálnu dopravu a **výhradne cestnú dopravu**. Cieľom týchto revízií by malo byť znížiť rozmanitosť v realizácii členskými štátmi, zahrnúť ustanovenia o digitalizácii informačných tokov a posilniť stimuly za intermodálnu dopravu v porovnaní s dopravou výhradne po cestách.

Cieľový dátum realizácie: do konca roka 2024.

96 Zistili sme, že Komisia nemala prehľad o aktuálnych termináloch a termináloch, ktoré je ešte potrebné vybudovať alebo obnoviť, aby spĺňali potreby odvetvia. Zistili sme tiež, že nesúladi úsekov transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) s konkrétnymi technickými požiadavkami, ako je možnosť prevádzkovať vlaky s dĺžkou 740 metrov, naďalej obmedzovala potenciál ďalšieho zvýšenia intermodálnej dopravy (pozri body 72 – 82).

97 Návrh Komisie z roku 2021 na revíziu nariadenia o TEN-T má potenciál zlepšiť situáciu: členské štáty by museli posúdiť potrebu infraštruktúry terminálov a Komisia by mohla prijať vykonávacie akty, aby bolo možné stanoviť lehoty a podmienky realizácie úsekov siete (pozri body 72 – 82).

Odporúčanie 3 – Položiť základy koordinovaného posudzovania potreby intermodálnych terminálov zo strany členských štátov

Ako ďalší krok k návrhu revízie nariadenia o TEN-T z roku 2021 by Komisia mala poskytnúť členským štátom jasné usmernenia o tom, i) ako vykonať trhovú štúdiu a ii) zostaviť plán rozvoja terminálov, najmä s ohľadom na cezhraničné aspekty a pozdĺž koridorov základnej siete.

Cieľový dátum vykonania: dvanásť mesiacov po prijatí nového nariadenia o TEN-T.

98 Pri realizácii dopravných projektov často dochádza k oneskoreniam: bolo to tak aj v 14 zo 16 projektov na podporu intermodality vo vzorke. Okrem iných príčin (ako sú zdĺhavé postupy plánovania a vplyv pandémie ochorenia COVID-19) sme zistili, že k týmto oneskoreniam prispela osobitná charakteristika intermodálnych projektov, konkrétne potreba koordinovať rôznych verejných a súkromných aktérov (pozri body 83 – 87).

99 Predkladatelia projektov podporujúcich intermodalitu, ktorí získali finančné prostriedky od Komisie prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy alebo od riadiacich orgánov prostredníctvom Európskeho fondu regionálneho rozvoja alebo Kohézneho fondu v období 2014 – 2020 nemuseli vo svoji projektových žiadostiach odhadovať konkrétne výsledky z hľadiska presunu na iné druhy dopravy. Hoci niektorí predkladatelia v našej vzorke uviedli takéto odhady, do dohôd o grante neboli zahrnuté ako ciele. Monitorovanie intermodálnych projektov financovaných z prostriedkov EÚ sa zameriavalo skôr na výstupy než na výsledky a vplyvy. V dôsledku toho a bez ohľadu na čas potrebný na to, aby sa výsledky a vplyvy prejavili, nie je možné systematicky identifikovať osvedčené postupy a problémy vo financovaní intermodálnych projektov (pozri body 83 – 87).

100 Aj keď EÚ poskytuje granty na infraštruktúru intermodálnych terminálov na obmedzenie investičných nákladov vlastníkov, zistili sme, že v prípade projektov zaradených do našej vzorky neexistovala požiadavka zahrnúť do projektovej žiadosti posúdenie vhodnosti grantu pre predpokladanú výšku poplatkov a potenciálny presun na iné druhy dopravy, ktorý projekt generuje. Ide o nevyužitú možnosť zabezpečiť lepšiu konkurencieschopnosť intermodálnych služieb nákladnej dopravy (pozri body 55 – 61).

Odporúčanie 4 – Pri projektoch financovaných EÚ posúdiť potenciál presunu na iné druhy dopravy pomocou analýz nákladov a prínosov

Na to, aby Komisia ďalej stimulovala presun na iné druhy dopravy prostredníctvom projektov financovaných z prostriedkov EÚ, mala by:

- a) požadovať, aby prijímatelia projektov financovaných z Nástroja na prepájanie Európy (priame riadenie) a zameraných na prechod na iný druh dopravy (najmä na terminálovú a prístavnú infraštruktúru) v **analýze nákladov a prínosov** povinne vypracovanej v rámci žiadosti o grant uvádzali kvantifikovaný odhad potenciálu projektu ohľadom prechodu na iný druh dopravy a odhad výšky poplatkov, ktoré by tento prechod spôsobil;
- b) v prípade projektov v rámci zdieľaného riadenia propagovať medzi riadiacimi orgánmi a monitorovacími výbormi programov koncepcie uvedené v písmene a), a to najmä pri navrhovaní operačných programov.

Cieľový dátum realizácie: do konca roka 2023.

Túto správu prijala komora II, ktorej predsedá Annemie Turtelboom, členka Dvora audítorov, v Luxemburgu na svojom zasadnutí dňa 15. februára 2023.

Za Dvor audítorov

Tony Murphy
predseda

Prílohy

Príloha I – Hlavné reformy a investície týkajúce sa intermodality v plánoch obnovy a odolnosti členských štátov vybraných na audit

Členský štát	Opis (R)eformy alebo (I)nvestície	(R)/ (I)	Rozpočet (mil. EUR)	Lehota
Francúzsko	Revízia zákona o mobilite a aktualizácia finančného a prevádzkového plánovania štátnych investícií do dopravnej infraštruktúry	R	neuvedené	4. štvrťrok 2023
	Renovácia a modernizácia vodných ciest vrátane plavebných komôr a priehrad (100 projektov)	I	100 ¹	4. štvrťrok 2024
	Renovácia celkovo 330 km tratí pre nákladnú dopravu	I	40	4. štvrťrok 2025
Nemecko	V národnom pláne obnovy a odolnosti sme neidentifikovali reformy alebo investície, ktoré by priamo prispievali k intermodalite.			
Taliansko	Zjednodušenie procesu strategického plánovania v prístavoch	R	neuvedené	4. štvrťrok 2022
	Digitalizácia siete logistického reťazca prístavov a nákladných terminálov	I	47	2. štvrťrok 2024
	Vybudovanie 663 km vysokorýchlostných železničných tratí pre cestujúcich alebo náklad pripravených na prevádzku	I	14 750	2. štvrťrok 2026

Členský štát	Opis (R)eformy alebo (I)nvestície	(R)/ (I)	Rozpočet (mil. EUR)	Lehota
	Systém ERTMS pripravený na prevádzku na 4 800 km železničnej siete	I	2 970	2. štvrťrok 2026
Holandsko	Zavedenie európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS); 130 vysielačích a prijímacích základňových staníc (železničné stĺpy GSM), poskytovanie systémov prispôsobených používateľom a funkčný centrálny bezpečnostný systém	I	149	4. štvrťrok 2024
	Rozvoj základnej dátovej infraštruktúry a dosiahnutie 30 % digitálnej pripravenosti v holandskom logistickom sektore	I	36	4. štvrťrok 2025
Španielsko	Prijatie a zverejnenie Orientačnej železničnej stratégie vrátane opatrení o intermodalite a podpore železničnej nákladnej dopravy	R	neuvedené	4. štvrťrok 2022
	1 400 km modernizovaných železničných tratí v koridoroch hlavnej siete TEN-T vrátane obnovy tratí, elektrifikácie a ERTMS	I	2 988	2. štvrťrok 2026
	Modernizovaná 900 km komplexná železničná sieť, ktorá je interoperabilná najmä vo vzťahu k TEN-T	I	1 010	2. štvrťrok 2026
	Intermodálne terminály a logistická infraštruktúra	I	802	2. štvrťrok 2026
	Udržateľná a digitálna doprava vrátane systému ERTMS	I	447	2. štvrťrok 2026
Poľsko	Novela zákona o železničnej doprave na kompenzáciu správcov infraštruktúry za zníženie poplatkov za prístup	R	neuvedené	4. štvrťrok 2022

Členský štát	Opis (R)eforemy alebo (I)nvestície	(R)/ (I)	Rozpočet (mil. EUR)	Lehota
	Rozšírenie cestného mýtného systému na ďalších 1 400 km diaľníc a rýchlostných ciest na podporu konkurencieschopnosti železničného sektora	R	neuvedené	1. štvrtrok 2023
	Zvýšenie manipulačnej kapacity prevádzkových terminálov najmenej o 5 % na základe inštalovanej kapacity 9,1 mil. TEU/ročne (východiskový údaj z roku 2020)	I	175	2. štvrtrok 2026
	Modernizácia 478 km železničných tratí, z čoho 200 km je na hlavnej sieti TEN-T	I	1 731	2. štvrtrok 2026
	Zavedenie systému ERTMS: inštalácia 35 automatizovaných kontrolných bodov, obnova 45 úrovňových križovatiek a inštalovanie 180 palubných zariadení ERTMS	I	341	2. štvrtrok 2026

¹ Rozpočet 100 mil. je určený nielen na 100 projektov priehrad a plavebných komôr, ale zahŕňa aj investície do nabíjacích staníc otvorených pre verejnosť a jazdných pruhov vyhradených pre verejnú dopravu.

Zdroj: EDA.

Príloha II – Zoznam projektov spolufinancovaných EÚ, ktoré boli vybraté do vzorky auditu

A – Zoznam projektov spolufinancovaných prostredníctvom NPE, ktoré sme navštívili a preskúmali počas auditu

Členský štát	Názov a opis projektu	Typ podpory intermodality	Dátum začiatku	Dátum dokončenia (plánovaný/skutočný)	Celkové oprávnené náklady (EUR) (plánované/skutočné)	Miera spolufinancovania EÚ	Viazané spolufinancovanie EÚ (EUR) (plánované/skutočné)
Chorvátsko	Rozvoj multimodálnej platformy v prístave Rijeka a prepojenie s kontajnerovým terminálom Jadranská brána	Infraštruktúra terminálov	16. 7. 2015	31. 12. 2019 31. 12. 2020	35 556 000 34 545 179	85 %	30 222 600 29 363 402
	Obnova infraštruktúry v prístave Rijeka – kontajnerový terminál mólo Záhreb	Infraštruktúra terminálov	1. 10. 2016	31. 12. 2020 30. 9. 2022	31 587 125	85 %	26 849 056
Nemecko/ Fínsko	Rozvoj kapacity prístavu pre integrované prepojenie(-a) pobaltských námorných diaľnic (Rostock – Hanko)	Zlepšenie kapacity prístavov (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
Francúzsko	Prístav Le Havre – Práce na zlepšenie riečneho prístupu do prístavu Port 2000	Zlepšenie kapacity prístavu	1. 4. 2019	30. 11. 2023 31. 12. 2024	125 000 000	20 %	24 900 000
	Automatizovaný terminál kombinovanej dopravy v Calais, ktorý umožňuje presun všetkých návesov z cestnej na železničnú dopravu	Výstavba železnično-cestného terminálu pre návesy	1. 11. 2018	31. 12. 2023	31 219 307	22,47 %	7 015 401

Členský štát	Názov a opis projektu	Typ podpory intermodality	Dátum začiatku	Dátum dokončenia (plánovaný/skutočný ¹)	Celkové oprávnené náklady (EUR) (plánované/skutočné)	Miera spolufinancovania EÚ	Viazané spolufinancovanie EÚ (EUR) (plánované/skutočné)
Taliansko	Obnova železničnej infraštruktúry prístavu Terst	Obnova železničnej infraštruktúry v posunovacej oblasti prístavu	10. 4. 2018	31. 12. 2023 31. 12. 2024	32 700 000	20 %	6 540 000
Holandsko	Obnova terminálu kombinovanej dopravy Rotterdam World Gateway	Obnova terminálu kombinovanej dopravy Rotterdam World Gateway	25. 10. 2018	31. 12. 2022 31. 12. 2024	27 945 000	20 %	5 589 000
Poľsko	Zlepšenie železničného prístupu do prístavu Gdansk	Zlepšenie železničného prístupu do prístavu	1. 9. 2016	31. 12. 2020 31. 12. 2022	141 509 434 132 774 644	81,75 %	115 683 962 108 543 272
	Rozšírenie a modernizácia cestnej a železničnej siete vonkajšieho prístavu	Zlepšenie železničného / cestného prístupu do prístavu	16. 2. 2016	31. 12. 2020 30. 6. 2021	28 765 560	85 %	24 450 726
Španielsko	Intermodálna logistická platforma v juhozápadnej Európe (Badajoz)	Výstavba intermodálneho železnično-cestného terminálu	14. 4. 2014	15. 9. 2020 15. 9. 2022	35 766 385 24 244 401	21,18 %	7 576 522 5 272 125

¹ Skutočný dátum ukončenia, ako sa uvádza v poslednej dohode o grante.

B – Zoznam projektov spolufinancovaných prostredníctvom EFRR/KF, ktoré sme navštívili a preskúmali počas auditu

Členský štát	Názov a opis projektu	Typ podpory intermodality	Dátum začiatku	Dátum dokončenia (plánovaný/skutočný)	Celkové oprávnené náklady (EUR) (plánované/skutočné)	Miera spolufinancovania EÚ	Viazané spolufinancovanie EÚ (EUR) (plánované/skutočné)
Taliansko	Výstavba obchádzkovej komunikácie v dĺžke asi 6,3 km vrátane tunelov prepájajúcej prístav Salerno s hlavnou sieťou TEN-T (koridor Scan-Med) – fáza II hlavného projektu	Výstavba obchádzkovej komunikácie na prístup do prístavu Salerno	27. 12. 2006	30. 6. 2019 31. 12. 2022	60 567 974	75 %	45 425 981
Poľsko	Modernizácia železničnej prístupovej trate do prístavu Gdansk v dĺžke približne 11 km vrátane obnovy mostov a križovatiek – fáza II hlavného projektu	Zlepšenie železničného prístupu do prístavu	27. 10. 2015	31. 10. 2017 30. 9. 2023	43 810 890 39 682 750	85 %	35 048 712 33 730 388
	Modernizácia cestného prístupu do prístavu Štetín na zlepšenie dostupnosti prístavu ¹	Zlepšenie cestného prístupu do prístavu	23. 7. 2020	31. 3. 2023 30. 6. 2023	42 985 038	85 %	36 537 283
	Nákup intermodálneho vybavenia súkromným prevádzkovateľom terminálu	Podporná infraštruktúra intermodálnych terminálov (železnica – cesta)	23. 1. 2017	30. 9. 2019	18 387 568	50 %	9 189 284

Členský štát	Názov a opis projektu	Typ podpory intermodality	Dátum začiatku	Dátum dokončenia (plánovaný/skutočný)	Celkové oprávnené náklady (EUR) (plánované/skutočné)	Miera spolufinancovania EÚ	Viazané spolufinancovanie EÚ (EUR) (plánované/skutočné)
	Stavebné práce na prípravu skladovacej plochy, nákup a inštalácia portálových žeriavov, ramenových nakladačov a systémov riadenia dopravy	Podporná infraštruktúra intermodálnych terminálov (železnica – cesta)	1. 10. 2019	31. 12. 2021 31. 3. 2023	13 801 021	62 %	8 533 357
Španielsko	Zavedenie prvej fázy logistickej oblasti Antequera	Výstavba intermodálneho terminálu a okolitej logistickej oblasti	1. 1. 2019	31. 12. 2022 31. 12. 2023	41 530 092	63 %	26 174 279

¹ Projekt bol riadiacim orgánom vyhodnotený ako projekt relevantný pre intermodalitu. Komisia ho považuje za výhradne cestný projekt.

Zdroj: Údaje od riadiacich orgánov a z vlastnej analýzy EDA.

Príloha III – Predchádzajúce osobitné správy EDA a preskúmania týkajúce sa intermodálnej dopravy

Preskúmanie 09/2018: „Na ceste k úspešnému odvetviu dopravy v EÚ: problémy, ktorými sa treba zaoberať (situačná správa)“.

Osobitná správa 13/2017: „Jednotný Európsky systém riadenia železničnej dopravy: bude táto politická voľba niekedy uskutočnená?“.

Osobitná správa 23/2016: „Námorná doprava v EÚ: v rozbúrených vodách – príliš neúčinné a neudržateľné investície“.

Osobitná správa 08/2016: „Železničná nákladná doprava v EÚ: stále nie na správnej dráhe“.

Osobitná správa 01/2015: „Vnútroštátna vodná doprava v Európe: od roku 2001 žiadne významné zvýšenie jej podielu na doprave ani zlepšenie podmienok splavnosti“.

Osobitná správa 03/2013: „Boli programy Marco Polo účinné v presune dopravy z ciest?“.

Osobitná správa 08/2010: „Zlepšovanie výkonnosti dopravy na transeurópskych železničných osiach: Boli investície EÚ do železničnej infraštruktúry účinné?“.

Príloha IV – Naša analýza štyroch postupov posudzovania Komisie

Typy posúdenia	Právny základ	Zistenia
Národné plány dopravy	Nariadenie (EÚ) 1315/2013	Článok 49 nariadenia o TEN-T vyžaduje, aby členské štáty posielali svoje národné plány a programy dopravy Komisii na informačné účely. Nerobia to však systematicky, pretože Komisia aktívne nežiada o predloženie. Členské štáty navyše nie sú povinné zostavovať národné plány dopravy alebo dodržiavať spoločnú metodiku, ak ich zostavujú. Preto neexistuje ani povinnosť začleňovať ciele týkajúce sa presunu na iné druhy dopravy. Šesť členských štátov zo vzorky tento typ stratégie vytvorilo. V týchto plánoch sme však nenašli žiaden dôkaz o konkrétnych pripomienkach vznesených komisiou o cieľoch presunu na iné druhy dopravy a o ich zosúladení s európskymi cieľmi.
Národný energetický a klimatický plán	Nariadenie (EÚ) 2018/1999	Článok 9 tohto nariadenia vyžaduje, aby členské štáty predložili Komisii integrovaný národný energetický a klimatický plán. Členské štáty musia riadne zohľadniť pripomienky Komisie alebo zverejniť svoje dôvody, prečo to neurobili. Nevyžaduje sa, aby do týchto plánov začlenili opatrenia na presun na iné druhy dopravy. Z členských štátov vo vzorke výslovne začlenilo takéto opatrenia iba Taliansko. Bez ohľadu na to, posúdenie plánu zo strany Komisie neobsahovalo analýzu očakávaných výsledkov vo vzťahu k cieľom EÚ. Komisia zohľadňovala národné plány pri vytváraní základného scenára na základe Európskej zelenej dohody. Tento scenár však nemá konkrétne projekcie týkajúce sa intermodálnej dopravy a presunu na iné druh dopravy.
Plány obnovy a odolnosti (pozri bod 15)	Nariadenie (EÚ) 2021/241	Článok 18 nariadenia vyžaduje, aby členské štáty posielali Komisii svoje plány obnovy a odolnosti na posúdenie. V prípade pozitívneho posúdenia Komisia pripraví vykonávacie rozhodnutie, ktoré schváli Rada. Členské štáty nie sú povinné začleniť do svojich plánov dopravné ciele, plány však musia prispieť k riešeniu všetkých alebo významnej podskupiny problémov identifikovaných v príslušných odporúčaniach pre jednotlivé krajiny alebo v iných dokumentoch (napr. správy o jednotlivých krajinách) prijatých v kontexte európskeho semestra.

		Z členských štátov, ktoré sme navštívili, dostali Poľsko (2019) a Španielsko (2020) príslušné odporúčania pre svoju krajinu týkajúce sa presunu na iné druhy dopravy. Komisia overila, že oba členské štáty zaradili do svojich plánov príslušné reformy a opatrenia. Pozorovali sme však, že Komisia nepripomienkovala plán Nemecka, ktorý neobsahoval žiadne opatrenia týkajúce sa intermodality, aj keď správa o krajine z roku 2020 zdôraznila slabé stránky týkajúce sa splavnosti a efektívnosti dopravy viacerých vnútrozemských vodných ciest. Správe zdôraznila skutočnosť, že nie je možné zabezpečiť efektívny prechod z cestnej na železničnú dopravu a dopravu po vnútrozemských vodných cestách, keďže cestná doprava má najväčší podiel na doprave nákladu.
Partnerské dohody	Nariadenie o spoločných ustanoveniach (EU) 1303/2013	Partnerské dohody tvoria základ strategického smerovania programov riadených členskými štátmi v kontexte politiky súdržnosti. Článok 14 nariadenia o spoločných ustanoveniach vyžadoval, aby členské štáty posielali dohodu Komisii na schválenie. V rámci tohto schvaľovacieho procesu Komisia overila existenciu národného plánu dopravy a časti o rôznych druhoch dopravy. Počas vyjednávaní s členskými štátmi na obdobie 2014 – 2020 Komisia vyzvala všetky členské štáty zaradené do vzorky, ktorých investície do dopravy by mohli byť podporené najmä prostredníctvom KF (Chorvátsko, Taliansko, Poľsko a Španielsko), aby uprednostnili investície do udržateľnej dopravy vrátane intermodality. V prípade Poľska však poznamenávame, že vplyv Komisie bol napriek opakovaným pripomienkam obmedzený. Aj keď poľské orgány zvýšili finančné prostriedky vyčlenené na železničnú dopravu v operačnom programe pre infraštruktúru a životné prostredie, pridelené prostriedky na cestnú dopravu boli stále dvojnásobné v porovnaní s prostriedkami na železničnú dopravu.

Zdroj: EDA.

Príloha V – Typy prevádzkových prekážok identifikovaných podľa druhu dopravy

Druh dopravy	Prekážka	Opis a vplyv
Železničná	Chýbajúce normy interoperability pre intermodálne nákladové jednotky	Správcovia železničnej infraštruktúry môžu považovať určité typy intermodálnych nákladových jednotiek za „výnimočnú prepravu“, a preto vyžadujú ad hoc schvaľovacie postupy na prevádzku na určitých úsekoch železničnej siete.
Železničná	Nedostatok minimálnej zaručenej kapacity pre nákladnú dopravu pri prideľovaní a správe železničných trás	Správcovia infraštruktúry väčšinou dávajú žiadostiam o trasy na poskytovanie služieb nákladnej železničnej dopravy nižšiu prioritu ako ekvivalentným žiadostiam o osobnú dopravu. Hrozí teda, že kapacita nákladnej dopravy bude počas konkrétnych časových úsekov obmedzená.
Železničná	Malá flexibilita pri rezervácii vlakových trás	Vlakové trasy je možné rezervovať buď dlho vopred (približne rok), alebo v prípade potreby v krátkom čase prostredníctvom ad hoc žiadostí. Podľa správy Komisie ¹ nákladná doprava predstavuje väčšinu <i>ad hoc</i> žiadostí (72 % v roku 2018). Keďže dopyt po nákladnej doprave je veľmi nestály, železničné podniky v snahe vyhnúť sa riziku, že nedostanú ad hoc trasy vhodnej kvality, nakoniec rezervujú trasy vopred a ak nie sú potrebné, zrušia ich, čo vedie k suboptimálnemu prideľovaniu trás. Zainteresované strany považujú tento nedostatok flexibility pri plánovaní dopravných služieb za významnú nevýhodu v porovnaní s inými druhmi dopravy, ako je napr. cestná.
Železničná	Nedostatočná koordinácia pri prideľovaní cezhraničných trás	Bez ohľadu na koordinačné mechanizmy zavedené medzi správcami infraštruktúry zostáva každý správca zodpovedný za pridelenie danej vlakovej trasy v rámci svojej siete. Ak vlak vyžaduje ad hoc trasu pre cezhraničnú cestu, napríklad po prerušení cestovania, hrozí, že dostane sériu trás, ktoré sa neprepájajú včas. Zainteresované strany zdôraznili, že táto situácia sa opakuje, čo si vyžaduje zastavenie nákladných vlakov (niekedy dokonca na niekoľko dní) a čakanie na ďalšiu dostupnú trasu, aby mohli pokračovať v ceste. To následne negatívne ovplyvňuje spoľahlivosť služieb nákladnej dopravy, čo vedie zákazníkov k výberu iných riešení na prepravu ich tovaru.
Železničná	Neprimeraná penalizácia nákladnej dopravy z dôvodu plánov údržby	Prevažná väčšina zásahov údržby železničnej siete je naplánovaná v noci, aby sa zabezpečilo čo najmenšie narušenie. Toto je časový úsek, v ktorom je naplánovaná väčšina nákladnej železničnej dopravy, keďže kapacita siete je vyššia, pretože osobné vlaky majú obmedzený cestovný poriadok. V dôsledku toho je nákladná železničná doprava ovplyvnená plánovanou údržbou siete podstatne viac ako osobná doprava.

Železničná	Existencia ustanovení, ktoré vyžadujú, aby vlaky zastavovali na hraniciach	Existujú prevádzkové ustanovenia, ktoré vyžadujú, aby vlaky zastavovali na hraniciach, aby sa prispôbili zmenám právnych predpisov platných pre členský štát, do ktorého sa chystajú vstúpiť. Jedným príkladom je smernica 2007/59/ES² o certifikácii rušňovodičov, ktorá vyžaduje, aby rušňovodiči mali úroveň kompetencie B1 v jazyku každej krajiny, v ktorej riadia vlak. Táto požiadavka sa často plní nahradením rušňovodiča na hranici a môže spôsobiť zrušenie spojov, ak vlak musí ísť alternatívnou trasou v inom členskom štáte, než sa plánovalo. Meškania spôsobujú aj iné vnútroštátne predpisy, ako sú napríklad predpisy o testovaní brzd alebo nastavení zostavy vlaku (ktoré podľa prípadovej štúdie³ Železničnej agentúry Európskej únie v koridore železničnej nákladnej dopravy 7, môže trvať až 25 hodín). Treba to porovnať so situáciou v cestnej doprave, kde v rámci schengenského priestoru dopravcovia nemusia zastavovať na hraniciach s výnimkou mimoriadnych kontrol.
Príbrežná námorná doprava	Ohlasovacie povinnosti pre lode, aj keď zastavujú v prístavoch v rámci EÚ	Tovar, ktorý vstupuje do námorných prístavov a opúšťa ich, aj keď služba zahŕňa len prístavy EÚ, v súčasnosti podlieha ohlasovacej povinnosti, ktorá sa nevzťahuje na vnútrozemskú dopravu. K príkladom takýchto povinností patria oznámenia o príchode, vyhlásenie o prepravenom tovare a bezpečnostná komunikácia.
Vnútrozemské vodné cesty	Nedostatočná koordinácia v plavebných komorách	Aj pri absencii oficiálnych cestovných poriadkov a špecifických prioritných pravidiel rastie trend uprednostňovať v plavebných komorách plavbu osobných lodí pred nákladnými loďami.

¹ Pracovný dokument útvarov Komisie sprevádzajúci siedmu správu o monitorovaní vývoja železničného trhu, [SWD\(2021\) 1](#), s. 113.

² [smernica 2007/59/EC](#) o certifikácii rušňovodičov.

³ Železničná agentúra Európskej únie, *Full Impact Assessment. TSI OPE Revision*, 24.10.2018.

Skratky

CINEA: Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie

EFRR: Európsky fond regionálneho rozvoja

ERTMS: Európsky systém riadenia železničnej dopravy

GR MOVE: Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu

GR REGIO: Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku

KF: Kohézny fond

NPE: Nástroj na prepájanie Európy

OECD: Organizácia pre hospodársku spoluprácu a rozvoj

TEN-T: transeurópska dopravná sieť

TEU: dvadsaťstopová ekvivalentná kontajnerová jednotka

ZFEÚ: Zmluva o fungovaní Európskej únie

Glosár

Digitalizácia: posun smerom k začleneniu a využívaniu digitálnych technológií a digitalizovaných informácií s cieľom zjednodušiť, urýchliť, zefektívniť procesy a úlohy a/alebo zvýšiť ich hospodárnosť.

Európska zelená dohoda: stratégia rastu, ktorú EÚ prijala v roku 2019 s cieľom dosiahnuť, aby bola EÚ do roku 2050 klimaticky neutrálna.

Európsky fond regionálneho rozvoja: fond EÚ na posilnenie hospodárskej a sociálnej súdržnosti v EÚ prostredníctvom financovania investícií, ktoré znižujú rozdiely medzi regiónmi.

Európsky semester: ročný cyklus, ktorý predstavuje rámec pre koordináciu hospodárskych politík členských štátov EÚ a proces monitorovania.

Európsky systém riadenia železničnej dopravy: iniciatíva na zavedenie jednotného súboru noriem pre celú EÚ pre systémy riadenia a velenia vlakov, čím sa zabezpečí cezhraničná interoperabilita.

Ex post hodnotenie: nezávislé posúdenie účinnosti, efektívnosti, spojitosti, relevantnosti a pridanej hodnoty EÚ dokončeného projektu alebo programu.

Hospodársky subjekt: akákoľvek fyzická alebo právnická osoba, ktorá poskytuje produkt alebo službu za odplatu.

Kohézny fond: fond EÚ na zníženie hospodárskej a sociálnej nerovnosti v EÚ prostredníctvom financovania investícií v členských štátoch, ktorých hrubý národný dôchodok na obyvateľa je nižší ako 90 % priemeru EÚ.

Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti: mechanizmus finančnej podpory EÚ na zmiernenie hospodárskeho a sociálneho vplyvu pandémie COVID-19 a stimuláciu oživenia pri súčasnej podpore zelenej a digitálnej transformácie.

Monitorovanie: systematické sledovanie a kontrola pokroku, čiastočne pomocou ukazovateľov, smerom k dosiahnutiu cieľa.

Nariadenie o spoločných ustanoveniach: nariadenie, ktorým sa stanovujú pravidlá, ktorými sa riadi všetkých päť európskych štrukturálnych a investičných fondov.

Nástroj na prepájanie Európy: nástroj EÚ, z ktorého sa poskytuje finančná pomoc na vytvorenie udržateľnej a prepojenej infraštruktúry v odvetví energetiky, dopravy a informačných a komunikačných technológií.

Odporúčania pre jednotlivé krajiny: ročné usmernenia, ktoré Komisia predkladá Rade na schválenie a následne v rámci európskeho semestra vystavuje jednotlivým členským štátom o ich makroekonomických, rozpočtových a štrukturálnych politikách.

Operačný program: základný rámec na vykonávanie projektov súdržnosti financovaných EÚ v stanovenom období, ktorý odráža priority a ciele stanovené v partnerských dohodách medzi Komisiou a jednotlivými členskými štátmi.

Parížska dohoda: medzinárodná dohoda podpísaná v roku 2015 o obmedzení globálneho otepľovania na menej ako 2 °C a podľa možnosti na 1,5 °C.

Partnerská dohoda: dohoda medzi Komisiou a členským štátom alebo treťou krajinou/tretími krajinami v kontexte výdavkového programu EÚ, v ktorej sa stanovujú napríklad strategické plány, investičné priority alebo podmienky pre poskytovanie obchodnej alebo rozvojovej pomoci.

Presun na iné druhy dopravy: presun z jedného druhu dopravy na iný.

Priame riadenie: riadenie fondu alebo programu EÚ len Komisiou, na rozdiel od zdieľaného riadenia alebo nepriameho riadenia.

Prijímateľ: fyzická alebo právnická osoba prijímajúca grant alebo pôžičku z rozpočtu EÚ.

Riadiaci orgán: vnútroštátny, regionálny alebo miestny (verejný alebo súkromný) orgán, ktorý členský štát poveril riadením programu financovaného z prostriedkov EÚ.

Štátna pomoc: priama alebo nepriama štátna podpora pre podnik alebo organizáciu, ktorá ich zvýhodňuje pred konkurenciou.

Zásada „znečisťovateľ platí“: zásada, podľa ktorej subjekty spôsobujúce alebo pravdepodobne spôsobujúce znečistenie, znáša náklady na opatrenia na prevenciu, kontrolu alebo nápravu znečistenia.

Zdieľané riadenie: spôsob plnenia rozpočtu EÚ, pri ktorom na rozdiel od priameho riadenia Komisia deleguje vykonávanie úloh na členské štáty, pričom nesie konečnú zodpovednosť.

Odpovede Komisie

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

Harmonogram

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

Audítorský tím

V osobitných správach EDA sa predkladajú výsledky jeho auditov, ktoré sa týkajú politik a programov EÚ alebo tém riadenia súvisiacich s konkrétnymi rozpočtovými oblasťami. EDA vyberá a navrhuje tieto audítorské úlohy tak, aby mali maximálny vplyv, pričom sa zohľadňujú riziká z hľadiska výkonnosti či zhody, výška súvisiacich príjmov alebo výdavkov, budúci vývoj a politický a verejný záujem.

Tento audit výkonnosti uskutočnila audítorská komora II, ktorá sa špecializuje na výdavkové oblasti investícií na podporu súdržnosti, rastu a začlenenia a ktorej predsedá členka EDA Annemie Turtelboom. Audit viedla členka EDA Annemie Turtelboom, podporu poskytol vedúci kabinetu Paul Sime a atašé kabinetu Celila Ishika, hlavná manažérka Marion Colonerus a hlavný manažér Niels-Erik Brokopp, vedúci úlohy Guido Fara, zástupkyňa vedúceho úlohy Manja Ernst a audítori Tomasz Kapera, Annabelle Miller a Laurence Szwajkajzer.



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

AUTORSKÉ PRÁVA

© Európska únia, 2023

Politika týkajúca sa opakovaného použitia materiálov Európskeho dvora audítorov (EDA) je stanovená v [rozhodnutí EDA č. 6/2019](#) o politike otvoreného prístupu a opakovanom použití dokumentov.

Pokiaľ sa nestanovuje inak (napr. v osobitnom upozornení o autorských právach), obsah materiálov EDA vo vlastníctve EÚ podlieha licenci [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licence](#). Vo všeobecnosti je preto opakované použitie povolené pod podmienkou, že sa náležite uvedie zdroj a označia prípadné zmeny. Tí, ktorí opakovane používajú obsah EDA, nesmú skresliť pôvodný význam alebo odkaz. EDA nenesie zodpovednosť za žiadne dôsledky opakovaného použitia.

V prípade, že konkrétny materiál zobrazuje alebo opisuje identifikovateľné súkromné osoby, napr. fotografie zamestnancov EDA, alebo ak obsahuje prácu tretej strany, je potrebné získať dodatočné povolenie.

Ak je tento súhlas udelený, ruší sa ním a nahrádza uvedené všeobecné povolenie a jasne sa vymedzí každé prípadné obmedzenie týkajúce sa použitia.

V prípade použitia či šírenia obsahu materiálov, ktoré EÚ nevlastní, je potrebné žiadať povolenie priamo od držiteľov autorských práv.

- Ilustrácie 1 a 6 – Ikony: tieto údaje boli navrhnuté pomocou zdrojov z webovej stránky <https://flaticon.com>. © Freepik Company S.L. Všetky práva vyhradené.

Politika EDA týkajúca sa opakovaného použitia materiálov sa nevzťahuje na softvér ani dokumenty, ktoré podliehajú právam priemyselného vlastníctva, ako sú patenty, ochranné známky, zapísané dizajny, logá a názvy.

Na súbore webových sídiel inštitúcií Európskej únie v rámci domény europa.eu sa uvádzajú odkazy na sídla tretích strán. Keďže sú mimo kontroly EDA, odporúčame Vám oboznámiť sa s ich politikami ochrany osobných údajov a autorských práv.

Použitie loga EDA

Logo EDA sa nesmie použiť bez predchádzajúceho súhlasu Európskeho dvora audítorov.

PDF	ISBN 978-92-847-9640-3	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/519693	QJ-AB-23-007-SK-N
HTML	ISBN 978-92-847-9651-9	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/570033	QJ-AB-23-007-SK-Q

Intermodálna nákladná doprava pozostáva z prepravy tovaru v jednej nákladovej jednotke (napríklad kontajneri) kombinovanými spôsobmi dopravy: cestnej, železničnej, vodnej alebo leteckej. Má potenciál optimalizovať relatívne silné stránky každého druhu dopravy z hľadiska flexibility, rýchlosti, nákladov a environmentálnych vlastností. V období 2014 – 2020 predstavovali celkové finančné prostriedky EÚ vyčlenené na projekty podporujúce intermodalitu približne 1,1 mld. EUR.

Komisia stanovuje ciele na úrovni EÚ pre väčšie využívanie železníc a vnútrozemských vodných ciest. Ciele boli nerealistické a členské štáty mali vlastné ciele, ktoré s nimi neboli zosúladené. Celkovo sme dospeli k záveru, že intermodálna nákladná doprava stále nie je z dôvodu regulačných a infraštruktúrnych prekážok schopná rovnocenne konkurovať cestnej doprave. Predložili sme niekoľko odporúčaní na zvýšenie účinnosti podpory EÚ v tejto oblasti.

Osobitná správa EDA podľa článku 287 ods. 4 druhého pododseku ZFEÚ.



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV



Úrad pre vydávanie publikácií
Európskej únie

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURSKO

Tel. +352 4398-1

Otázky: eca.europa.eu/sk/Pages/ContactForm.aspx
Webová stránka: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors