

CS



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

**Situační
zpráva**

**Na cestě k úspěšnému
odvětví dopravy v EU:
výzvy k řešení**

2018

Obsah

	Body
Shrnutí	I-XII
Cíl a koncepce této situační zprávy	01-05
Část I: Přehled odvětví dopravy v EU	06-25
Hlavní fakta o odvětví dopravy v Evropské unii	06-07
Klíčové cíle politiky EU pro odvětví dopravy	08-12
Hlavní zainteresované strany v odvětví dopravy EU	13-16
Nutné investice do infrastruktury a dostupnost finančních prostředků	17-25
Část II: Současný stav v klíčových oblastech odvětví dopravy v EU	26-63
Aktuální trendy ve využívání dopravy	26-39
Objemy dopravy soustavně narůstají a očekává se, že se budou zvyšovat i nadále	26-27
Pro přepravu cestujících a zboží je preferována silniční doprava	28-33
Inteligentní systémy řízení dopravy: nedílná součást budoucnosti dopravy	34-35
Nové trendy v dopravě	36-39
Rozvoj infrastruktury	40-51
I přes pokrok ve vývoji dopravní infrastruktury v EU přetrvávají problémy	40-46
Síť TEN-T vyžaduje významné financování – úroveň zadlužení členského státu by mohla být překážkou	47-51
Vnitřní trh	52-55
Dekarbonizace dopravy	56-63
Část III: Hlavní nadcházející výzvy	64-91
Sladit cíle se zdroji	66
EU musí prosazovat větší sladování vnitrostátních rozhodnutí v oblasti infrastruktury s politickými prioritami EU	67-70
Posílit posuzování přidané hodnoty financování z EU	71-72

Zlepšit řízení projektů	73-86
Lépe plánovat na základě důkladné předběžné analýzy nákladů a přínosů	74-78
Zjednodušit pravidla provádění projektů v oblasti infrastruktury	79-82
Zlepšit monitorování projektů	83-86
Věnovat více pozornosti údržbě a obnově stávající infrastruktury	87-89
Věnovat větší úsilí přesunu zboží ze silnic do jiných druhů dopravy	90-91

Přílohy

Příloha I – Zprávy EÚD týkající se dopravy od roku 2010

Příloha II – Deset cílů EU pro konkurenceschopný dopravní systém efektivně využívající zdroje

Příloha III – Hlavní zainteresované strany na úrovni EU

Zkratky

Tým autorů situační zprávy

Shrnutí

I Situační zprávy uvádějí obecný popis a analýzu oblastí politiky, které do značné míry vycházejí z veřejně dostupných informací. Tato situační zpráva popisuje a analyzuje činnost EU v oblasti dopravy. Zaměřujeme se na investice do infrastruktury financované z rozpočtu EU a prezentujeme průřezová témata, která jsme určili v posledních auditech u pěti hlavních druhů dopravy: silniční, železniční, letecké, vnitrozemské vodní a námořní. Na základě našich připomínek a doporučení předkládáme horizontální přehled hlavních problémů, s nimiž se potýká rozvoj a financování dopravy v EU. Kromě našich vlastních zpráv tato situační zpráva zohledňuje zprávy ostatních nejvyšších kontrolních institucí (dále jen „NKI“), jakož i klíčové dokumenty politiky EU, studie, hodnocení a údaje a názory jiných unijních a mezinárodních institucí.

II Doprava je strategickým odvětvím hospodářství EU, které přímo ovlivňuje každodenní život všech občanů EU, a dopravní služby zajišťují přibližně 11 milionů pracovních míst. Doprava je základním kamenem evropské integrace, neboť plně propojené a udržitelné dopravní sítě jsou nezbytnou podmínkou dokončení a správného fungování evropského jednotného trhu.

III Objemy osobní a nákladní dopravy v EU v posledních desetiletích vzrostly a očekává se, že tento růst bude pokračovat, jakkoli pomalejším tempem. Na silniční dopravu připadá z hlediska objemu největší část přepravy osob a nákladu a v současné době trh dostatečně nemotivuje uživatele k přechodu na jiné druhy dopravy, které obecně zůstávají ekonomicky méně konkurenceschopné.

IV Doprava je oblastí sdílených pravomocí EU, což znamená, že členské státy mohou vykonávat svou vlastní pravomoc, pokud EU nevypracuje společné dopravní politiky a strategie. Smlouva o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) představuje základ pro transevropskou dopravní síť (TEN-T), což je integrovaná multimodální síť, která umožňuje rychlý a snadný pohyb osob a zboží v celé EU. Tuto síť tvoří dvě úrovně. „Hlavní“ síť, která má být dokončena do roku 2030, se skládá ze strategicky nejdůležitějších spojení a uzlů v celé EU. „Globální“ síť, která má být dokončena do roku 2050, má širší cíl, kterým je zajištění dostupnosti a propojenosti všech regionů EU.

V Odpovědnost za rozvoj, financování a budování dopravní infrastruktury spočívá především na členských státech. Financování z EU, které musí zajistit přidanou hodnotu EU, může fungovat pouze jako katalyzátor a pokrývat jen zlomek celkových

potřeb. Podporu dopravní politiky poskytuje celá řada nástrojů financování EU, jejichž celková částka v období 2007–2020 činí přibližně 193 miliard EUR.

VI Rozvoj dopravní infrastruktury EU vyžaduje značné finanční výdaje. Komise odhaduje, že celková potřeba investic v této oblasti činí přibližně 130 miliard EUR ročně a další významné investice jsou zapotřebí na údržbu. Samotná hlavní síť TEN-T bude v období od roku 2021 do roku 2030 stát přibližně 500 miliard EUR; započteme-li globální síť a další investice do dopravy, vyšplhá se tato částka přibližně na 1,5 bilionu EUR.

VII Od hospodářské krize v roce 2008 však modernizaci dopravní sítě EU pozdržely snížené investice do dopravní infrastruktury, přičemž průměrné úrovně investic jsou výrazně nižší, než by bylo zapotřebí. Splnění cílů TEN-T podle plánovaného harmonogramu vyžaduje značné finanční zdroje. Vzhledem k omezené dostupnosti veřejných finančních prostředků se zvýšené investice soukromého sektoru do strategické dopravní infrastruktury považují za zcela nezbytné.

VIII Míra rozvoje infrastruktury se v rámci EU různí, přičemž kvalita a dostupnost infrastruktury stále zaostává, zejména pak ve východních regionech. Zatímco v některých členských jsou již sítě TEN-T dokončeny nebo se jejich dokončení blíží, v jiných stále ještě zbývá mnoho práce.

IX Komise uznala, že úspěšné koordinované zavádění inteligentních systémů řízení dopravy, které právě probíhá, je pro dosažení celoevropského, komodálního a skutečně integrovaného dopravního systému nezbytné. Kromě toho rychle se rozvíjejícími se trendy jsou automatizace, digitalizace a sdílená mobilita, jež mají potenciál zvýšit efektivitu dopravních systémů. Nové technologie a vzorce mobility však také přinášejí výzvy týkající se vhodnosti legislativního rámce, ochrany soukromí, bezpečnosti, odpovědnosti a bezpečnosti údajů.

X Komise se aktivně podílí na podpoře otevírání a liberalizace vnitřního dopravního trhu. I zde však přetrvávají určité problémy, zejména v oblasti řízení železničního a leteckého provozu.

XI Na dopravu připadá přibližně čtvrtina všech emisí skleníkových plynů v EU. Vzhledem k tomu, že emise z dopravy se od roku 2014 začaly opět zvyšovat, stává se toto odvětví jednou z hlavních výzev z hlediska celkových cílů EU v oblasti snižování emisí uhlíku.

XII Ačkoli bylo dosaženo pokroku v oblasti rozvoje infrastruktury a otevírání vnitřního dopravního trhu a existují navrhovaná opatření pro urychlení dekarbonizace dopravy, EU stále stojí před následujícími problémy:

- sladit příslušné a dosažitelné dopravní cíle a priority s dostupnými zdroji,
- vytvořit účinné nástroje prosazování práva na úrovni EU, aby se zajistilo, že rozhodnutí členských států v oblasti infrastruktury budou více v souladu s prioritami EU, a věnovat přitom zvláštní pozornost přeshraničním úsekům,
- zaměřit financování z EU na priority s nejvyšší přidanou hodnotou EU,
- zlepšit plánování, provádění a monitorování projektů financovaných EU,
- zajistit, aby infrastruktura byla adekvátně udržována a byla udržitelná,
- zintenzivnit úsilí o přesun většího objemu zboží mimo silniční dopravu.

Cíl a koncepce této situační zprávy

01 Tato situační zpráva popisuje a analyzuje činnost EU v oblasti dopravní politiky. Zaměřujeme se na investice do infrastruktury financované z rozpočtu EU a prezentujeme průřezová témata, která jsme určili v posledních auditech u pěti hlavních druhů dopravy: silniční, železniční, letecké, vnitrozemské vodní a námořní¹. Za posledních osm let EÚD v této oblasti zveřejnil třináct zvláštních zpráv (viz příloha I). Na základě našich připomínek a doporučení předkládáme horizontální přehled hlavních problémů, s nimiž se potýká rozvoj a financování dopravy v EU. Vystoupení Spojeného království z EU pravděpodobně ovlivní plánování a provádění dopravních politik EU. Avšak vzhledem k tomu, že v době zveřejnění tohoto dokumentu jednání stále probíhají a konkrétní důsledky jsou nejisté, rozhodli jsme se tento aspekt do situační zprávy nezahrnovat.

02 Situační zprávy EÚD uvádějí obecný popis a analýzu oblastí politiky EU, které do značné míry vycházejí z naší předchozí činnosti a veřejně dostupných informací. Situační zpráva není auditem: neopírá se o žádný nový audit a nepředkládá nová auditní zjištění nebo doporučení. Může však uvádět závěry a doporučení z dříve zveřejněných zpráv. Odpovědi Komise na naše zjištění a doporučení ze zpráv citovaných v tomto dokumentu byly zveřejněny v uvedených zprávách a jsou k dispozici na našich internetových stránkách.

03 Kromě našich vlastních zpráv v této situační zprávě zohledňujeme i zprávy ostatních nejvyšších kontrolních institucí (NKI) a i klíčové dokumenty dopravní politiky EU, studie, hodnocení a údaje. Vedli jsme také rozhovory se zástupci Evropské komise, Evropského parlamentu, Evropské investiční banky (EIB) a Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD). Během procesu přípravy zprávy jsme udržovali pravidelný dialog s Komisí a v co největší míře jsme zohlednili její připomínky k obsahu této situační zprávy.

04 Tím, že zainteresovaným stranám poskytne jasné a přístupné informace, hodlá je tato situační zpráva povzbudit k tomu, aby zlepšily svá opatření nebo je lépe

¹ Zařazeny do ní nebyly ani další významné aspekty dopravy, například práva cestujících, tyto aspekty však byly posouzeny v naší nedávno zveřejněné zvláštní zprávě č. 30/2018 nazvané „Cestující v EU mají ucelená práva, ale musejí za ně i nadále bojovat“ (<http://eca.europa.eu>).

koordinovaly a zajistily tak přidanou hodnotu snahám EU o dosažení cílů unijní dopravní politiky.

05 Zpráva je strukturována takto:

- a) **část I** nabízí přehled hlavních cílů politiky EU pro odvětví dopravy, souvisejícího rámce správy a rozsahu a dostupnosti potřebného financování;
- b) **část II** popisuje současný stav v klíčových oblastech odvětví dopravy v EU;
- c) **část III** uvádí průřezové otázky a hlavní výzvy, které považujeme za trvale významné.

Část I: Přehled odvětví dopravy v EU

Hlavní fakta o odvětví dopravy v Evropské unii

06 Doprava je strategickým odvětvím hospodářství EU, neboť na dopravní služby v roce 2016 připadalo přibližně 5 % hrubé přidané hodnoty EU² a 5,2 % všech pracovních míst (neboli přibližně 11 milionů osob). Doprava má přímý vliv na každodenní život všech občanů EU a zajišťuje tok zboží ke spotřebitelům od více než 11 milionů výrobců a zpracovatelů v EU³. V důsledku toho jsou dobré dopravní systémy základním kamenem evropské integrace. Dobře navržené, udržitelné a plně propojené dopravní sítě jsou nezbytnou podmínkou dokončení a správného fungování evropského jednotného trhu.

07 Efektivní dopravní služby a infrastruktura jsou nezbytné k využití silných ekonomických stránek všech regionů EU, k podpoře vnitřního trhu a růstu a k prosazování hospodářské, územní a sociální soudržnosti. Vzhledem ke své ústřední úloze má doprava také úzké vazby na oblasti politiky, jako je životní prostředí, zaměstnanost a růst, hospodářská soutěž, sociální politiky a digitalizace.

Klíčové cíle politiky EU pro odvětví dopravy

08 Dopravní politika EU je stanovena ve Smlouvě o fungování EU (SFEU)⁴. Byla jednou z prvních oblastí, v nichž EU vyjádřila svůj záměr vytvořit společný trh, jinými slovy otevření dopravních sítí a zavedení svobody poskytování dopravních služeb.

09 Klíčovými dokumenty pro vymezení cílů dopravní politiky EU jsou bílé knihy, které Komise zveřejňuje přibližně každých deset let⁵. Nejnovější bílá kniha z roku 2011 stanoví plán s deseti klíčovými cíli (viz **příloha II**) pro vytvoření jednotného evropského

² Hodnota zboží a služeb produkovaných v určité oblasti, průmyslu nebo odvětví ekonomiky.

³ Evropská komise, *Delivering TEN-T Facts & figures* (Realizace TEN-T – fakta a čísla), září 2017, s. 5.

⁴ Čl. 4 odst. 2 písm. g) a hlava VI.

⁵ COM(1992) 494 final ze dne 2.12.1992; COM(2001) 370 ze dne 12.9.2001 a KOM(2011) 144 ze dne 28.3.2011, *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*.

dopravního prostoru s konkurenceschopným systémem dopravy účinně využívajícím zdroje.

10 Priority bílé knihy z roku 2011 doplňuje a rozvíjí řada strategických dokumentů⁶ a dokumentů politiky, a to jak z hlediska jednotlivých druhů dopravy, tak z průřezové perspektivy.

11 S cílem vytvořit integrovanou multimodální síť umožňující rychlý pohyb osob a zboží v celé EU také SFEU (viz hlava XVI) položila základ pro transevropskou dopravní síť (TEN-T). V roce 1996 Komise zveřejnila hlavní směry pro TEN-T jako základ pro rozvoj politiky v oblasti TEN-T. Tyto hlavní směry byly často pozměňovány a v roce 2013 na ně navázalo nařízení⁷. Nařízení stanovilo lhůty dokončení pro „hlavní“ (2030) a „globální“ (2050) úroveň sítě (viz **tabulka 1**) a především přešlo od přístupu založeného na jednotlivých prioritních projektech k přístupu vycházejícímu z unijní multimodální sítě koridorů. Projekty jsou nyní plánovány v rámci plánů koridorů zahrnujících všechny druhy dopravy, a to dvanácti evropskými koordinátory, které jmenuje Komise za účelem usnadňování koordinovaného rozvoje koridorů hlavní sítě TEN-T a dohledu nad ním.

⁶ Například: Evropa 2020 – *strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění*, KOM(2010) 2020 final; *Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu*, COM(2015) 80 final, *Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu*, COM(2016) 501 final (2016); *Strategie pro evropské letectví*, COM(2015) 598 final; *Letectví: otevřená a propojená Evropa*, COM(2017) 286 final; *Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů*, COM(2016) 0766 final; *Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018*, KOM(2009) 0008 final; *balíčky Evropa v pohybu – Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny*, COM(2017) 0283 final.

⁷ Nařízení (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

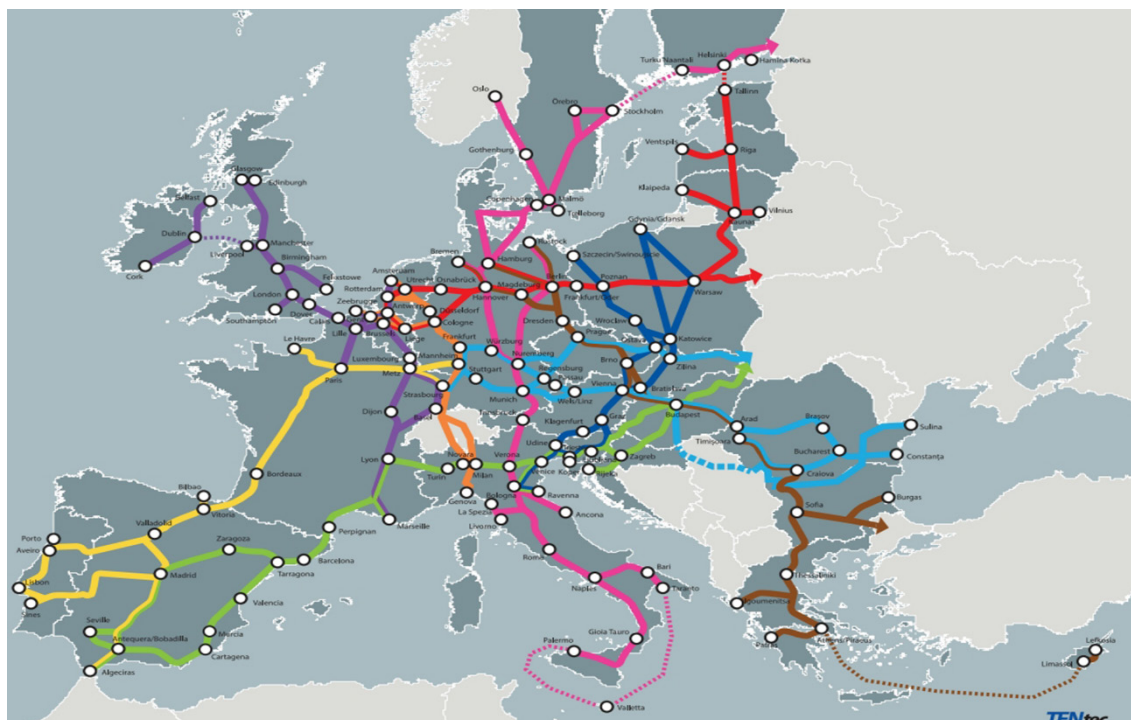
Tabulka 1 – Rozsah sítě TEN-T

TEN-T	Hlavní síť (km)	Globální síť (km)
Železniční tratě	50 762	138 072
Silnice	34 401	136 706
Vnitrozemské vodní cesty	12 880	23 506

Zdroj: Následné hodnocení programů politiky soudržnosti 2007–2013, které provedla Komise, pracovní balíček 5.

12 Globální síť má zajistit dostupnost a propojenost všech regionů EU. Hlavní síť tvoří strategicky nejdůležitější spojení a uzly globální sítě, uspořádané do devíti koridorů (viz **obrázek 1**) a tří horizontálních priorit (evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS), mořské dálnice a bezpečnost silničního provozu).

Obrázek 1 – Koridory hlavní sítě TEN-T



Atlantský, baltsko-jadranský, středomořský, severomořsko-baltský, severomořsko-středomořský, východní a východostředomořský, rýnsko-alpský, rýnsko-dunajský, skandinávsko-středomořský

Zdroj: Evropská komise.

Hlavní zainteresované strany v odvětví dopravy EU

13 Energetika je oblastí, v níž mají EU a členské státy sdílenou pravomoc⁸. To znamená, že EU a členské státy mohou samostatně vytvářet a přijímat právně závazné akty. Členské státy mohou přijímat právní předpisy a vydávat pravidla, pokud EU nevypracovala společné dopravní politiky a strategie.

14 Hlavními zainteresovanými stranami na úrovni EU jsou Komise, Evropský parlament a Rada (viz *příloha III*). Stejně jako ve všech oblastech politiky EU Komise navrhuje právní předpisy a provádí politiku, zatímco Parlament a Rada přijímají právní předpisy, obecně na základě návrhů Komise.

15 K hlavním zainteresovaným stranám v členských státech patří vnitrostátní, regionální a místní orgány odpovědné za dopravní a investiční politiku, jakož i dopravci v nákladní a osobní dopravě.

16 A především z dopravních sítí a služeb mají prospěch miliony občanů a podniků.

Nutné investice do infrastruktury a dostupnost finančních prostředků

17 Odpovědnost za rozvoj, financování a budování dopravní infrastruktury spočívá především na členských státech. Financování z EU, které musí zajistit přidanou hodnotu EU, může fungovat pouze jako katalyzátor a pokrývat jen zlomek celkových potřeb.

18 Rozvoj dopravní infrastruktury EU vyžaduje značné finanční výdaje. Komise odhaduje, že celkové investiční potřeby v této oblasti (pro TEN-T i městskou infrastrukturu) činí přibližně 130 miliard EUR ročně. Další významné investice vyžaduje údržba⁹. Odhaduje se, že investice potřebné k rozvoji hlavní sítě v období let 2021 až

⁸ Čl. 4 odst. 2 písm. g) a h) SFEU.

⁹ Evropská komise, *Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny*, COM(2017) 283 final ze dne 31.5.2017, s. 7.

2030 dosahují 500 miliard EUR. Při zahrnutí globální sítě¹⁰ a ostatních investic v oblasti dopravy se číslo zvýší přibližně na 1,5 bilionu EUR¹¹.

19 Od hospodářské krize v roce 2008 však modernizaci dopravní sítě EU pozdržely snížené investice do dopravní infrastruktury¹². Podle poslední zprávy Komise o dosaženém pokroku v síti TEN-T¹³ jsou průměrné roční investice v EU od začátku krize výrazně nižší než 100 miliard EUR.

20 Podporu dopravní politiky poskytuje celá řada nástrojů financování EU, jejichž celková částka v období 2007–2020 činí přibližně 193 miliard EUR (viz **tabulka 2**). Tato podpora se realizuje v rámci režimu přímého i sdíleného řízení¹⁴. Dva hlavní nástroje představují Nástroj pro propojení Evropy¹⁵ a evropské strukturální a investiční fondy (ESI fondy). Prvně zmíněný nástroj (přímo řízený Komisí) upřednostňuje hlavní síť TEN-T, přeshraniční propojení, odstranění míst s nedostatečnou propustností a projekty interoperability, zatímco druhý nástroj (prováděný v rámci sdíleného řízení) tyto priority rozšiřuje tak, aby zahrnuly i posílení regionální mobility a připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře TEN-T¹⁶.

¹⁰ Nařízení o TEN-T z roku 2013 stanovilo jako lhůtu dokončení globální sítě rok 2050.

¹¹ Evropská komise, *Delivering TEN-T: Facts & figures* (Realizace TEN-T – fakta a čísla), září 2017.

¹² Evropská komise, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Doprava v Evropské unii, současné trendy a problémy – 2018), s. 12.

¹³ Zpráva o pokroku v realizaci sítě TEN-T v letech 2014 a 2015, COM(2017) 327 final, 19.6.2017, s. 3.

¹⁴ V rámci přímého řízení (např. Nástroj pro propojení Evropy, program Horizont) Komise vybírá dodavatele, uděluje granty, převádí finanční prostředky a monitoruje spolufinancované činnosti. V rámci sdíleného řízení (např. ESI fondy) Komise deleguje plnění části rozpočtu na členské státy, přičemž si ponechává konečnou odpovědnost.

¹⁵ Viz nařízení (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy.

¹⁶ Přibližně 47 % výdajů z Fondu soudržnosti v období 2007–2013 směřovalo do projektů TEN-T. Viz Evropská komise, *Transport - Final Report - Work Package 5 - Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes for 2007–2013, focusing on the ERDF and the Cohesion Fund* (Doprava – závěrečná zpráva – pracovní balíček 5 – následné hodnocení programů politiky soudržnosti 2007–2013 se zaměřením na EFRR a Fond soudržnosti), 2016, s. 97.

**Tabulka 2 – Přídělky z rozpočtu pro dopravu v EU na období 2007–2020
(v mld. EUR)**

Nástroj	2007–2013	2014–2020	Celkem
EFRR a Fond soudržnosti / ESI fondy	81,8	68,5	150,3
TEN-T	8,0	—	8,0
Marco Polo	0,5	—	0,5
Nástroj pro propojení Evropy – doprava	—	24,1 ²	24,1
7. RP ¹ – doprava	4,2	—	4,2
Horizont 2020 – doprava	—	6,3	6,3
Celkem	94,5	98,9	193,4

¹ Sedmý rámcový program pro výzkum a technologický rozvoj.

² Včetně 11,3 mld. EUR převedených z Fondu soudržnosti.

Zdroj: EÚD na základě veřejně dostupných údajů.

21 Většina financování z EU (78 %) pro dopravu během dvou programových období od roku 2007 do roku 2020 spadá pod sdílené řízení. Podíl financování přímo řízeného Komisí se však zvyšuje, a to z 13 % v období 2007–2013 na 31 % v letech 2014–2020.

22 Doprava byla v obou programových obdobích oblastí největších výdajů z EFRR a Fondu soudržnosti (24 % celkového přídělu v období 2007–2013 a 20 % v období 2014–2020). Téměř polovina výdajů EFRR a Fondu soudržnosti na dopravu v období 2007–2020 byla přidělena na silnice (viz **tabulka 3**).







Tabulka 3 – Rozpočtové přídělky EFRR a Fondu soudržnosti podle odvětví dopravy v období 2007–2020 (v mld. EUR)

Sektor	2007–2013	% celku	2014–2020	% celku
Silniční	42,6	52 %	30,0	44 %
Železniční	23,1	28 %	18,6	27 %
Městská doprava	8,2	10 %	12,5	18 %
Přístavy	3,1	4 %	2,0	3 %
Multimodální doprava	1,8	2 %	2,2	3 %
Inteligentní dopravní systémy (ITS)	1,0	1 %	2,1	3 %
Vnitrozemská vodní	0,4	1 %	0,7	1 %
Letecká	1,6	2 %	0,4	1 %
Doprava celkem	81,8	100 %	68,5	100 %

Zdroj: EÚD na základě údajů poskytnutých Komisí.

23 Podle stavu k prosinci 2017 poskytl Nástroj pro propojení Evropy (pouze za období 2014–2020) na projekty 22,3 miliardy EUR (přibližně 93 % celkového rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy doprava) (viz **tabulka 4**). Většina financovaných projektů se nachází v koridorech hlavní sítě (79 %) a týká se udržitelných druhů dopravy, jako jsou železnice a vnitrozemské vodní cesty.

Tabulka 4 – Finanční prostředky poskytnuté v rámci Nástroje pro propojení Evropy

Sektor	Granty na projekty celkem (prosinec 2017, v mld. EUR)		% celku
Železniční	16,4		74 %
Vnitrozemská vodní	1,7		8 %
Silniční	1,7		8 %
Letecká	1,3		6 %
Námořní	0,9		4 %
Multimodální	0,3		1 %
Celkem	22,3		100 %

Zdroj: EÚD na základě údajů poskytnutých Komisí.

24 V době sestavování zprávy nebyly dosud schváleny rozpočtové přiděly pro víceletý finanční rámec 2021–2027 (VFR). Návrh nařízení o Nástroji pro propojení Evropy¹⁷, který předložila Komise, by na dopravu vyčlenil 30,6 miliardy EUR včetně příspěvku z Fondu soudržnosti ve výši 11,3 miliardy EUR. Návrh Komise na nařízení pro období 2021–2027, kterým se stanoví společná ustanovení pro sedm fondů v rámci sdíleného řízení¹⁸, předpokládá celkovou částku 242 miliard EUR v případě EFRR a Fondu soudržnosti, v této fázi však neposkytuje žádné přiděly podle odvětví.

25 Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj poukázala na význam zvýšených investic soukromého sektoru do strategické dopravní infrastruktury, aby se tak vyrovnal nedostatek dostupných veřejných finančních prostředků¹⁹. EU využívá

¹⁷ Návrh nařízení, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014(EU), COM(2018) 438 final, 6.6.2018.

¹⁸ Návrh nařízení o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu plus, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o finančních pravidlech pro tyto fondy a pro Azylový a migrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro správu hranic a víza, COM(2018) 375 final, 29.5.2018.

¹⁹ OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings*, (Potřeby strategické infrastruktury do roku 2030: hlavní zjištění), OECD Publications, Paříž, 2011, s. 6.

finanční nástroje, jako jsou půjčky a záruky (viz níže), aby do odvětví dopravy přilákala soukromé investice.

- a) Dluhový nástroj Nástroje pro propojení Evropy, který využívá rozpočet EU k poskytování záruk především na financování ze strany EIB, podpořil deset dopravních projektů, které mobilizovaly investice v hodnotě více než 13 miliard EUR.
- b) Skupina EIB a Komise v roce 2015 společně uvedly Evropský fond pro strategické investice (EFSI), který má pomoci překonat současnou investiční mezeru v EU. Tento fond dosud zajistil financování v hodnotě 5,6 miliardy EUR pro 45 projektů přispívajících k cílům v oblasti dopravy²⁰.
- c) Kromě toho poskytla EIB v období let 2007–2018 na projekty v oblasti dopravy úvěry ve výši přibližně 140 miliard EUR²¹.

²⁰ Seznam projektů EFSI k říjnu 2018 – podepsané projekty (<http://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/index.htm>).

²¹ Projekty financované EIB k říjnu 2018 (<http://www.eib.org/en/projects/loan/list/index>).

Část II: Současný stav v klíčových oblastech odvětví dopravy v EU

Aktuální trendy ve využívání dopravy

Objemy dopravy soustavně narůstají a očekává se, že se budou zvyšovat i nadále

26 Objemy osobní a nákladní dopravy v EU se v posledních desetiletích neustále zvyšují²², z 5 335 miliard osobokilometrů v roce 1995 na 6 802 miliard v roce 2016 v osobní dopravě a z 2 846 miliard tunokilometrů v roce 1995 na 3 661 miliard v roce 2016 v nákladní dopravě. Komise odhaduje, že tento růst bude nadále pokračovat, jakkoli pomaleji než v minulosti. V letech 2010 až 2050 předpokládá nárůst o 42 % v osobní dopravě a o 60 % ve vnitrozemské nákladní dopravě²³. Předpokládaný nárůst v mezinárodní námořní dopravě je ještě vyšší, a to o 71 % ve stejném období.

27 Zvýšení objemu dopravy může u některých druhů dopravy v EU vést ke kapacitním problémům. Již nyní je přetížení velkým problémem z hlediska životního prostředí a hospodářství, který v současné době stojí EU přibližně 140 miliard EUR ročně²⁴. Odhaduje se, že náklady na přetížení do roku 2050 vzrostou o více než 40 % oproti roku 2010²⁵.

²² EK (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (Doprava EU v číslech – statistická příručka 2018), https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²³ Evropa v pohybu: Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny, COM(2017) 283 final, s. 4.

²⁴ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/connect-to-compete-people_2016_en.pdf.

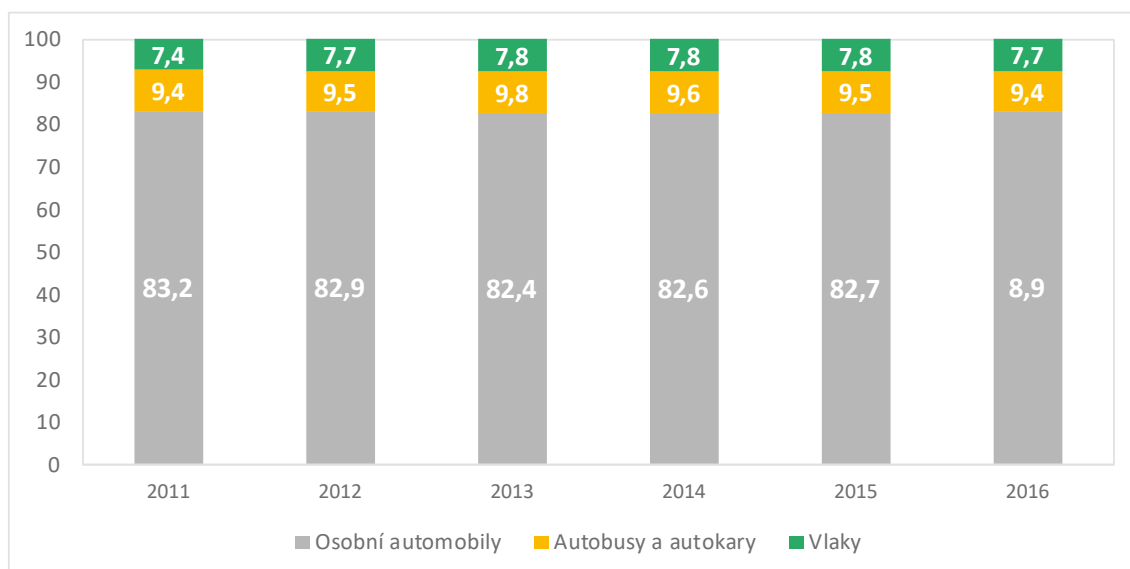
²⁵ Posouzení dopadu, doprovodný dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, SWD(2017) 180 final ze dne 31.5.2017, příloha 4, s. 38.

Pro přepravu cestujících a zboží je preferována silniční doprava

28 Na silniční dopravu připadá největší objem osobní a nákladní přepravy²⁶. U osobní přepravy je dominantní automobilová přeprava, která tvoří přibližně 71 % veškeré přepravní aktivity v osobokilometrech, následuje doprava letecká s 10 %, autobusová/autokarová s 8 % a železniční se 7 %. Na silniční přepravu připadá i 49 % nákladní dopravy v EU, následuje námořní s přibližně 32 % a železniční²⁷ doprava se zhruba 11 %.

29 Převaha silniční dopravy je ještě výraznější, pokud zkoumáme pouze vnitrozemskou osobní a nákladní dopravu (bez námořní a letecké). **Obrázek 2** ukazuje, že většina osobokilometrů se týká automobilové dopravy.

Obrázek 2 – Procentní podíl osobokilometrů ujetých v automobilech, autobusech a vlacích v EU-28



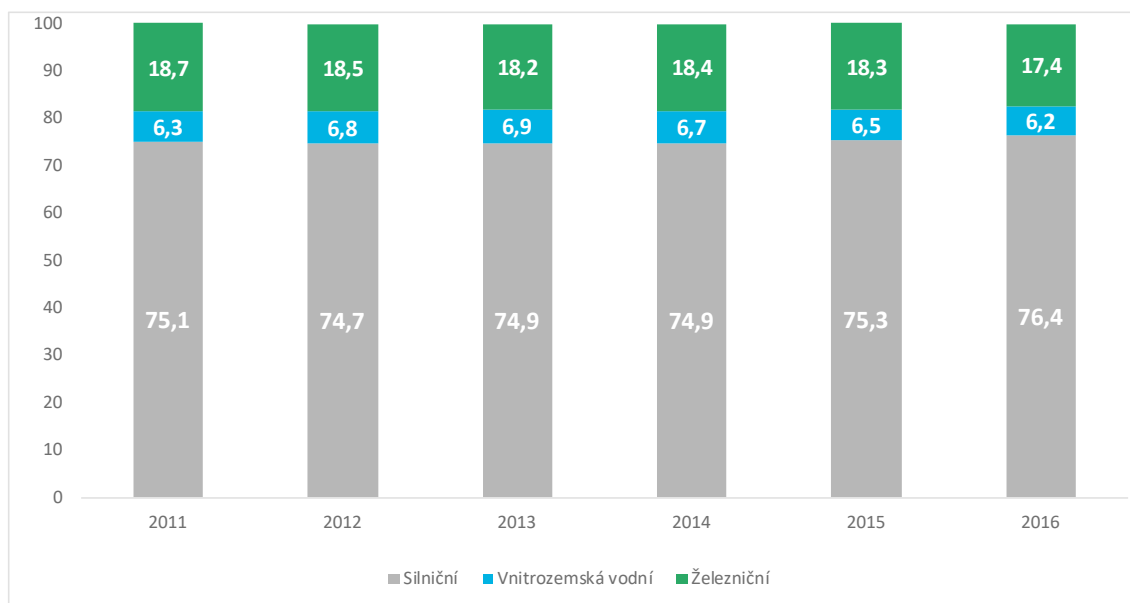
Zdroj: Statistické údaje Eurostatu (k červnu 2018). Z důvodu zaokrouhlení nemusí součet údajů činit 100 %.

²⁶ EK (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (Doprava EU v číslech – statistická příručka 2018), https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²⁷ Železniční nákladní doprava má v jiných částech světa, kde je často převládajícím způsobem dopravy, jinou výkonnost a dosahuje tržního podílu 40 % a více (například ve Spojených státech, Austrálii, Číně, Indii a Jižní Africe). Viz naše zvláštní zpráva č. 8/2016 „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“ (<http://eca.europa.eu>).

30 Přestože bílá kniha z roku 2011 stanoví jako cíl do roku 2030 přesun 30 % silniční nákladní dopravy na vzdálenost větší než 300 km k jiným druhům dopravy, jako je doprava železniční nebo vodní, a přesun více než 50 % do roku 2050 a navzdory zvýšenému důrazu EU na způsoby dopravy šetrné k životnímu prostředí, podíl silniční dopravy v oblasti vnitrozemské nákladní dopravy se ve skutečnosti zvýšil – ze 75,1 % v roce 2011 na 76,4 % v roce 2016 (viz **obrázek 3**).

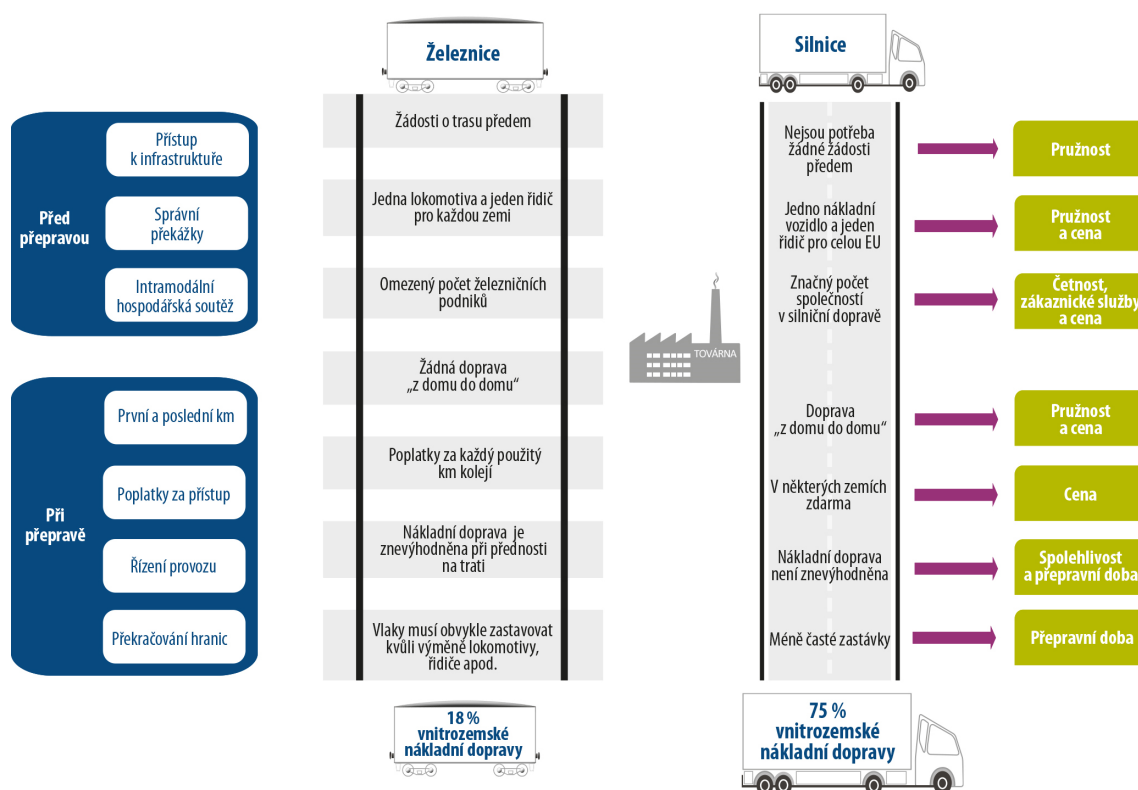
Obrázek 3 – Procentní podíl nákladních tunokilometrů ujetých v silniční, vnitrozemské vodní a železniční dopravě v EU-28



Zdroj: Statistické údaje Eurostatu (k červnu 2018). Z důvodu zaokrouhlení nemusí součet údajů činit 100 %.

31 Silniční doprava je preferovaným způsobem zasílání zboží v rámci EU, neboť má výhodu flexibility, spolehlivosti, ceny, času a dodání z domu do domu. V roce 2016 zveřejnil EÚD zvláštní zprávu o železniční nákladní dopravě v EU. Porovnávali jsme problémy, kterým čelí nákladní dopravci, kteří používají železnici, s problémy, které se vyskytují při využití silniční dopravy. V současné době trh nedostatečně motivuje uživatele k přesunu od silniční k jiným druhům dopravy, které zůstávají ekonomicky méně konkurenceschopné. **Obrázek 4** ukazuje některé z hlavních důvodů, proč železnice vychází ze srovnání se silniční nákladní dopravou nepříznivě.

Obrázek 4 – Problémy nákladní dopravy po železnici ve srovnání se silniční dopravou



Zdroj: Zvláštní zpráva EÚD č. 8/2016 „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“.

32 Doprava vytváří negativní externality, jako jsou nehody, emise skleníkových plynů, znečištění ovzduší a hluk, které jsou spojeny se sociálními a ekonomickými náklady. Před započtením vlivu přetížení byly náklady na tyto negativní vnější dopady dopravy v roce 2011 odhadovány ve výši přibližně 4 % HDP EU. Jak bylo také uvedeno v naší nedávné zprávě o vysokorychlostní železnici²⁸, v EU probíhá diskuse o systémech zpoplatnění (zejména silniční dopravy), které by zohledňovaly zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ v jednotlivých druzích dopravy, což prokazuje povědomí o potřebě důkladné analýzy potenciálních nedostatků a přínosů internalizace vnějších nákladů. Internalizace vnějších nákladů znamená, že uživatelé nesou náklady, které vytvářejí, a mají proto motivaci změnit své chování, aby tyto náklady snížili. Internalizace by měla významné důsledky pro dopravní sítě, náklady pro konečné spotřebitele a využití dopravní infrastruktury. Komise v současné době provádí studii o internalizaci vnějších nákladů („Udržitelné zpoplatnění dopravní infrastruktury a internalizace externích vlivů v dopravě“) s cílem posoudit, do jaké míry jsou již v členských státech EU prováděny zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ v různých druzích dopravy, a formulovat

²⁸ Zvláštní zpráva č. 19/2018 „Vysokorychlostní železnice v Evropě: neúčinný a nesouvislý systém jako důsledek neexistence celoevropské sítě“ (<http://eca.europa.eu>).

tak příspěvek k uvedené diskusi. Výsledky této studie by měly být k dispozici do poloviny roku 2019.

33 Zvyšování využití multimodální dopravy, které je jedním z hlavních cílů EU v oblasti dopravní politiky již řadu let, může přispět k přechodu ze silniční dopravy na jiné druhy dopravy. Multimodalita znamená použití různých dopravních prostředků během téže cesty. Navzdory určitému pokroku v posledních letech není multimodální doprava v Evropě stále rozšířena²⁹. Hlavním právním nástrojem EU, který přímo podporuje multimodální dopravu, je směrnice o kombinované dopravě z roku 1992³⁰, která byla v době přípravy zprávy měněna. Multimodální projekty jsou podporovány především prostřednictvím EFRR a Fondu soudržnosti, přičemž v období let 2007 až 2020 byla přidělena částka přibližně 4 miliard EUR. Komise vyhlásila rok 2018 „rokem multimodality“ – rokem, během něhož měla v úmyslu zvýšit význam multimodality pro dopravní systém EU.

Inteligentní systémy řízení dopravy: nedílná součást budoucnosti dopravy

34 Inteligentní systémy řízení dopravy představují celou škálu digitálních systémů řízení provozu a informačních systémů zahrnujících několik druhů dopravy (viz [rámeček 1](#)). Komise uznala, že úspěšné koordinované zavedení těchto systémů je pro dosažení celoevropského, komodálního a skutečně integrovaného dopravního systému nezbytné a představuje nedílnou součást budoucnosti dopravy³¹. Jejich zavádění

²⁹ Podle dokumentu Komise SWD(2017) 362 final *Impact Assessment accompanying the Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States* (Posouzení dopadu, doprovodný dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice Rady 92/106/EHS o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy) v roce 2015 na intermodální dopravu připadalo 18 % nákladní dopravy v rámci EU (bez letecké a potrubní dopravy a námořní dopravy s třetími zeměmi), a v předchozích pěti letech tato doprava každoročně rostla v průměru o 3,5 %.

³⁰ Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38).

³¹ Evropská komise, *The implementation of the 2011 White Paper on Transport „Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system“ five years after its publication: achievements and challenges* (Provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření

probíhá a pro období 2007–2020 je z EFRR a Fondu soudržnosti přiděleno přibližně 3,1 miliardy EUR a další 3 miliardy EUR jsou ke konci roku 2017 poskytnuty v rámci Nástroje pro propojení Evropy.

Rámeček 1

Inteligentní systémy řízení dopravy

- Inteligentní dopravní systémy (ITS) používají informační a komunikační technologie v oblasti silniční dopravy včetně infrastruktury, vozidel a uživatelů, jakož i v oblasti řízení provozu a mobility a rozhraní s jinými druhy dopravy.
- Cílem projektu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) je nahradit mnoho vnitrostátních vlakových zabezpečovacích systémů a systémů řízení jediným režimem.
- Cílem projektu výzkumu uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) je zlepšit výkonnost uspořádání letového provozu (ATM) modernizací a harmonizací systémů ATM definicí, vývojem, ověřováním a zaváděním inovativních technologií a provozních řešení ATM.
- Říční informační služby (RIS) byly zřízeny proto, aby umožnily rychlý elektronický přenos dat mezi vodou a břehem pomocí výměny prediktivních údajů a informací v reálném čase.
- Primárním účelem řídícího a informačního systému pro provoz plavidel (VTMIS) je zvýšit bezpečnost a minimalizovat dopad lodních havárií na životní prostředí.

35 Kromě toho má evropský globální navigační družicový systém (Galileo) za cíl poskytovat lepší informace o poloze a čase, které by měly mít významné pozitivní dopady na dopravní služby a uživatele. Vzhledem k tomu, že doprava je stále více závislá na dostupnosti satelitních signálů pro přesnou lokalizaci, bílá kniha z roku 2011 uvedla rozmístění systému Galileo jako jeden ze svých cílů. Systém Galileo byl spuštěn jako unijní ekvivalent amerického systému GPS a ruského systému GLONASS, aby EU mohla být v tomto strategickém sektoru autonomní. Odhadované celkové náklady systému činí přibližně 10,5 miliardy EUR a systém se skládá z 30 družic a přidružené pozemní infrastruktury. Zavádění systému Galileo probíhá; Komise očekává, že bude dovršeno do konce roku 2020.

konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ pět let po jejím zveřejnění: úspěchy a problémy), SWD(2016) 226 final ze dne 1.7.2016, s. 24–25.

Nové trendy v dopravě

36 Automatizace, digitalizace a sdílená mobilita jsou rychle rostoucí trendy (viz [rámeček 2](#)), které by mohly zefektivnit dopravní systémy, a tím zlepšit bezpečnost silničního provozu³², snížit dopady na životní prostředí a zmírnit dopravní přetížení.

Rámeček 2

Nové trendy v dopravě

- Automatizace: alespoň některé funkce vozidla se provádějí automaticky bez jakéhokoli vstupu řidiče/obsluhy.
- Digitalizace: výměna dat mezi různými účastníky dopravního systému, která umožní sladit nabídku a poptávku v reálném čase, což povede k účinnějšímu využívání zdrojů. Digitalizace by mohla přispět k vytvoření skutečně multimodálního dopravního systému díky spojení všech druhů dopravy do jediné a hladce fungující služby mobility osob a zboží.
- Sdílená mobilita: sdílené používání vozidel, například sdílení jízdních kol nebo automobilů.

37 V současné době jsou testována plně automatizovaná vozidla a lze předpokládat, že díky technologickému vývoji se tato vozidla nakonec stanou na silnicích běžným jevem. Plně automatizovaný silniční provoz bude vyžadovat moderní telekomunikační a satelitní infrastrukturu a služby pro lokalizaci vozidel a jejich vzájemnou komunikaci. Jakmile bude systém Galileo úspěšně zaveden, poskytne potřebné služby pro splnění těchto potřeb.

38 Nové technologie a vzorce mobility však také přinášejí výzvy týkající se vhodnosti legislativního rámce, ochrany soukromí, bezpečnosti, odpovědnosti a bezpečnosti údajů³³. Strategie EU pro mobilitu budoucnosti z roku 2018³⁴ obsahuje návrhy Komise, které mají tyto hlavní zdroje obav řešit.

³² Ačkoli významný pokrok v posledních desetiletích (počet smrtelných nehod se snížil z téměř 55 000 v roce 2001 na 25 650 v roce 2016) učinil EU nejbezpečnějším regionem světa z hlediska silniční dopravy, tempo zlepšování se v posledních čtyřech letech zastavilo. Dosažení cíle „bez smrtelných obětí“ do roku 2050 si vyžádá další úsilí.

³³ SWD(2016) 226 final, s. 38.

³⁴ Evropská komise, *Na cestě k automatizované mobilitě: strategie EU pro mobilitu budoucnosti*, COM(2018) 283 final ze dne 17.5.2018.

39 Přizpůsobení infrastruktury novým vzorcům mobility a zavádění nové infrastruktury pro čistá alternativní paliva přináší další výzvy, které vyžadují nové investice a revidovaný přístup k navrhování sítí a obchodních modelů. Usnadnění rozvoje elektromobility, zejména využití elektromobilů, vyžaduje nabíjecí infrastrukturu³⁵. V roce 2013 zahájila EU svou strategii pro čistá paliva³⁶, která má zajistit síť stanic s alternativními palivy (včetně nabíjecích stanic) se standardizovaným designem a používáním.

Rozvoj infrastruktury

I přes pokrok ve vývoji dopravní infrastruktury v EU přetrvávají problémy

40 Bezproblémová plná mobilita osob a zboží v EU závisí na pokročilé a dobře fungující dopravní infrastruktuře. Základním stavebním kamenem rozvoje evropského dopravního systému je dokončení TEN-T. Ostatní úrovně dopravního systému, jako je například městská doprava, jsou rovněž důležité, neboť se v nich nejvíce přímo projevuje mnoho negativních externalit (např. nehody, znečištění a hluk).

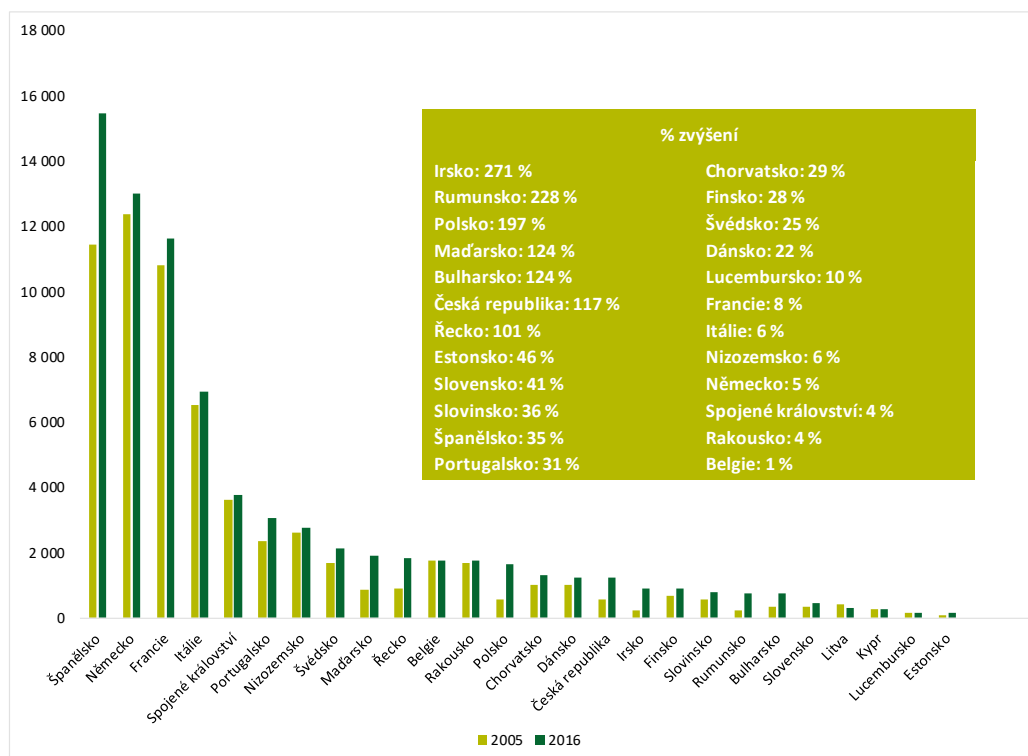
41 Rozšíření EU z 15 na 28 členských států přineslo změny v logistických řetězcích a zeměpisných vzorcích obchodu a zvýšilo strukturální výzvu rychlého rozvoje dopravní infrastruktury EU, zejména v nových členských státech.

42 Jako nejpružnější způsob dopravy se silniční doprava přizpůsobila nové realitě nejnanežněji, zatímco například železnice vyžadují pro modernizaci a rozvoj svých sítí a spojení větší úsilí. **Obrázek 5** a **obrázek 6** ilustrují nárůst délky (v absolutní hodnotě i v procentech) dálnic a železnic v EU během deseti let do roku 2016.

³⁵ „Ve srovnání s celkovým počtem osobních automobilů činil v EU v roce 2017 celkový podíl elektromobilů pouze zhruba 0,3 %“, Evropský parlament, výzkum pro výbor TRAN – Nabíjecí infrastruktura pro silniční elektromobily, s. 13.

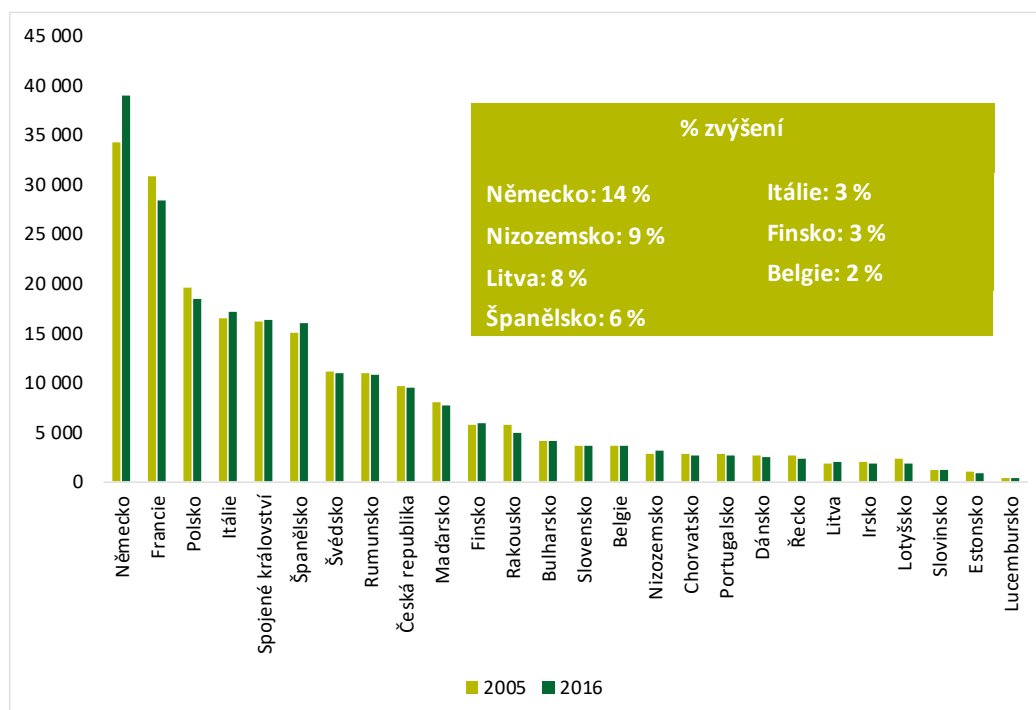
³⁶ Čisté zdroje energie pro dopravu: Evropská strategie pro alternativní paliva, COM(2013) 17 final ze dne 24.1.2013.

Obrázek 5 – Délka dálnic v EU-28 v období 2005–2016 (v km)



Zdroj: EÚD na základě údajů Evropské komise (2018), *EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2018* (Doprava EU v číslech, statistická příručka 2018). Údaje za Maltu a Lotyšsko nejsou k dispozici.

Obrázek 6 – Délka železnic v EU-28 v období 2005–2016 (v km)



Zdroj: EÚD na základě údajů Evropské komise (2018), *EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2018* (Doprava EU v číslech, statistická příručka 2018). Kypr a Malta žádnou železniční síť nemají.

43 Míra rozvoje infrastruktury se v rámci EU různí, přičemž kvalita a dostupnost infrastruktury stále zaostává, zejména pak ve východních regionech³⁷ (méně dálnic a vysokorychlostních železničních tratí, konvenční železnice potřebují modernizaci a vykazují delší cestovní časy než v západní Evropě). Navíc v celé dopravní síti EU stále existují chybějící spojení a místa s nedostatečnou propustností, což představuje vážné překážky pro dopravní toky. Nejvíce postiženy jsou v tomto ohledu hraniční přechody. Například z 365 přeshraničních železničních spojení, která Komise určila, je dnes 149 (41 %) mimo provoz³⁸.

44 Zatímco některé členské státy své úseky hlavní sítě TEN-T již dokončily nebo dokončují, jiným zbývá ještě hodně práce³⁹. V roce 2017 Komise kromě pravidelně aktualizovaných pracovních plánů pro koridory⁴⁰ vydala zprávu o pokroku⁴¹ v oblasti provádění TEN-T v letech 2014 a 2015. Zpráva dospěla k závěru, že nastal určitý pokrok, celkově však lze předpokládat, že ve většině případů bude ještě třeba dosáhnout významného zlepšení a že pro dosažení cílů nařízení o TEN-T jsou nezbytné významné investice.

45 Významné investice EU⁴² pomohly zlepšit propojenost a dostupnost. Například v období 2007–2013 podpořilo financování v oblasti soudržnosti výstavbu 3 875 km nových silnic (47 % z nich v TEN-T) a přeložky více než 23 000 km, přičemž tato celková délka představovala přibližně 10 % hlavní silniční sítě v patnácti způsobilých členských

³⁷ Evropská komise, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Doprava v Evropské unii, současné trendy a problémy – 2018), s. 13.

³⁸ Většina chybějících spojení se nenachází podél koridoru TEN-T nebo v globální síti. Viz dokument Komise *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*, (Komplexní analýza stávajících přeshraničních železničních dopravních spojení a chybějících spojení na vnitřních hranicích EU), 2018, s. 13.

³⁹ Viz srovnávací přehled GŘ MOVE pro poslední dostupné údaje (ke konci roku 2015) (https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en).

⁴⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

⁴¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20170327-progress-report-tent-2014-2015.pdf>.

⁴² Na investice do dopravy v období 2007–2013 připadlo více než 40 % celkových veřejných kapitálových výdajů v EU-12; viz *Sedmá zpráva Komise o hospodářské, sociální a územní soudržnosti*, 2017, s. 198.

státech⁴³. Výsledkem bylo zlepšení přístupu silnic pro miliony lidí a zkrácení doby cestování⁴⁴. Financování v oblasti soudržnosti bylo také využito k vybudování a přeložení 3 405 km železničních tratí (49 % TEN-T) neboli o něco málo více než 2 % celkové železniční sítě⁴⁵.

46 Pro další zmenšování rozdílů mezi členskými státy byly v období 2014–2020 naplánovány také významné výdaje EU⁴⁶:

- a) V rámci spolufinancování EU z ESI fondů je plánováno přibližně 70 miliard EUR: 34 miliard EUR na infrastrukturu TEN-T a 36 miliard EUR na dopravní investiční projekty, které na projekty TEN-T navazují nebo je doplňují. Tyto investice by pokrývaly 977 km vnitrozemských vodních cest, budování 3 414 km a přeložení 9 742 km silnic, výstavbu 1 136 km a modernizaci 9 680 km železničních tratí a 748 km nových nebo zlepšených linek tramvají a metra.
- b) Kromě toho se rozpočet Nástroje pro propojení Evropy na dopravu ve výši 24,1 miliardy EUR (který zahrnuje 11,3 miliardy EUR pro členské státy způsobilé k financování z Fondu soudržnosti) zaměřuje především na železniční projekty v hlavní síti TEN-T. Očekávané výsledky těchto projektů zahrnují mimo jiné odstranění 243 míst s nedostatečnou propustností v železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravě do roku 2020, 3 088 nových čerpacích stanic pro alternativní paliva v silniční dopravě, 1 790 km železnic přizpůsobených jmenovitému rozchodu, 5 788 km tratí vybavených systémem ERTMS, 1 753 km elektrifikovaných tratí, 2 804 km modernizovaných nákladních tratí a 3 862 km modernizovaných vnitrozemských vodních cest.

⁴³ Způsobilými členskými státy pro financování v oblasti soudržnosti jsou Bulharsko, Česká republika, Estonsko, Řecko, Chorvatsko, Kypr, Lotyšsko, Litva, Maďarsko, Malta, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko a Slovensko.

⁴⁴ Evropský parlament, *Zpráva o provádění politiky soudržnosti a tematického cíle „Podpora udržitelné dopravy a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách“ – čl. 9 odst. 7 nařízení o společných ustanoveních (2017/2285(INI))*, 4.4.2018.

⁴⁵ Evropská komise, *Transport - Final Report - Work Package 5 - Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes for 2007–2013, focusing on the ERDF and the Cohesion Fund (Doprava – závěrečná zpráva – pracovní balíček 5 – následné hodnocení programů politiky soudržnosti 2007–2013 se zaměřením na EFRR a Fond soudržnosti)*, 2016, s. 3–4, 42, 46.

⁴⁶ Evropská komise, *Delivering TEN-T Facts & figures (Realizace TEN-T – fakta a čísla)*, září 2017.

Sít TEN-T vyžaduje významné financování – úroveň zadlužení členského státu by mohla být překážkou

47 Navzdory již značným úrovním vnitrostátních a evropských investic, které přispěly k lepší propojenosti a dostupnosti, vyžaduje dosažení cílů TEN-T ještě mnohem více (viz **bod 17**).

48 Odpovědnost za rozvoj, financování a budování dopravní infrastruktury spočívá především na členských státech. Současně se EU shodla na tom, že roční schodek veřejných financí členských států by neměl přesáhnout 3 % a že poměr státního dluhu k HDP by neměl překročit 60 % (maastrichtská kritéria⁴⁷). Z toho vyplývá, že ačkoli se cíle týkající se dokončení TEN-T objevují v nařízení, v některých případech mohou vnitrostátní úrovně zadlužení způsobit dodatečná omezení investiční kapacity členských států. Jinými slovy, snižování veřejného dluhu a více výdajů na veřejné investice včetně dopravy mohou být konkurenčními cíli.

49 Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj uznala tento problém a potřebu zlepšit financování a režimy financování v mnoha zemích s ohledem na současné vysoké úrovně schodků a zadluženosti a jiné nároky na státní rozpočty⁴⁸.

50 Evropský parlament rovněž poznamenal, že členské státy, které čelí hospodářským a rozpočtovým potížím, nejsou schopny spolufinancovat projekty v oblasti nákladní dopravy, a zastával názor, že projekty prováděné v rámci Nástroje pro propojení Evropy by neměly být zohledněny ve výpočtech veřejného dluhu⁴⁹ pro účely Paktu o stabilitě a růstu⁵⁰.

⁴⁷ Konvergenční kritéria, známá rovněž jako „maastrichtská kritéria“, jsou založena na článku 140 SFEU. Členské státy tato kritéria musí splňovat, aby mohly vstoupit do třetí fáze hospodářské a měnové unie a přijmout euro jako svou měnu.

⁴⁸ OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings*, (Potřeby strategické infrastruktury do roku 2030: hlavní zjištění), OECD Publications, Paříž, 2011, s. 4.

⁴⁹ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 19. ledna 2017 o logistice v EU a multimodální dopravě v nových koridorech transevropské dopravní sítě (TEN-T) (2015/2348(INI)), bod 13.

⁵⁰ Dohoda závazná pro všechny členské státy EU od roku 1997 (revidovaná v letech 2005 a 2011), která se týká uplatňování ustanovení Maastrichtské smlouvy v oblasti udržitelnosti fiskálních politik členských států, a to především udržováním deficitu veřejného rozpočtu a veřejného dluhu na přijatelné úrovni.

51 Komise vydala sdělení⁵¹ s cílem objasnit použití určité flexibility obsažené v Paktu o stabilitě a růstu, pokud jde o způsobilé investice, které za určitých podmínek mohou odůvodnit dočasné odchýlení od stávajících pravidel. Použití a účinnost této investiční flexibility se zkoumá v rámci širšího přezkumu režimů flexibility⁵².

Vnitřní trh

52 Aby dosáhla fungujícího jednotného dopravního trhu, snažila se Komise vytvořit spravedlivé podmínky hospodářské soutěže v rámci jednotlivých druhů dopravy i mezi nimi. Komise se aktivně podílí na podpoře otevírání a liberalizace vnitřního dopravního trhu; přetrvávají však určité problémy, zejména v oblasti řízení železničního a leteckého provozu.

⁵¹ Komise, *Optimální využití flexibility v rámci současných pravidel Paktu o stabilitě a růstu*, COM(2015) 12 final, 13.1.2015. Podle „investiční doložky“ jsou způsobilými investicemi výdaje států na projekty spolufinancované v rámci strukturální politiky a politiky soudržnosti, transevropských sítí, Nástroje pro propojení Evropy a Evropským fondem pro strategické investice. Podmínky odůvodňující dočasné odchýlení jsou následující: růst HDP v dotčených členských státech musí být záporný nebo HDP zdaleka nedosahuje potenciálu; odchýlení nebude mít za následek překročení 3 % referenční hodnoty pro schodek a bude zachována vhodná rezerva; objem investic se v konečném důsledku reálně zvýší; odchýlení bude vykompenzováno v časovém horizontu programu stability nebo konvergenčního programu členského státu.

⁵² Ve své zvláštní zprávě č. 18/2018 „Je naplňován hlavní cíl preventivní složky Paktu o stabilitě a růstu?“ (<http://eca.europa.eu>) došel Účetní dvůr k závěru, že investiční doložka nezajišťuje nárůst poměru veřejných investic k HDP a umožňuje, aby výdaje nesouvisející s investicemi pokračovaly i v následujících letech, a doporučil Komisi, aby investiční doložku v její současné podobě přestala používat. Komise toto doporučení neakceptovala a uvedla, že investiční doložka je předmětem přezkumu v rámci širšího přezkumu ustanovení o flexibilitě v Paktu o stabilitě a růstu.

V květnu 2018 také Komise zveřejnila přezkum flexibility v rámci Paktu o stabilitě a růstu (COM(2018) 335 final a SWD (2018) 270 final). Přezkum konstatoval, že u členských států, kterým byla poskytnuta flexibilita v období 2015–2018, byly cíle strukturální reformy a investiční doložky do určité míry dosaženy. Pokud jde o investiční doložku, přezkum potvrdil, že projekty způsobilé pro investiční doložku byly spolufinancovány Evropskou unií. Analýza však byla méně jednoznačná, pokud jde o to, zda investiční doložka vedla k novým investicím. Komise uvedla, že pozitivní dopad reforem a investic na fiskální udržitelnost se projeví za delší časové období, než na jaké se vztahoval přezkum, a že vzhledem ke složitosti otázky dopadu na objem veřejných investic je přesné posouzení obtížné.

53 Pokud jde o železnice, nákladní doprava je otevřena hospodářské soutěži od roku 2007 a v roce 2010 byla liberalizována mezinárodní osobní doprava. Liberalizace trhu železnic je však v jednotlivých členských státech nerovnoměrná. Pouze několik členských států liberalizovalo své vnitrostátní trhy osobní železniční dopravy. Nové subjekty trhu se stále potýkají s diskriminací při získávání přístupu k železniční infrastruktuře a základním službám, které často vlastní a provozují stávající provozovatelé⁵³. V roce 2016 přijala EU „čtvrtý železniční balíček“⁵⁴, jehož cílem je dále liberalizovat trh osobní dopravy a odstranit překážky interoperability, a to s harmonogramem pro vymáhání od června 2019.

54 V roce 1992 EU liberalizovala leteckou dopravu, což vedlo k větší hospodářské soutěži, širšímu výběru možností cestování a k výraznému nárůstu provozu. Počet denních letů v EU vzrostl v letech 1992 až 2017 z 10 000 na 29 000 a v letech 1993 až 2017 se roční počet cestujících v letecké dopravě zvýšil z 360 milionů na více než jednu miliardu. Evropské letectví v současnosti představuje 26 % světového trhu, každoročně přispívá 510 miliardami EUR k evropskému HDP a podporuje v Evropě 9,3 milionu pracovních míst.

55 Přestože má letecká doprava ze své podstaty mezinárodní povahu, tradičně byla řízena na vnitrostátní úrovni, a to v rozdrobeném a monopolním prostředí. Tyto rysy přispívaly ke zpožděním a vyšším nákladům na řízení letového provozu, které nesli uživatelé vzdušného provozu. Odpovědí Komise bylo uvedení projektu jednotné evropské nebe (SES), iniciativy zaměřené na zlepšení celkové výkonnosti řízení letového provozu přesunem řady povinností z mezivládní oblasti na EU. Uspořádání evropského vzdušného prostoru však zůstává roztržité⁵⁵. V roce 2013 Komise navrhla zlepšení rámce SES (legislativní balíček „SES2+“⁵⁶). V době přípravy této zprávy

⁵³ Viz Evropská komise, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Doprava v Evropské unii, současné trendy a problémy – 2018), s. 7 a zvláštní zpráva EÚD č. 8/2016 „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“.

⁵⁴ Čtvrtý železniční balíček je soubor šesti legislativních textů určených k dokončení jednotného trhu železničních služeb. Jeho zastřešujícím cílem je revitalizovat železniční sektor a pomoci mu konkurovat ostatním druhům dopravy.

⁵⁵ Evropská komise, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Doprava v Evropské unii, současné trendy a problémy – 2018), s. 9.

⁵⁶ Evropská komise, *Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění jednotného evropského nebe (přepřacované znění)*, COM(2013) 410 final ze dne 11.6.2016.

však uvedený balíček stále čekal na legislativní schválení Evropským parlamentem a Radou, což bránilo zavedení soudržného aktuálního rámce na úrovni EU.

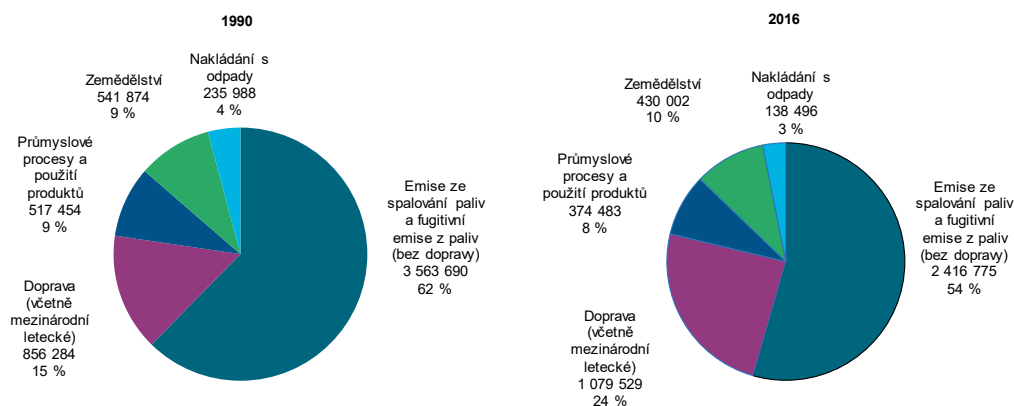
Dekarbonizace dopravy

56 V říjnu 2014 přijali vedoucí představitelé EU rámec politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030, včetně cíle snížení emisí skleníkových plynů alespoň o 40 % do roku 2030 (v porovnání s rokem 1990). V roce 2015 podepsaly EU a všech 28 členských států Pařížskou dohodu⁵⁷. Podle této dohody byly povinny předložit dlouhodobé plány do roku 2020, které budou prokazovat úsilí každé země o snížení vnitrostátních emisí a přizpůsobení se dopadům změny klimatu. V březnu roku 2018 vyzvala Evropská rada Komisi, aby do prvního čtvrtletí roku 2019 předložila návrh dlouhodobé strategie EU pro snížení emisí skleníkových plynů v souladu s Pařížskou dohodou, v níž zohlední vnitrostátní plány.

57 Obrázek 7 ukazuje, že na dopravu v roce 2016 připadala přibližně čtvrtina všech emisí skleníkových plynů v EU (ve srovnání s 15 % v roce 1990), čímž se stala druhým největším producentem emisí po energetice. Bílá kniha z roku 2011 stanovila cíl snížení emisí skleníkových plynů z dopravy (vyjma mezinárodní námořní dopravy) do roku 2050 nejméně o 60 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990 a průběžný cíl snížení o 20 % do roku 2030 ve srovnání s úrovněmi z roku 2008.

⁵⁷ 21. zasedání konference smluvních stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu. Smluvní strany Pařížské dohody se zavázaly omezit emise skleníkových plynů na úroveň potřebnou k omezení nárůstu průměrné globální teploty výrazně pod hranicí 2 °C oproti hodnotám před průmyslovou revolucí s cílem omezit nárůst teploty na nejvýše 1,5 °C (aspirační cíl).

Obrázek 7 – Emise skleníkových plynů podle zdroje v tisících tun, EU-28, 1990 a 2016



Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí, údaje k 5. červnu 2018.

58 Podle Evropské agentury pro životní prostředí se emise z dopravy v letech 1990 až 2007 zvyšovaly a pak až do roku 2014 klesaly. V letech 2015 a 2016 opět vzrostly⁵⁸. To znamená, že toto odvětví se stává jednou z hlavních výzev z hlediska celkových cílů EU v oblasti snižování emisí uhlíku. Podle současných politik se s přihlédnutím k předpokládanému růstu nákladní a osobní dopravy do roku 2050 očekává pokles emisí skleníkových plynů z dopravy o 15 % oproti roku 2005. Emise by však byly v roce 2050 stále o 10 % vyšší než v roce 1990, protože v 90. letech 20. století došlo k rychlému nárůstu emisí z dopravy⁵⁹.

59 V roce 2017 jsme zveřejnili situační zprávu týkající se energetiky a změny klimatu⁶⁰, která byla příspěvkem k diskusi o snižování emisí uhlíku. Zpráva obsahovala mimo jiné komplexní přehled relevantních auditů NKI v EU v oblasti dopravy, které se zabývaly přímo snižováním emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy nebo nízkouhlíkovými druhy dopravy či přechodem na takové druhy dopravy (viz **bod 90**).

⁵⁸ Viz *Trends and projections in Europe 2017* (Trendy a prognózy v Evropě 2017), zpráva č. 17/2017, 7.11.2017, s. 25.

⁵⁹ Posouzení dopadu, doprovodný dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, SWD(2017) 180 final ze dne 31.5.2017, příloha 4, s. 34–35.

⁶⁰ Viz naše situační zpráva: „Opatření EU v oblasti energetiky a změny klimatu“, 2017 (<http://eca.europa.eu>).

60 Dosažení cílů v oblasti snižování emisí bude vyžadovat zásadní posun směrem k nižší spotřebě energie a k čistší energii, jakož i k účinnějšímu využívání dopravní infrastruktury. EU přijala iniciativy a legislativní opatření k urychlení dekarbonizace dopravy. Strategie týkající se energetické unie z roku 2015⁶¹ určila přechod k energeticky účinnému a dekarbonizovanému odvětví dopravy jako kriticky důležitou oblast. V roce 2016 následovala strategie pro nízkoemisní mobilitu⁶². Ke snižování emisí skleníkových plynů přispívá i program Nástroje pro propojení Evropy, jelikož většina dopravních projektů vybraných k financování se týká druhů dopravy jiných, než je doprava silniční.

61 Mnoho snah o snížení emisí na úrovni EU i členských států se zaměřilo na **silniční dopravu**, odvětví odpovědné za největší část (72 %) emisí z dopravy⁶³ v roce 2016. Vzhledem k tomu, že emise ze silniční dopravy jsou soustředěny v hustě osídlených oblastech a patří k hlavním příčinám znečištění ovzduší ve městech, má dekarbonizace silniční dopravy zásadní význam i z hlediska zlepšení kvality ovzduší a lidského zdraví. Ve zprávě o znečištění ovzduší z roku 2018 jsme upozornili, že znečištění ovzduší má zpravidla větší dopad na obyvatele měst než na obyvatele venkovských oblastí, protože látky znečišťující ovzduší jsou kvůli hustotě obyvatel měst uvolňovány ve větším měřítku (například ze silniční dopravy) a protože rozptyl je ve městech obtížnější než mimo město⁶⁴. V letech 2017 a 2018 obsahovaly tři Komisí předložené „balíčky mobility“⁶⁵ návrhy zahrnující přezkum směrnic o čistých vozidlech, euroviněťě a o kombinované dopravě, akční plán na podporu investic do infrastruktur pro alternativní paliva, vůbec první normy emisí CO₂ pro těžká nákladní vozidla, nové normy emisí CO₂ pro osobní automobily a dodávky po roce 2020, zlepšené označování pneumatik podporujících vyšší palivovou účinnost a akční plán pro baterie.

⁶¹ Rámcová strategie k vytvoření odolné energetické unie s pomocí progresivní politiky v oblasti změny klimatu, COM/2015/080 final.

⁶² Evropská komise, *Evropská strategie pro nízkoemisní mobilitu*, COM(2016) 501 final ze dne 20.7.2016.

⁶³ EK (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (Doprava EU v číslech – statistická příručka 2018), https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

⁶⁴ Viz naše zvláštní zpráva č. 23/2018 „Znečištění ovzduší: naše zdraví stále není dostatečně chráněno“ (<http://eca.europa.eu>).

⁶⁵ Balíčky Evropa v pohybu – *Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny* (COM(2017) 0283 final).

62 V oblasti **letecké** dopravy se hlavní pozornost soustředila na mezinárodní letectví na základě systému EU pro obchodování s emisemi. EU se zavázala splnit minimálně celosvětový cíl stanovený pro mezinárodní leteckou dopravu Mezinárodní organizací pro civilní letectví v říjnu 2016, a sice zachování celosvětových čistých emisí CO₂ na úrovni roku 2020 prostřednictvím uhlíkově neutrálního růstu.

63 Pokud jde o odvětví **námořní dopravy**, je přístup EU v souladu s globálním přístupem Mezinárodní námořní organizace. V dubnu roku 2018 přijala Mezinárodní námořní organizace počáteční strategii snížení emisí skleníkových plynů z lodí o nejméně 50 % do roku 2050 ve srovnání s rokem 2008, zároveň s dekarbonizací tohoto odvětví co možná nejdříve v tomto století. Za tímto účelem je strategie doplněna komplexním seznamem možných opatření ke snižování emisí, včetně krátkodobých opatření⁶⁶.

⁶⁶ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx>.

Část III: Hlavní nadcházející výzvy

64 Od roku 2010 EÚD zveřejnil třináct zvláštních zpráv o dopravě v EU, které se zaměřovaly především na investice do infrastruktury a rozvoj vnitřního trhu. Naše zjištění nás vedla k vyvození závěrů a doporučení, které mají Komisi a členským státům pomoci zlepšit způsob, jakým řídí výdaje EU na dopravu, zvýšit kvalitu těchto výdajů a informovat veřejnost o tom, jak jsou její peníze využívány (úplný seznam zpráv se souhrnem jejich hlavních závěrů a doporučení viz příloha I).

65 V bodech 66–91 uvádíme šest průřezových otázek, které jsme zkoumali v našich auditech v různých částech odvětví dopravy a které považujeme za trvale významné. Předkládáme rovněž horizontální přehled hlavních výzev, s nimiž se potýká rozvoj a financování dopravy v EU, jakož i problémů, na které upozornily NKI členských států EU a které byly uvedeny v jiných veřejně dostupných informacích.

Sladit cíle se zdroji

66 EU stanovila řadu velmi ambiciózních cílů pro všechny druhy dopravy: zejména dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030. Vzhledem ke značným finančním výdajům a době potřebné k dokončení velkých projektů dopravní infrastruktury⁶⁷ je pro dosažení těchto cílů nezbytné důkladné plánování, které je podpořeno důkladnou a věrohodnou analýzou odhadovaných nákladů, pro které by měly být k dispozici dostatečné finanční zdroje. Naše předchozí audity upozornily na řadu problémů, které mohou způsobit, že cíle nebudou naplněny. Příklady:

- a) Audit ERTMS⁶⁸: ačkoli revize evropského prováděcího plánu v roce 2017 byla krokem směrem k realističtějšímu provádění, stále přetrvávaly velké problémy. Zprvým prováděcí plán stejně jako v minulosti neobsahoval celkové posouzení nákladů EU. Zadruhé neexistovalo žádné vyhrazené financování ani nebyl určen zdroj takových finančních prostředků. Kromě toho stále nebyla stanovena právně závazná lhůta pro vyřazení vnitrostátních systémů z provozu a zavedení ERTMS jako jediného zabezpečovacího systému používaného v členských státech. Nízká

⁶⁷ Například jak uvádí naše zvláštní zpráva č. 19/2018 „Vysokorychlostní železnice v Evropě: neúčinný a nesouvislý systém jako důsledek neexistence celoevropské sítě“ (<http://eca.europa.eu>), od zahájení prací to trvá v průměru šestnáct let, než nové vysokorychlostní tratě dosáhnou provozuschopnosti.

⁶⁸ Zvláštní zpráva č. 13/2017 „Jednotný evropský systém řízení železničního provozu: bude politické rozhodnutí někdy uskutečněno?“ (<http://eca.europa.eu>).

úroveň zavádění systému ERTMS (8 % úseků koridoru hlavní sítě v době auditu) ohrožovala dosažení cílů stanovených pro rok 2030.

- b) Audit vnitrozemských vodních cest⁶⁹: zjistili jsme, že strategie EU pro dopravu po vnitrozemských vodních cestách se nezakládaly na ucelené a robustní analýze a náklady na odstranění míst s nedostatečnou propustností v Evropě (přibližně 16 miliard EUR) výrazně převyšovaly dostupné prostředky na financování infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy z rozpočtu EU. K eliminaci tohoto rozdílu jsou proto potřeba dodatečné finanční prostředky z vnitrostátních anebo soukromých zdrojů.
- c) Audit námořní dopravy⁷⁰: zjistili jsme, že dlouhodobé strategie rozvoje přístavů zavedené členskými státy a Komisí neposkytují odpovídající základ pro plánování potřebné kapacity v přístavech EU nebo posouzení potřeb financování infrastruktury z EU a vnitrostátních veřejných zdrojů.

Výzva k řešení: sladit příslušné a dosažitelné dopravní cíle a priority s dostupnými zdroji

Stanovení náročných cílů a priorit politiky bez zajištění dostupnosti zdrojů snižuje pravděpodobnost jejich včasného dosažení, což ovlivňuje důvěryhodnost celé politiky. Ačkoli bylo dosaženo velkého pokroku (viz **bod 72**), je zapotřebí ještě další úsilí.

- Je třeba posílit dlouhodobý plán vybudování zbývajících infrastruktury, zejména pro hlavní síť TEN-T, a to s přesně stanovenými milníky, které budou pravidelně monitorovány, se spolehlivými odhady celkových nákladů a odpovídajícími dostupnými finančními zdroji a se zvláštním zaměřením na přeshraniční úseky. To by zvýšilo pravděpodobnost dosažení cílů dopravní politiky včas a v rámci rozpočtu.

⁶⁹ Zvláštní zpráva č. 1/2015 „Vnitrozemská vodní doprava v Evropě: od roku 2001 se významně nezvýšil podíl tohoto způsobu dopravy ani se nezlepšila splavnost“ (<http://eca.europa.eu>). V září 2013 Komise přijala program Naiades II (COM(2013) 623 final), který stanovil program opatření politiky v oblasti vnitrozemské vodní dopravy na období 2014–2020. Účetní dvůr účinnost tohoto programu neposuzoval.

⁷⁰ Zvláštní zpráva č. 23/2016 „Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic“ (<http://eca.europa.eu>). V dubnu 2018 zveřejnil jmenovaný evropský koordinátor podrobný prováděcí plán pro námořní dálnice. Účetní dvůr účinnost tohoto plánu neposuzoval.

EU musí prosazovat větší sladování vnitrostátních rozhodnutí v oblasti infrastruktury s politickými prioritami EU

67 Přestože nařízení o TEN-T zavádí koridory, podél nichž má být vybudována infrastruktura, a evropští koordinátoři se snaží odpovídajícím způsobem koordinovat pracovní plány, členské státy poskytují většinu potřebných finančních prostředků a zůstávají primárně odpovědné za plánování a realizaci dopravních sítí. Jen samotné členské státy mohou rozhodovat, zda a kdy se infrastruktura vybuduje⁷¹. Existuje tedy riziko, že se dopravní síť EU bude rozvíjet jako soubor jednotlivých sítí spíše než jako integrovaný systém, který nejlépe vyhovuje potřebám EU jako celku.

68 My i ostatní NKI jsme v posledních auditech upozornili na to, že členské státy ne vždy sdílejí ambice EU: členské státy nemají žádnou motivaci k provádění politik EU, na nichž mají z vnitrostátního hlediska malý zájem, zejména přeshraniční spojení⁷².

- a) Audit vysokorychlostních železnic⁷³: členské státy nebudovaly vysokorychlostní tratě, pokud je nepovažovaly za vnitrostátní prioritu, a to ani pokud se trať nacházela v nadnárodním koridoru a byla součástí hlavní sítě. Kromě toho měla Komise omezené nástroje nebo pravomoci, jimiž by mohla nutit členské státy, aby dodržovaly své závazky týkající se vybudování vysokorychlostních tratí potřebných k dokončení hlavní sítě.
- b) Audit ERTMS: plánované zavedení stanovené v revidovaném evropském prováděcím plánu bylo ovlivněno nedostatečným časovým souladem mezi členskými státy v přeshraničních úsecích. To ukázalo, že členské státy v podstatě plánují zavádění podle svých vnitrostátních potřeb, bez ohledu na jakékoli přijaté závazky vůči prioritám EU.

⁷¹ Zvláštní zpráva č. 19/2018 „Vysokorychlostní železnice v Evropě: neúčinný a nesouvislý systém jako důsledek neexistence celoevropské sítě“.

⁷² Hodnocení Nástroje pro propojení Evropy v polovině období (s. 6 a 13) také zjistilo, že vnitrostátní rozpočty dostatečně neupřednostňují přeshraniční investice za účasti více zemí. Hodnocení to přisuzovalo hlavně asymetrii v rozdělování nákladů a přínosů v projektech za účasti více zemí, neboť náklady vznikají na vnitrostátní/místní úrovni, ale přínosy jsou realizovány v evropském měřítku.

⁷³ Zvláštní zpráva č. 19/2018 „Vysokorychlostní železnice v Evropě: neúčinný a nesouvislý systém jako důsledek neexistence celoevropské sítě“.

- c) Švédská NKI⁷⁴ zjistila, že vnitrostátní orgány v plánování vnitrostátní dopravní infrastruktury neupřednostňovaly hledisko EU.
- d) Francouzská NKI⁷⁵ zjistila, že Francie zaostává v investicích potřebných k dosažení technologického pilíře jednotného evropského nebe a předložila výkonnostní plán, který nesplňoval cíle výkonnosti stanovené na úrovni EU.

69 Ve svém usnesení z roku 2017⁷⁶ Evropský parlament také vyjádřil politování nad tím, že členské státy o svých vnitrostátních plánech infrastruktury příliš často rozhodují bez ohledu na cíle TEN-T. Naléhavě vyzval Komisi a členské státy, aby posílily koordinaci mezi oběma úrovněmi plánování a upřednostňovaly projekty, které jsou v souladu s cíli TEN-T a pravděpodobně přinesou větší evropskou přidanou hodnotu.

70 Vzhledem k tomu, že dopravní systémy v EU byly historicky rozvíjeny tak, aby naplňovaly vnitrostátní potřeby, představují správní překážky a technické, provozní a procesní rozdíly mezi členskými státy významnou překážku cíle interoperability na úrovni EU. Například vnitrostátní železnice uplatňují více než 11 000 různých pravidel, jejichž „vyčištěním“ byla pověřena Agentura Evropské unie pro železnice⁷⁷. Konstatujeme, že včasná realizace čtvrtého železničního balíčku (viz **bod 53**) by mohla pomoci odstranit administrativní a regulační překážky interoperability.

Výzva k řešení: vytvořit účinné nástroje prosazování práva na úrovni EU, aby se zajistilo, že rozhodnutí členských států v oblasti infrastruktury budou více v souladu s prioritami EU, a věnovat přitom zvláštní pozornost přeshraničním úsekům

Nesoulad mezi prioritami EU a členských států je překážkou pro dokončení jednotného dopravního trhu.

⁷⁴ Viz *Road and rail investments in Sweden: lacking an EU perspective?* RIR 2017: 27, Riksrevisionen, Švédsko, listopad 2017 (<https://www.riksrevisionen.se/>).

⁷⁵ Viz *L'État et la compétitivité du transport aérien: un rôle complexe, une stratégie à élaborer* (Stát a konkurenceschopnost letecké dopravy: složitá úloha, strategie k vypracování), Cour des Comptes, září 2016 (<https://www.ccomptes.fr/fr>).

⁷⁶ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 19. ledna 2017 o *logistice v EU a multimodální dopravě v nových koridorech transevropské dopravní sítě (TEN-T)* (2015/2348(INI)), bod 12.

⁷⁷ Zvláštní zpráva č. 19/2018 „Vysokorychlostní železnice v Evropě: neúčinný a nesouvislý systém jako důsledek neexistence celoevropské sítě“.

- o Je zapotřebí vhodných nástrojů prosazování, aby bylo možné plnit povinnosti vyplývající z nařízení o TEN-T rychleji a umožnit tak dokončení klíčové strategické infrastruktury a stanovit nápravná opatření, pokud nebudou prioritní projekty zahájeny včas nebo budou následně zpožděny nebo pokud by mohly problémy na přeshraničních úsecích zabránit uvedení infrastruktur do provozu podle plánu.
- o Veškeré administrativní a regulační překážky interoperability by měly být přednostně odstraněny.

Posílit posuzování přidané hodnoty financování z EU

71 Finanční prostředky EU mohou pokrýt jen malou část celkových investičních potřeb (viz **body 17–25**). V zájmu maximalizace jejich dopadu by se tyto omezené zdroje měly zaměřit na nejvyšší priority a přidanou hodnotu EU. Naše nedávné audity ukázaly, že finanční prostředky EU vyžadují lepší zacílení.

- a) Audit ERTMS: ačkoli by se podle politiky EU měly investice do ERTMS soustředit na koridory hlavní sítě, existovaly některé investice financované z EU (zejména prostřednictvím podpory politiky soudržnosti) na jednotlivých tratích mimo hlavní síť a bez vazby na hlavní síť nebo na přeshraniční úsek. Kromě toho byla pro přeshraniční úseky tratí přidělena pouze omezená podpora EU.
- b) Audit námořní dopravy: většina finančních prostředků z EU směřovala k určeným „hlavním přístavům“. Zjistili jsme však, že těchto přístavů existuje příliš mnoho (celkem 104), což by mohlo bránit tomu, aby se financování zaměřilo na nejdůležitější přístavy.
- c) Audit vnitrozemských vodních cest: nebylo nijak rozlišováno mezi hlavní a globální sítí, což nebylo užitečné při stanovení priorit v oblasti vodních cest. Strategie EU neupřednostňovaly odstranění míst s nedostatečnou propustností, ani neupřednostňovaly řeky, do nichž by se měly omezené dostupné zdroje investovat.

72 ESI fondy pro období 2014–2020 zavedly novou podmínku přístupu k financování dopravy: členské státy nyní musí prokázat, že navrhované projekty budou realizovány v rámci komplexního dlouhodobého vnitrostátního nebo regionálního plánu dopravy, který přispívá k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru a TEN-T. Jedná se o pozitivní krok směrem ke koordinovanějšímu a strategičtějšímu určování projektů.

Výzva k řešení: zaměřit financování z EU na priority s nejvyšší přidanou hodnotou EU

Vzhledem k tomu, že rozsah financování z EU je v porovnání s celkovými potřebami omezený, je třeba se zaměřit na priority s nejvyšší přidanou hodnotou EU.

- Lepší koordinace a cílení finančních prostředků EU v rámci sdíleného a přímého řízení, které budou odrážet priority dopravní politiky EU, by mohly pomoci maximalizovat účinnost investic a zajistit soudržnější a strategičtější přístup k rozvoji dopravní sítě.
- Podpora EU by měla být upřednostňována u projektů, které jsou prováděny v reakci na jasně stanovené a řádně posouzené potřeby, vycházejí z pečlivého plánování a nabízejí prokazatelnou přidanou hodnotu EU z hlediska sítě (např. řešení významných míst s nedostatečnou propustností a chybějících spojení a vytvoření přeshraničních propojení).

Zlepšit řízení projektů

73 Řízení projektů vyžaduje oceňování⁷⁸, provádění a monitorování zdrojů a úsilí potřebných k realizaci účelu a cílů projektu. Dobré řízení projektů je nezbytné pro efektivní a účinné dosahování cílů.

Lépe plánovat na základě důkladné předběžné analýzy nákladů a přínosů

74 Vzhledem k tomu, že dopravní infrastruktura vyžaduje značné finanční prostředky, je nezbytné předem správně analyzovat všechny významné náklady a přínosy. Analýzy nákladů a přínosů umožňují při správném použití před přijetím jakýchkoli rozhodnutí zhodnotit návratnost investic daného projektu i jeho společenskou potřebnost a užitečnost.

75 Naše audity ukázaly, že u subjektů, které navrhují a oceňují projekty, existuje tendence používat analýzu nákladů a přínosů pouze jako povinný administrativní krok, a nikoli jako nástroj pro lepší rozhodování. Analýza nákladů a přínosů je navíc často optimisticky zkreslena: navrhovatelé projektu mají tendenci být příliš optimističtí,

⁷⁸ Oceňování je proces posouzení nákladů a přínosů spojených s naplněním cílů a souvisejících rizik. Pomáhá subjektům rozhodování porozumět pravděpodobnému dopadu, příslušným kompromisům a celkovému vlivu různých možností, neboť poskytuje objektivní důkazní základ rozhodování.

pokud jde o klíčové parametry projektu, včetně kapitálových a provozních nákladů, doby trvání projektu a očekávaných přínosů. Nerealistické odhady mohou vést k nesplnitelným cílům, nadměrným nebo nedostatečně využitým projektům, k nárůstu nákladů a zpoždění – jinak řečeno, k neoptimálnímu využití prostředků.

76 V několika auditech jsme našli příklady rozhodování na základě nespolehlivé analýzy, které vedlo k nežádoucím dopadům:

- a) Audit vysokorychlostních železnic: rozhodnutí o vybudování vysokorychlostních tratí měla často politický základ a jen málo využívala analýzu nákladů a přínosů k zajištění nákladově efektivního rozhodování. Posouzení skutečných potřeb členských států byla v některých případech nekvalitní a i přes významný potenciál alternativního řešení modernizace stávajících konvenčních tratí se mu věnovala jen malá pozornost. V důsledku toho byly budovány vysokorychlostní tratě s omezenou šancí na životaschopnost z hlediska společenských nákladů a přínosů.
- b) Audity letišť⁷⁹: v mnoha případech byly infrastruktury financované z prostředků EU příliš velké v důsledku příliš optimistických předpokladů obsažených v investičních plánech. Více než polovina finančních prostředků EU na podporu letišť zařazených do auditu směřovala do infrastruktur (nově postavených nebo modernizovaných), které byly zbytečně rozsáhlé a po dokončení nebyly plně využívány.
- c) Audit námořní dopravy: financování podobné přístavní infrastruktury v sousedních přístavech bez řádného obchodního důvodu nebo předběžné analýzy nákladů a přínosů znamenalo neúčinné investice, které vedly k případům nevyužitých nebo nedostatečně využitých zařízení.

77 Komise (agentura INEA) tyto nedostatky uznala a počínaje výzvami k předkládání návrhů v rámci Nástroje pro propojení Evropy v roce 2015 zavedla i zvláštní posouzení nákladů a přínosů, které provádějí externí odborníci v oboru analýzy nákladů a přínosů předtím, než je schváleno poskytnutí podpory z Nástroje pro propojení Evropy, což může přispět ke zlepšení kvality prvotního rozhodování.

⁷⁹ Zvláštní zpráva č. 21/2014 „Letištní infrastruktury financované EU: neoptimální využití prostředků“ (<http://eca.europa.eu>).

78 Účetní dvůr upozorňuje, že ačkoli nařízení o Nástroji pro propojení Evropy a ESI fondech pro programové období 2014–2020 obsahovala výslovné odkazy⁸⁰ na analýzu nákladů a přínosů, v případě návrhů nařízení⁸¹ pro období 2021–2027 tomu tak již není.

Zjednodušit pravidla provádění projektů v oblasti infrastruktury

79 Účetní dvůr a vnitrostátní NKI v nedávných auditech zjistily, že projekty, jejichž příprava byla méně důkladná a podrobná, čelily vyššímu riziku zvýšení nákladů a zpoždění.

- a) Audit vysokorychlostních železnic: v případě jedné stanice vzrostly náklady na výstavbu z 4,5 miliardy EUR odhadované v roce 2003 na 8,2 miliardy EUR v lednu 2018, a to z důvodu nerealistických počátečních odhadů nákladů na ražení tunelu v hustě obydleném centru města a nedostatečného posouzení geologických podmínek, environmentálních aspektů a hlediska místního kulturního dědictví.
- b) Audit partnerství veřejného a soukromého sektoru⁸²: k dokončení pěti dálnic, které jsme kontrolovali, byla nutná dodatečná částka ve výši téměř 1,5 miliardy EUR z veřejných prostředků, z níž přibližně 30 % poskytla EU. Konkrétně musel subjekt veřejného sektoru v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru, které se týkalo výstavby a provozu tří dálnic, zaplatit partnerům ze soukromého sektoru dodatečných 705 milionů EUR, neboť projekty byly nekvalitně připraveny a smlouvy týkající se PPP byly podepsány ještě předtím, než byly vyřešeny významné problémy, například odvoz archeologických nálezů, získání potřebných environmentálních povolení a dokončení potřebných vyvlastnění pozemků.

⁸⁰ Čl. 10 odst. 6 nařízení č. 1316/2013 o Nástroji pro propojení Evropy stanovil, že výše finanční pomoci přidělené na vybraná opatření je modulována na základě analýzy nákladů a přínosů u každého projektu. Čl. 101 písm. e) nařízení o společných ustanoveních pro ESI fondy (č. 1303/2013) stanovil, že před schválením velkého projektu zajistí řídicí orgán, aby byla k dispozici analýza nákladů a přínosů.

⁸¹ COM(2018) 438 final, 6.6.2018 a COM(2018) 375 final, 29.5.2018.

⁸² Zvláštní zpráva č. 9/2018 „Partnerství veřejného a soukromého sektoru v EU: rozšířené nedostatky a omezené přínosy“ (<http://eca.europa.eu>).

- c) Několik NKI v EU⁸³ také informovalo o nedostacích plánování/přípravy projektů, které vedly ke zpožděním a překročením nákladů.

80 Případy zpoždění a překročení nákladů byly také způsobeny neúčinnými regulačními a správními postupy. Například náš audit námořní dopravy odhalil významná zpoždění při provádění projektů kvůli administrativní složitosti (v jednom případě bylo zapotřebí 33 povolení k vybudování a provozování přístavu a v druhém trvalo získání potřebných souhlasů k zahájení výstavby v přístavu 22 let). To naznačuje strukturální problémy týkající se vydávání povolení a souhlasů na vnitrostátní úrovni.

81 Tento stav je ještě závažnější v přeshraničních projektech, kde je hlavním problémem zadávání veřejných zakázek. V auditu vysokorychlostních železnic jsme zdůraznili, že pro přeshraniční projekty neexistuje společný právní rámec a dokumentace k zadávacímu řízení, smlouvy a účetní systémy se v jednotlivých členských státech liší. Neexistovaly žádné zjednodušené postupy (například „jednotná kontaktní místa“), které by usnadnily a urychlily provádění. Kromě toho Komisi chyběly potřebné nástroje k účinnému zásahu v případě, kdy zpoždění na jedné straně hranice brání včasnému užívání vysokorychlostní železniční infrastruktury postavené na druhé straně hranice. Evropsští koordinátoři mohli dobře sledovat, co v koridoru funguje a nefunguje, také však nebyli ze zákona oprávněni zasáhnout. Všechny tyto neefektivní prvky negativně ovlivnily rychlost a úspěch realizace projektů.

82 Komise tento opakující se problém uznala a v roce 2018 předložila Evropskému parlamentu a Radě legislativní iniciativu⁸⁴, která má zefektivnit provádění TEN-T, zejména v případě složitých přeshraničních projektů (zavedení jednotných kontaktních míst, tříletý časový rámec pro udělení souhlasů, posílená úloha evropských koordinátorů při sledování postupů vydávání povolení a zjednodušené postupy zadávání zakázek v přeshraničních úsecích). V době přípravy této zprávy nebyl návrh nařízení dosud Evropským parlamentem a Radou přijat.

⁸³ Rakousko, *Spolková zpráva č. 2017/4: Railroad Project: Brenner Base Tunnel*, Rechnungshof, 2017 (<https://www.rechnungshof.gv.at/home.html>); Belgie, *Mise en oeuvre et financement du Réseau régional express (RER)*, Cour des Comptes, 2017 (<https://www.ccrek.be/>); Spojené království, *Modernising the Great Western railway - assessment of the Department management of the program*, National Audit Office, 2016 (<https://www.nao.org.uk/>).

⁸⁴ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě, COM(2018) 277 final ze dne 17.5.2018.

Zlepšit monitorování projektů

83 Monitorování, a to jak během realizace projektu, tak následně, je dalším zásadním aspektem řízení projektů.

84 Pravidelné sledování nákladů a přínosů při realizaci je nezbytné z důvodů řízení, kontroly a transparentní odpovědnosti. Velké infrastrukturní projekty s mnohaletou prováděcí lhůtou by měly obsahovat mechanismus pravidelného monitorování a případně i aktualizace původních předpokladů. Je to zásadní prvek pro řízení realizace společenské hodnoty prostřednictvím dosahování cílů a kontroly nákladů, který může být přínosem pro aktuální i budoucí rozhodování.

85 V našich auditech jsme zjistili, že mezi hlavní zásady provádění dopravních projektů nepatřily pravidelné kontroly efektivity nákladů. Zaznamenali jsme však také příklady správné praxe, kdy byly projekty před každou novou fází programování znovu posouzeny, aby se ověřilo, že projekty stále řeší aktuální potřeby⁸⁵.

86 Monitorování a hodnocení projektu po jeho provedení zahrnuje posouzení výsledků intervence a nabízí shrnutí poznatků získaných během fáze návrhu a realizace. V několika zprávách⁸⁶ jsme uvedli, že monitorování projektů je orientováno hlavně na výstupy a neposuzuje výsledky ani dopady. Žádný subjekt tedy nemá jasné informace o tom, zda projekty spolufinancované z EU, které byly uskutečněny jednotlivě nebo v rámci koridorů hlavní sítě, dosáhly jakýchkoli cílů založených na výsledcích a dopadu na hospodářský rozvoj (nová pracovní místa, cestovní ruch atd.).

Výzva k řešení: zlepšit plánování, provádění a monitorování projektů financovaných EU

Řešení opakujících se problémů v oblasti plánování, provádění a monitorování projektů financovaných z EU by mohlo pomoci zvýšit účinnost podpory EU.

⁸⁵ Například zpráva o vysokorychlostní železnici upozornila na přezkum projektu, který došel k závěru, že odlišná konfigurace tratě by mohla ušetřit 5,7 miliardy EUR, přičemž jízdní doba by se prodloužila o pouhých 10 minut, což by znamenalo úsporu 570 milionů EUR za každou další minutu jízdy. Tento příklad ukazuje, jak mohou konstrukční volby vést k podstatným úsporám s omezeným dopadem na výkonnost.

⁸⁶ Zvláštní zpráva č. 21/2018 „Výběr a monitorování projektů EFRR a ESF v programovém období 2014–2020 se stále zaměřují převážně na výstupy“ (<http://eca.europa.eu>); zvláštní zpráva č. 19/2018; zvláštní zpráva č. 23/2016.

- Plánování by mohlo být posíleno prováděním důkladné analýzy potřeb a využíváním realistických prognóz provozu a spolehlivých parametrů pro posouzení nákladů a přínosů projektů.
- Pravidla pro realizaci infrastrukturních projektů, zejména přeshraničních, by měla být přednostně zjednodušena, aby se odstranily veškeré administrativní a regulační překážky. To by mohlo pomoci snížit neefektivitu, zkrátit zpoždění a udržet zvyšování nákladů pod kontrolou.
- Pravidelné monitorování nákladů a přínosů během realizace projektu je pro zajištění nákladově efektivních investic klíčové. Monitorování zaměřené na výsledky a dopady, jakož i výstupy, by mohlo poskytnout jasnější představu o tom, do jaké míry projekty financované z EU přinášejí udržitelné výsledky a dopady a přispívají k cílům EU v oblasti dopravy.

Věnovat více pozornosti údržbě a obnově stávající infrastruktury

87 Vysoce kvalitní infrastruktura je nezbytná pro účinné a udržitelné fungování vnitřního trhu EU. Při mnoha příležitostech jsme však my i ostatní NKI⁸⁷ přinesli zjištění o nedostatečné údržbě stávající silniční, železniční a říční infrastruktury v různých zemích EU, která má dopad na kvalitu, bezpečnost, účinnost a udržitelnost⁸⁸.

88 Za údržbu infrastruktury odpovídají vnitrostátní a místní orgány. Komise upozornila na problém spočívající v tom, že silniční a železniční infrastruktura v celé EU se zhoršuje z důvodu nedostatečné údržby⁸⁹. Uvedla, že rozpočty na údržbu jsou často

⁸⁷ Zvláštní zpráva č. 19/2018, zvláštní zpráva č. 8/2016, zvláštní zpráva č. 1/2015; Švédsko, *The Swedish Transport Administration's road maintenance*, RiR 2017:8, Riksrevisionen, 2017 (<https://www.riksrevisionen.se/>); Nizozemsko, *Maintaining the main road network*, Algemene Rekenkamer, 2014 (<https://www.rekenkamer.nl/>); Francie, *Le rapport public annuel 2016, Tome II, 7 - Les transports ferroviaires en Île-de-France depuis 2010: des progrès sensibles, des insuffisances persistantes*, Cour des comptes, 2016 (<https://www.ccomptes.fr/fr>); Polsko, *Functioning of the inland waterways*, Najwyższa Izba Kontroli, 2014 (<https://www.nik.gov.pl/>).

⁸⁸ Také následné hodnocení programů politiky soudržnosti v období 2007–2013, které provedla Komise, zaznamenalo určitou nejistotu ohledně finanční udržitelnosti některých projektů, neboť chyběly důkazy o tom, že budou řádně kryty náklady na údržbu. Viz s. 70.

⁸⁹ Evropská komise, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018* (Doprava v Evropské unii, současné trendy a problémy – 2018), s. 12.

nedostatečné a nedeří krok s rostoucím rozsahem infrastruktury a stárnutím klíčových spojení, což má za následek významný počet případů nezajištěné údržby⁹⁰. Také Evropský parlament⁹¹ i Rada⁹² zdůraznily, že je důležité věnovat potřebám údržby dopravní infrastruktury patřičnou pozornost.

89 V tomto ohledu Komisi předložený návrh nařízení o společných ustanoveních pro programové období 2021–2027 (který v době přípravy zprávy dosud nebyl přijat) obsahuje jako základní podmínku „komplexní plánování dopravy na příslušné úrovni“, které by vyžadovalo poskytování informací o dostupnosti rozpočtových a finančních zdrojů na financování plánovaných investic a pokrytí nákladů na provoz a údržbu stávající a plánované infrastruktury. Tuto základní podmínku musí členské státy plnit a uplatňovat v průběhu celého programového období; v opačném případě výdaje související s daným specifickým cílem nemohou být zahrnuty do žádostí o platbu.

Výzva k řešení: zajistit, aby byla infrastruktura adekvátně udržována a byla udržitelná

Přiměřená údržba infrastruktury je klíčovým předpokladem rozvoje udržitelné dopravní sítě EU.

- o Zainteresované strany by měly věnovat pozornost nejen investicím do nové infrastruktury, ale také zajištění údržby a obnovy stávající infrastruktury, které je v současné době neuspokojivé.

Věnovat větší úsilí přesunu zboží ze silnic do jiných druhů dopravy

90 Jak uvádí **bod 58**, emise z dopravy jsou jednou z hlavních výzev z hlediska celkových cílů EU v oblasti snižování emisí uhlíku. Naše situační zpráva z roku 2017 o energetice a změně klimatu mimo jiné zahrnovala relevantní audity NKI v EU v oblasti

⁹⁰ Posouzení dopadu, doprovodný dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, SWD(2017) 180 final ze dne 31.5.2017, s. 6–20.

⁹¹ Usnesení Evropského parlamentu ze dne 19. ledna 2017 o *logistice v EU a multimodální dopravě v nových koridorech transevropské dopravní sítě (TEN-T)* (2015/2348(INI)), bod 15.

⁹² Závěry Rady o pokroku při provádění transevropské dopravní sítě (TEN-T) a Nástroje pro propojení Evropy v odvětví dopravy ze dne 5. prosince 2017, bod 25.

dopravy, které se zabývaly přímo snižováním emisí skleníkových plynů v odvětví dopravy nebo nízkouhlíkovými druhy dopravy či přechodem na takové druhy dopravy. Zejména jsme konstatovali, že existují problémy týkající se koncepce a účinnosti politiky v oblasti biopaliv a že v oblasti přepravy zboží není dosahováno přesunu od silniční dopravy na železnici a námořní/vnitrozemské vodní cesty. Vnitrozemská vodní ani železniční doprava nekonkurují silniční dopravě dostatečně.

91 V auditu železniční nákladní dopravy jsme uvedli, že se při stanovení ceny, kterou mají uživatelé zaplatit za přístup k infrastruktuře, vyčerpávajícím způsobem nezohledňují externality vytvořené železniční a silniční dopravou⁹³ (dopady na životní prostředí a znečištění, přetížení, nehody atd.).

Výzva k řešení: zintenzivnit úsilí o přesun většího objemu zboží mimo silniční dopravu

Přesun zboží ze silniční dopravy k jiným ekologičtějším druhům dopravy by mohl přispět ke snížení emisí z dopravy, které se soustředí převážně v silniční dopravě.

- Zainteresované strany by měly usilovat o přesun nákladní dopravy ze silnic do jiných druhů dopravy posílením hospodářské soutěže mezi jednotlivými druhy dopravy a stanovením zásad, které budou vyžadovat náležité zohlednění externích nákladů všech druhů dopravy, jakož i prosazováním jejich provádění.

Tuto situační zprávu přijal senát II, jemuž předsedá Iljana Ivanova, členka Účetního dvora, v Lucemburku na svém zasedání dne 24. října 2018.

Za Účetní dvůr

Klaus-Heiner Lehne
předseda

⁹³ V rámci svých balíčků mobility Komise navrhla přezkum směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Přílohy

Příloha I – Zprávy EÚD týkající se dopravy od roku 2010

Název	Popis/závěry	Hlavní doporučení
Zvláštní zpráva č. 19/2018 „Vysokorychlostní železnice v Evropě: neúčinný a nesouvislý systém jako důsledek neexistence celoevropské sítě“.	Není pravděpodobné, že stávající dlouhodobý plán EU pro vysokorychlostní železnici bude realizován, a EU nemá žádnou promyšlenou celoevropskou strategickou koncepci v této oblasti. Evropská vysokorychlostní železniční síť je pouze nesouvislým systémem vnitrostátních tratí bez řádné přeshraniční koordinace, které členské státy plánují a budují izolovaně, a jehož výsledkem jsou nedostatečné spoje. Komise nemá k dispozici žádné právní nástroje ani žádné rozhodovací pravomoci, aby zajistila, že členské státy učiní rychlý pokrok směrem k dokončení koridorů hlavní sítě.	Evropská komise by měla: zajistit realistické dlouhodobé plánování, dosáhnout dohody s členskými státy o klíčových strategických úsecích, které mají být realizovány jako první, provázené důsledným monitoringem a právně vymahatelnými pravomocemi s cílem zajistit, aby byly dodrženy závazky týkající se dokončení hlavní vysokorychlostní železniční sítě EU; provázat spolufinancování EU s vytyčenými strategickými prioritními projekty, účinnou hospodářskou soutěží na železnici a dosahováním výsledků; zjednodušit zadávání veřejných zakázek u přeshraničních projektů, využívat „jednotná kontaktní místa“ k vyřizování formalit a odstranění všech administrativních a regulačních překážek interoperability; zlepšit bezproblémový provoz vysokorychlostních železnic pro cestující, například pomocí elektronických jízdenek a zjednodušení poplatků za přístup k trati.
Zvláštní zpráva č. 9/2018 „Partnerství veřejného a soukromého sektoru v EU: rozšířené nedostatky a omezené přínosy“.	Partnerství veřejného a soukromého sektoru se spolufinancováním z EU nelze považovat za ekonomicky životaschopnou metodu zajišťování veřejné infrastruktury. Kontrolovaná PPP měla řadu nedostatků a omezené přínosy, což vedlo k neefektivně a neúčinně vynaloženým finančním prostředkům ve výši 1,5 miliardy EUR. Nákladová efektivita a transparentnost byly navíc výrazně oslabeny zejména v důsledku nejasné politiky a strategie, nedostatečné analýzy, účtování PPP v rámci podrozvahových	Komise a zejména členské státy by: neměly podporovat intenzivnější a rozšířenější využívání PPP, dokud nebudou vyřešeny zjištěné problémy; měly by zmírnit finanční dopad zpoždění a opětovného vyjednávání o nákladech na PPP nesených veřejným partnerem; zajistit, aby byla volba možnosti PPP vždy založena na řádné srovnávací analýze nejlepších způsobů zadání zakázky; zajistit nezbytnou administrativní kapacitu a stanovit jasné politiky a strategie v oblasti PPP, aby bylo možné úspěšně realizovat projekty PPP podporované EU; zlepšit právní rámec EU pro vyšší účinnost projektů PPP, aby byla volba možnosti PPP odůvodněna aspekty nákladové efektivnosti.

	položek a nevyvážených mechanismů pro sdílení rizika.	
Zvláštní zpráva č. 18/2017 „Jednotné evropské nebe: změnila se kultura, avšak nebe jednotné není“	Iniciativa jednotné evropské nebe (SES), která má zlepšit systém uspořádání letového provozu v celé EU, se zaměřila na jasnou potřebu a vedla k většímu důrazu na efektivnost. Uspořádání evropského vzdušného prostoru však zůstává rozdrobené a jednotného evropského nebe jako koncepce ještě nebylo dosaženo. Financování EU určené na technologické součásti SES dosud dosáhlo objemu 730 milionů EUR a do roku 2020 má vzrůst na 3,8 miliardy EUR.	Evropská komise by měla: revidovat hlavní cíle iniciativy SES; analyzovat jiné možnosti, jak omezit fragmentaci, a upřednostnit výzkumná a vývojová řešení, která tento problém řeší; zajistit plnou nezávislost vnitrostátních dozorových orgánů; zjednodušit systém sledování výkonnosti a přezkoumat některé jeho klíčové ukazatele výkonnosti; přezkoumat podpůrnou strukturu EU pro výzkum a vývoj s ohledem na cíle jednotného evropského nebe; posílit vyvozování odpovědnosti společného podniku SESAR.
Zvláštní zpráva č. 13/2017 „Jednotný evropský systém řízení železničního provozu: bude politické rozhodnutí někdy uskutečněno?“	Zavádění železničního zabezpečovacího systému pro celou EU je dosud v začátcích a systém sám je nesourodým celkem. Je tomu tak přesto, že zástupci odvětví železniční dopravy obecně koncepci tohoto systému nezpochybňují. Auditoři zjistili, že mnoho provozovatelů infrastruktury a železničních podniků s investicemi do systému kvůli souvisejícím výdajům a nedostatku konkrétních ekonomických důvodů váhá.	Auditoři předložili Evropské komisi, členským státům a Agentuře Evropské unie pro železnice řadu doporučení, jež se týkají odhadu nákladů na zavedení systému, vyřazení vnitrostátních zabezpečovacích systémů z provozu, konkrétních ekonomických důvodů pro provozovatele infrastruktury a železniční podniky, kompatibility a stability systému, úlohy a zdrojů Agentury Evropské unie pro železnice, sladění vnitrostátních prováděcích plánů, monitorování a vymáhání, lepšího čerpání fondů EU pro projekty železničních zabezpečovacích systémů a lepšího zacílení financování EU.
Zvláštní zpráva č. 23/2016 „Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic“.	V letech 2000 až 2013 byla třetina výdajů EU na zařízení, jako jsou přístavní hráze, doky a vlnolamy v námořních přístavech EU, neúčinná a neudržitelná. U kontrolovaných projektů bylo každé třetí euro (194 milionů EUR) vynaloženo na projekty týkající se stejných zařízení, jaká existovala v okolních přístavech. Celkem bylo 97 milionů EUR investováno do infrastruktury, která se buď nevyužívala, nebo se využívala velmi málo více než tři roky po svém dokončení.	Komise by měla: přehodnotit současný počet 104 „hlavních přístavů“ a stanovit plán rozvoje přístavů v rámci celé EU; posoudit možnost vyloučení podpory EU pro přístavní infrastrukturu pro překládku a skladování kontejnerů, jakož i nadstavby, které nespádají do působnosti veřejného sektoru; zajistit, aby byly veškeré potřebné informace o navrhovaných půjčkách EIB sdíleny mezi EIB a Komisí; upřednostnit základní přístavní infrastrukturu a klíčové vodní cesty s podporou z EU jen pod podmínkou, že u nich bude prokázána jasná přidaná hodnota EU a zajištěny dostatečně velké soukromé

		<p>investice; vydat pokyny týkající se státní podpory pro námořní přístavy a monitorovat a návazně sledovat předešlá rozhodnutí o státní podpoře; snížit administrativní zátěž a prodlení prosazováním „jednotných kontaktních míst“ pro vydávání povolení a souhlasů; zlepšit konkurenční postavení námořní dopravy oproti ostatním druhům dopravy dalším zjednodušením námořní dopravy a celních formalit.</p>
<p>Zvláštní zpráva č. 8/2016 „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“</p>	<p>Přestože Evropská komise stanovila cíl spočívající v přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici, ve skutečnosti se od roku 2011 podíl železnic na nákladní dopravě v EU mírně snížil. Železniční doprava je šetrnější k životnímu prostředí a používá méně dovážené ropy, ale nedokázala reagovat na konkurenci silniční dopravy.</p>	<p>Komise a členské státy by se měly zabývat nedostatky, které byly zjištěny v souvislosti s liberalizací trhu železniční nákladní dopravy, postupy řízení provozu, správními a technickými omezeními, monitorováním a transparentností výkonnosti železniční nákladní dopravy a spravedlivou hospodářskou soutěží mezi různými druhy dopravy. Aby byly lépe využívány finanční prostředky EU, měly by Komise a členské státy jednotněji zajišťovat soulad mezi cíli politiky a přidělováním prostředků a měly by zlepšit výběr, plánování a řízení projektů a údržbu železniční sítě.</p>
<p>Zvláštní zpráva č. 1/2015 „Vnitrozemská vodní doprava v Evropě: od roku 2001 se významně nezvýšil podíl tohoto způsobu dopravy ani se nezlepšila splavnost“</p>	<p>Úsilí EU o přesun nákladní dopravy v Evropě ze silnic do vnitrozemské vodní dopravy za posledních patnáct let pokročilo jen málo. Projekty spolufinancované EU v rámci strategie pro větší využití vnitrozemských vodních cest nebyly realizovány účinným způsobem. Vnitrozemská vodní doprava si jako alternativa k silniční dopravě nepolepšila a nedošlo ani ke zlepšení splavnosti.</p>	<p>Aby se zlepšila účinnost financování dopravy po vnitrozemských vodních cestách ze strany EU: měly by členské státy upřednostňovat ty projekty na vnitrozemských vodních cestách, které mají největší a nejrychlejší přínos, a Komise by měla soustředit své financování na ty projekty, které se nacházejí v lokalitách, kde již existují rozpracované plány na odstranění míst s nedostatečnou propustností. Aby se zlepšila koordinace mezi členskými státy, měla by Komise: důkladně analyzovat potenciální trh a přínosy vnitrozemské plavby na různých říčních úsecích a se všemi členskými státy koordinovat rozvoj hlavní sítě TEN-T; dohodnout s členskými státy konkrétní a dosažitelné cíle pro odstranění míst s nedostatečnou propustností; posílit právní základ s cílem rozšířit vykazovací povinnosti u stavu vodních cest z hlediska plavby a stanovit členským státům povinnost vypracovávat plány údržby</p>

		vnitrozemských vodních cest ve vzájemné součinnosti.
Zvláštní zpráva č. 21/2014 „Letištní infrastruktury financované EU: neoptimální využití prostředků“	Investice do letišť financované z EU nepřinesly očekávané výsledky a nepředstavovaly optimální využití prostředků. Kvůli nedostatku vhodného plánování a prognózování se některá z financovaných letišť nacházela příliš blízko sebe a některé stavební projekty byly příliš rozsáhlé pro příslušný počet letounů a cestujících.	Komise by měla během programového období 2014–2020 zajistit, aby členské státy poskytovaly finanční prostředky na letištní infrastruktury pouze na těch letištích, která jsou finančně rentabilní a kde potřeba investic byla náležitě posouzena a prokázána. Tento postup by měl být součástí schválení a monitorování operačního programu prováděného Komisí. Členské státy by měly mít soudržný regionální, vnitrostátní a nadnárodní plán pro rozvoj letišť s cílem zamezit výstavbě zbytečně velké kapacity, duplikaci a nekoordinovaným investicím do letištní infrastruktury. V důsledku tohoto auditu byla podpora EU pro letištní infrastrukturu v programovém období 2014–2020 podstatně snížena.
Zvláštní zpráva č. 1/2014 „Účinnost projektů veřejné městské dopravy podporovaných EU“	Dvě třetiny projektů městské dopravy spolufinancované ze strukturálních fondů EU nejsou dostatečně využívány. K tomuto stavu nejvíce přispěly dva faktory: nedostatky v koncepci projektů a nevhodná politika mobility.	Komise by měla požadovat: aby byly po uvedení projektů do provozu zavedeny řídicí nástroje pro monitorování kvality služeb a úroveň spokojenosti uživatelů; aby byl do grantových dohod zahrnut určitý minimální soubor ukazatelů výsledků s příslušnými cílovými hodnotami a aby tyto ukazatele byly následně měřeny; aby byly odhady počtu očekávaných uživatelů důkladněji analyzovány a aby volba druhu dopravy byla podložena vyčísleným porovnáním různých možností dopravy; aby projekty městské dopravy tvořily součást kvalitní politiky mobility a aby se příslušnými doporučeními zabývaly rovněž orgány členských států při řízení projektů veřejné dopravy financovaných EU.
Zvláštní zpráva č. 5/2013, „Jsou prostředky z fondů politiky soudržnosti EU vynakládány na silnice řádně?“	Účetní dvůr provedl audit 24 projektů investic do silnic v rámci EFRR a Fondu soudržnosti v Německu, Řecku, Polsku a Španělsku, aby posoudil, zda tyto projekty dosáhly svých cílů s přiměřenými náklady. Celková hodnota projektů, které byly předmětem auditu, přesáhla 3 miliardy EUR.	Tři hlavní doporučení: spolufinancování silničních projektů ze strany EU by mělo být podmíněno existencí jasných cílů doprovázených cíli z hlediska úspor cestovní doby, přínosů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, zlepšení kapacity a dopadů na ekonomiku; platby by měly být vázány na použití nákladově efektivních technických řešení výstavby silnic, která budou v souladu s osvědčenými postupy, a členské

	<p>Všechny silniční projekty, které byly předmětem auditu, zajistily úspory cestovní doby a zvýšily bezpečnost silničního provozu. Nebyla však věnována dostatečná pozornost zajištění nákladové efektivity projektů. Většina projektů, které byly předmětem auditu, byla ovlivněna nepřesnými prognózami intenzity provozu. V důsledku toho zvolený typ silnice často nebyl nejvhodnější pro intenzitu provozu na dané komunikaci. V úsecích, kde mohly potřeby provozu vyřešit rychlostní silnice, byly upřednostňovány dálnice. Z devatenácti projektů jich čtrnáct zaznamenalo nižší než očekávané provozní využití. V porovnání s původním plánem činil nárůst průměrných nákladů 23 %. Doba prodlení dosahovala průměrně devíti měsíců neboli 41 % plánované doby v porovnání s původními sjednanými lhůtami.</p>	<p>státy by měly u stavebních projektů zajistit mezinárodní hospodářskou soutěž a orientovat své systémy zadávání veřejných zakázek na zajištění nejehospodárnějších nabídek.</p>
<p>Zvláštní zpráva č. 3/2013 „Byly programy Marco Polo účelné v přesunu dopravy ze silnic?“</p>	<p>Při auditu bylo zjištěno, že nebyl předložen dostatek relevantních projektů, protože tržní situace a pravidla programu provozovatele od využití tohoto režimu odrazovaly. Polovina kontrolovaných projektů měla jen omezenou udržitelnost. Jedním z hlavních zjištění auditu byly závažné skutečnosti nasvědčující tomu, že dochází k efektu mrtvé váhy, tj. projekty by byly zahájeny i bez financování EU. Třináct z šestnácti kontrolovaných příjemců ve skutečnosti potvrdilo, že by dopravní službu zahájili a provozovali i bez dotace. Navíc nebyly k dispozici žádné údaje umožňující posoudit očekávané přínosy, jimiž je snížit dopad nákladní dopravy na životní prostředí, uvolnit neprůjezdné silnice a zvýšit bezpečnost silničního provozu.</p>	<p>Účetní dvůr doporučil, aby Rada, Evropský parlament a Komise zvážily pozastavení dotací EU pro služby v oblasti nákladní dopravy, jež mají stejnou koncepci jako programy Marco Polo („tlak na poptávku shora“), což byl hlavní důvod nedostatků popisovaných v této zprávě (nedostatečná absorpce na trhu, absence důkazů o dosažení cílů, značná administrativní zátěž, malá udržitelnost a efekt mrtvé váhy), a další financování takových projektů podmínily předběžným posouzením dopadů, z něhož bude patrné, zda a do jaké míry mají příslušné projekty evropskou přidanou hodnotu. To by znamenalo provádět detailní tržní analýzu potenciální poptávky a využívat zkušenosti a osvědčené postupy členských států z obdobných vnitrostátních režimů podpory. Pouze pokud by se v tomto posouzení dospělo k závěru, že podpora EU v této oblasti má smysl, Účetní dvůr Komisi doporučuje přijmout sérii</p>

		opatření k posílení výkonnosti budoucích režimů podpory.
Zvláštní zpráva č. 4/2012 „Je spolufinancování dopravní infrastruktury v námořních přístavech ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti účelnou investicí?“	Audit zjistil, že pouze 11 z 27 kontrolovaných projektů dopravní infrastruktury v námořních přístavech spolufinancovaných ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti v programovém období 2000–2006 bylo účelných. Třetina kontrolovaných projektů navíc měla cíle, které nesouvisely s dopravou. Kromě neúčelných projektů Účetní dvůr také zaznamenal, že některé projekty nebyly v provozu a čtyři rozsáhlé projekty, na něž připadá 70,8 % celkové kontrolované částky, nebyly v době auditu dokončeny. Z 23 dokončených projektů bylo jedenáct projektů dokončeno včas, ale dalších 12 dokončených projektů se potýkalo se zpožděním výstavby v průměrné délce 26 měsíců. Kromě toho pět dokončených projektů, které představují téměř polovinu kontrolovaných prostředků, bude potřebovat další výrazné investice, aby je bylo možné plně zprovoznit.	Komise by měla členským státům připomenout jejich povinnost využívat finanční prostředky EU v souladu se zásadami řádného finančního řízení; v nadcházejícím období podmnít podporu v rámci politiky soudržnosti existencí komplexní dlouhodobé strategie rozvoje přístavů (vypracované na základě posouzení potřeb), která se bude vztahovat na všechny přístavy příslušného regionu; klást větší důraz na účelnost projektů tím, že bude prosazovat používání ukazatelů výsledků a dopadů, bude provádět návštěvy na místě zaměřené na účelnost a zavede zásadu, že financování EU by mělo být podmíněno dosažením plánovaných výsledků; na základě zjištěných rizik provádět kontroly <i>ex post</i> ohledně využívání spolufinancované infrastruktury; posílit proces posuzování velkých projektů a projektů Fondu soudržnosti.
Zvláštní zpráva č. 8/2010 „Zlepšování dopravní výkonnosti na transevropských železničních osách: splnily investice EU do železniční infrastruktury svůj účel?“	Účetní dvůr dospěl k závěru, že spolufinancováním rozvoje železniční infrastruktury EU pomohla otevřít nové možnosti v transevropské železniční dopravě. K zajištění lepšího využití prostředků EU by však bylo možné podniknout několik kroků.	Komise by při vymezování prioritních projektů v budoucnu měla spolupracovat s členskými státy a železničními subjekty při určování transevropských koridorů, po nichž již existuje nebo se očekává výrazná poptávka, a v případě potřeby posílit poznatky a analytická východiska na evropské úrovni. Komise by měla zvážit větší důraz na zmírnění praktických omezení u přeshraniční železniční dopravy, která se nevztahuje k infrastruktuře jako takové, a v tomto smyslu podpořit a zprostředkovat spolupráci mezi železničními subjekty v členských státech.

Poznámka: Naše zprávy a odpovědi Komise jsou zveřejněny na webových stránkách EÚD (<http://eca.europa.eu>).

Příloha II – Deset cílů EU pro konkurenceschopný dopravní systém efektivně využívající zdroje

Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů

- Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.
- Používání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví by do roku 2050 mělo dosáhnout 40 %; ve stejné lhůtě by rovněž měly být sníženy emise CO₂ z námořních lodních paliv EU o 40 % (případně o 50 %, pokud je to proveditelné).

Optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, mj. větším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy

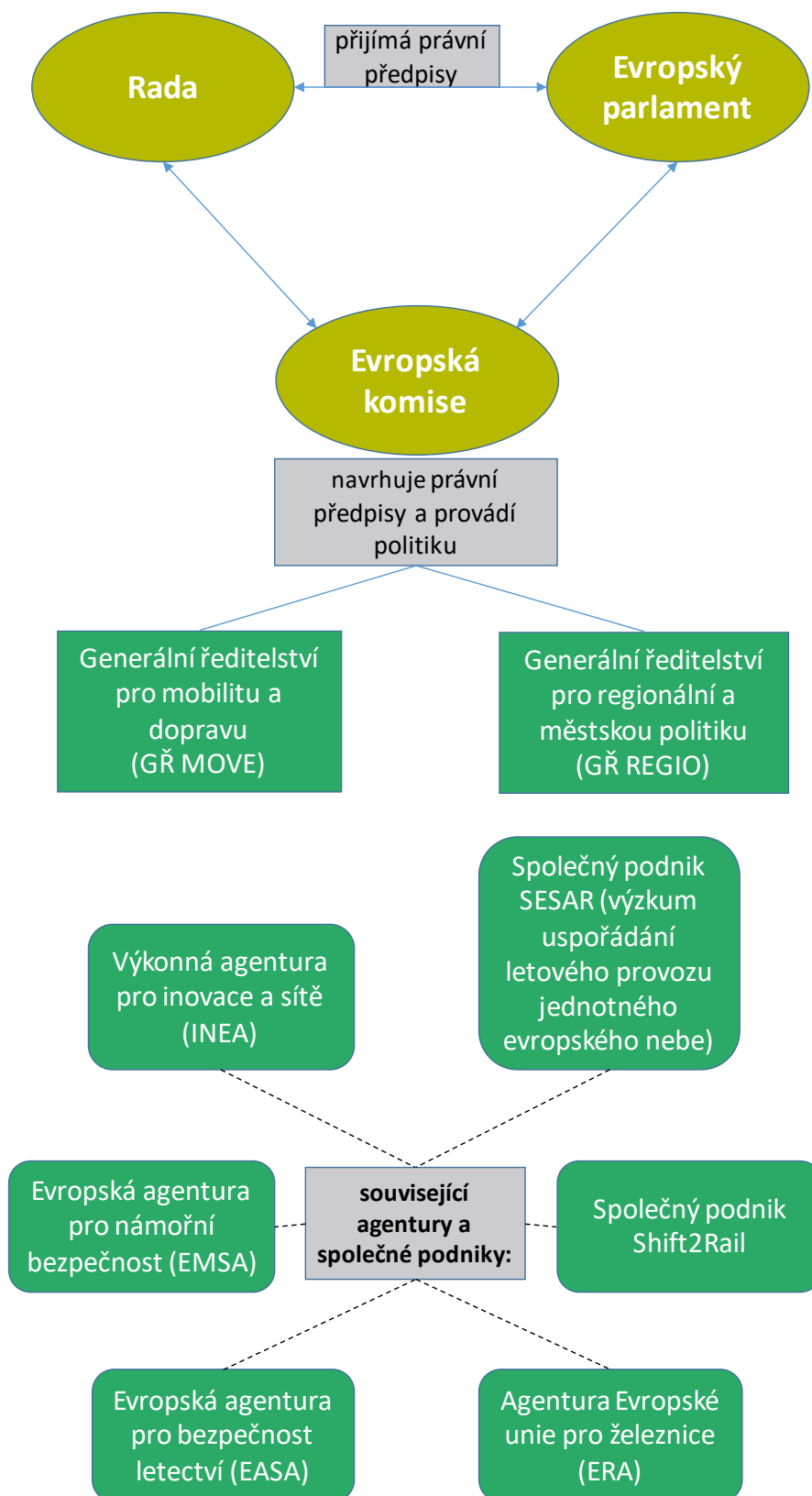
- 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.
- Propojit do roku 2050 všechna letiště na hlavní síti na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, aby všechny hlavní mořské přístavy byly napojeny na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.

Zvyšování účinnosti dopravy a využívání infrastruktury prostřednictvím informačních systémů a tržně orientovaných stimulů

- Zavést modernizovanou infrastrukturu uspořádání letového provozu (SESAR) v Evropě do roku 2020 a dokončit společný evropský letecký prostor. Zavést příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy (ERTMS, ITS, SSN a LRIT, RIS). Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo).
- Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy.
- Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.
- Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a více zapojit soukromý sektor do odstraňování nesouladu, včetně škodlivých dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic.

Zdroj: KOM(2011) 144 v konečném znění ze dne 28. 3. 2011 – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.

Příloha III – Hlavní zainteresované strany na úrovni EU



Zkratky

ATM: uspořádání letového provozu

CEF: Nástroj pro propojení Evropy

EFRR: Evropský fond pro regionální rozvoj

EFSI: Evropský fond pro strategické investice

EIB: Evropská investiční banka

ERTMS: evropský systém řízení železničního provozu

ESI fondy: evropské strukturální a investiční fondy

Eurostat: Statistický úřad Evropské unie (generální ředitelství Komise)

Galileo: Evropský globální družicový navigační systém

GHG: skleníkové plyny

GLONASS: globální systém družicové navigace

GPS: globální polohový systém

GŘ MOVE: Generální ředitelství Evropské komise pro mobilitu a dopravu

GŘ REGIO: Generální ředitelství Evropské komise pro regionální a městskou politiku

HDP: hrubý domácí produkt

HSR: vysokorychlostní železnice

IMO: Mezinárodní námořní organizace

INEA: Výkonná agentura pro inovace a sítě

ITS: inteligentní dopravní systémy

NKI: nejvyšší kontrolní instituce

OECD: Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj

PPP: partnerství veřejného a soukromého sektoru

RIS: Říční informační služby

SES: jednotné evropské nebe

SESAR: výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe

SFEU: Smlouva o fungování Evropské unie

SGP: Pakt o stabilitě a růstu

TEN-T: transevropská dopravní síť

VFR: víceletý finanční rámec

VTMIS: řídicí a informační systém pro provoz plavidel

Tým autorů situační zprávy

Tuto situační zprávu vypracoval auditní senát II, který se zaměřuje na výdajové oblasti týkající se investic ve prospěch soudržnosti, růstu a začleňování a jemuž předsedá členka EÚD Iljana Ivanovová.

Přezkum vedl člen EÚD Ladislav Balko a podporu mu poskytovali vedoucí kabinetu Branislav Urbanič, tajemnice kabinetu Zuzana Franková, vyšší manažer Pietro Puricella, vedoucí úkolu Svetoslav Hristov a auditoři Valeria Rotaová, Enrico Grassi, Marjeta Leskovarová a Annekatriin Langerová. Jazykovou podporu zajišťoval Thomas Everett.



První řada: Enrico Grassi, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Marjeta Leskovarová, Pietro Puricella

Druhá řada: Branislav Urbanič, Thomas Everett

Tato situační zpráva popisuje a analyzuje činnost EU v oblasti dopravy. Zaměřujeme se na investice do infrastruktury financované z rozpočtu EU a prezentujeme průřezová témata, která jsme určili v posledních auditech u pěti hlavních druhů dopravy: silniční, železniční, letecké, vnitrozemské vodní a námořní. Na základě svých připomínek a doporučení předkládáme horizontální přehled hlavních problémů, s nimiž se potýká rozvoj a financování dopravy v EU.

Tím, že zainteresovaným stranám poskytne jasné a přístupné informace, hodlá je tato situační zpráva povzbudit k tomu, aby zlepšily svá opatření nebo je lépe koordinovaly a zajistily tak přidanou hodnotu snahám EU o dosažení cílů unijní dopravní politiky.



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace



© Evropská unie, 2018

K jakémukoli použití či reprodukci fotografií nebo jiných materiálů, které nejsou chráněny autorskými právy Evropské unie, je nutno získat povolení přímo od držitelů autorských práv.

PDF ISBN 978-92-847-1374-5

doi:10.2865/56259

QJ-03-18-425-CS-N

HTML ISBN 978-92-847-1417-9

doi:10.2865/14454

QJ-03-18-425-CS-Q