



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

Zvláštní zpráva č. 3

2013

ISSN 1831-0788

BYLY **PROGRAMY MARCO POLO** ÚČELNÉ
V PŘESUNU DOPRAVY ZE SILNIC?



Zvláštní zpráva č. 3 // 2013

BYLY PROGRAMY MARCO POLO ÚČELNÉ V PŘESUNU DOPRAVY ZE SILNIC?

(podle čl. 287 odst. 4 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU)

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

Tel. +352 4398-1
Fax +352 4398-46410
E-mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Zvláštní zpráva č. 3 // 2013

Mnoho doplňujících informací o Evropské unii je k dispozici na internetu.
Můžete se s nimi seznámit na portálu Europa (<http://europa.eu>).

Katalogové údaje jsou uvedeny na konci této publikace.
Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2013

ISBN 978-92-9241-200-5
doi:10.2865/76880

© Evropská unie, 2013
Reprodukce povolena pod podmínkou uvedení zdroje.

Printed in Luxembourg

OBSAH

Body

GLOSÁŘ

I–VI **SHRNUTÍ**

1–8 **ÚVOD**

1–3 **PROGRAMY MARCO POLO A MULTIMODALITA**

4–8 **ŘÍZENÍ PROGRAMŮ MARCO POLO**

9–12 **ROZSAH A KONCEPCE AUDITU**

13–43 **PŘIPOMÍNKY**

13–23 **PROGRAMY NEJSOU ÚČELNÉ**

13–16 **VÝSTUPY ZDALEKA NEODPOVÍDAJÍ OČEKÁVÁNÍ...**

17–21 **... A PROGRAMY MĚLY MALÝ VLIV NA PŘESUN NÁKLADNÍ DOPRAVY ZE SILNIC**

22–23 **NELZE POSOUDIT SKUTEČNÝ DOPAD**

24–34 **NEBYL PŘEDLOŽEN DOSTATEK PROJEKTOVÝCH NÁVRHŮ...**

26 **... PROTOŽE TRŽNÍ SITUACE A PODMÍNKY ÚČASTI PROVOZOVATELE NEMOTIVOVALY K VYUŽITÍ REŽIMU PODPORY**

27–28 **NENÍ JASNÉ, KOLIK NÁKLADŮ BYLO SKUTEČNĚ PŘEVEDENO ZE SILNIC...**

29–31 **... A UDRŽITELNOST POLOVINY KONTROLOVANÝCH PROJEKTŮ JE MALÁ...**

32–34 **... A PROJEKTY BY BYLY ZAHÁJENY I BEZ FINANČNÍ PODPORY EU**

35–43 **KAŽDODENNÍ ŘÍZENÍ PROGRAMŮ SE POSTUPNĚ ZLEPŠOVALO...**

37–40 ... ALE NEBYLA PROVEDENA DOSTATEČNÁ ANALÝZA POTŘEB TRHU...

41–43 ... A NÁPRAVNÁ OPATŘENÍ MOHLA BÝT PROVEDENA DŘÍVE

44–46 **ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ**

PŘÍLOHA I – ZÁKLADNÍ INFORMACE O PROJEKTECH VE VZORKU

PŘÍLOHA II – POROVNÁNÍ KOEFICIENTŮ KALKULÁTORU MP V ČASE

ODPOVĚDI KOMISE

GLOSÁŘ

Akce Marco Polo: Z programů Marco Polo se financuje následujících pět typů akcí:

1. Zprostředkující akce: akce v rámci programů Marco Polo I a II (MP I a MP II) zaměřené na překonání výrazných strukturálních překážek na trhu nákladní dopravy, které brání uspokojivému fungování trhu.
2. Akce zaměřená na přesun na jiný druh dopravy: akce programů MP I a MP II orientované na přesun nákladní dopravy ze silnic na železnice, vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu na krátké vzdálenosti nebo na kombinaci těchto druhů dopravy.
3. Akce mořské dálnice: akce programu MP II podporující přechod na jiný druh dopravy zavedením přepravy ode dveří ke dveřím, kdy se místo dálkové silniční dopravy využije námořní doprava na krátké vzdálenosti v kombinaci s jinými druhy dopravy.
4. Akce k zamezení dopravy: akce programu MP II usilující spíše o zamezení než přesunutí dopravy, zaměřené na úpravy výrobního nebo distribučního procesu s cílem dosáhnout kratších přepravních vzdáleností, vyšších koeficientů zatížení, méně jízd prázdných vozidel, snížení toku odpadů, snížení objemu anebo hmotnosti nebo jiného faktoru vedoucího k výraznému omezení silniční nákladní dopravy.
5. Všeobecná vzdělávací akce: akce programů MP I a MP II zaměřené na přesun na jiný druh dopravy nepřímo zvýšením znalostí v oblasti logistiky nákladní dopravy a posílením moderních metod a postupů spolupráce na trhu nákladní dopravy.

EACI: Výkonná agentura pro konkurenceschopnost a inovace. V březnu 2008 tato agentura převzala každodenní řízení projektů v rámci Marco Polo.

GŘ pro mobilitu a dopravu: Generální ředitelství Evropské komise, které odpovídá za mobilitu a dopravu.

Interoperabilita (transevropského železničního systému): Schopnost provozu na jakémkoliv úseku železniční sítě bez sebemenších rozdílů, dosažená důrazem na součinnost různých technických systémů na železnicích v EU a na to, aby nedocházelo k provozním a infrastrukturním překážkám.

Mrtvá váha: K efektu mrtvé váhy dochází tehdy, když je finanční podpora poskytnuta příjemci, který by i bez ní postupoval stejně. V takových případech nelze dosažený efekt přičíst dané politice a vyplacená podpora nemá žádný dopad. Ta část výdajů, které vytvářejí mrtvou váhu, je tak ze své podstaty vynaložena neúčelně, protože nepřispívá ke splnění cílů.

Multimodální doprava: Přeprava zboží z výchozího bodu do místa určení alespoň dvěma různými druhy dopravy, např. silniční, železniční, vnitrozemskou vodní dopravou nebo námořní dopravou na krátké vzdálenosti.

Pomocná infrastruktura: Infrastruktura, která je nezbytná a dostatečná pro dosažení cílů financovaných opatření (nařízení (ES) č. 1692/2006 o programu Marco Polo II, čl. 2 písm. h)). Jelikož se projekty Marco Polo týkají dopravních služeb, pomocnou infrastrukturou by měly být pouze úpravy existující infrastruktury, které jsou pro realizaci plánovaných služeb nezbytné.

Tunokilometr (tkm): Přeprava jedné tuny (1 000 kg) nákladu na vzdálenost jednoho kilometru. Od roku 2009 pravidla umožňují zahrnovat do tunokilometrů převedených v rámci programů Marco Polo i hmotnost obalu.

Výbor pro program Marco Polo: Řídící výbor skládající se z různých představitelů členských států EU a pozorovatelů z účastnických třetích zemí, kteří se zabývají dopravními službami.

SHRNUTÍ

I.

Od roku 2003 se z programů Marco Polo financují projekty dopravních služeb, které přesouvají nákladní dopravu ze silnic na železnice, vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu na krátké vzdálenosti. První program Marco Polo (Marco Polo I) měl rozpočet ve výši 102 milionů EUR a probíhal mezi lety 2003 a 2006. Současný program Marco Polo II se realizuje od roku 2007 do roku 2013 a má mnohem větší rozpočet ve výši 450 milionů EUR. Cílem tohoto režimu podpory je omezit mezinárodní silniční nákladní dopravu, a tím snížit dopad nákladní dopravy na životní prostředí, odlehčit přetíženým silnicím a zvýšit bezpečnost silničního provozu.

II.

Účetní dvůr posuzoval, zda Komise programy plánovala, řídila a dohlížela na ně tak, aby jejich účelnost byla co nejvyšší, a zda financované projekty byly účelné.

III.

Účetní dvůr zjistil, že programy byly neúčelné, protože nedosáhly cílových výstupů a na přesun nákladní dopravy ze silnic měly jen malý vliv, a nejsou 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.

IV.

Podle mechanismu pro poskytování plateb z daného programu bylo vyplacení finančních prostředků EU podmíněno dosažením určitých výsledků. Způsob výběru projektů zaručoval, že se vybíraly jen vysoce kvalitní projekty, které zpravidla měly větší přínosy pro širší komunitu. Nebyl však předložen dostatek relevantních projektů, protože tržní situace a podmínky účasti provozovatele od využití tohoto režimu podpory odrazovaly. Kromě toho vykázané údaje o omezeném objemu nákladu převedeného ze silnic byly nejisté a polovina kontrolovaných projektů měla omezenou udržitelnost. Projekty by navíc byly zahájeny i bez dotace EU (efekt mrtvé váhy).

V.

Každodenní řízení programů se sice postupem času zlepšilo, ale Komise neprovedla dostatečnou analýzu potřeb trhu, aby posoudila potenciál k dosažení cílů dané politiky, a rovněž nápravná opatření mohla být přijata dříve. V programech nicméně stále přetrvávají velké nedostatky.

VI.

Vzhledem k výsledkům stávajících programů Účetní dvůr navrhuje, 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 prováďet 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 opatření k posílení výkonnosti budoucích režimů podpory.

ÚVOD

PROGRAMY MARCO POLO A MULTIMODALITA

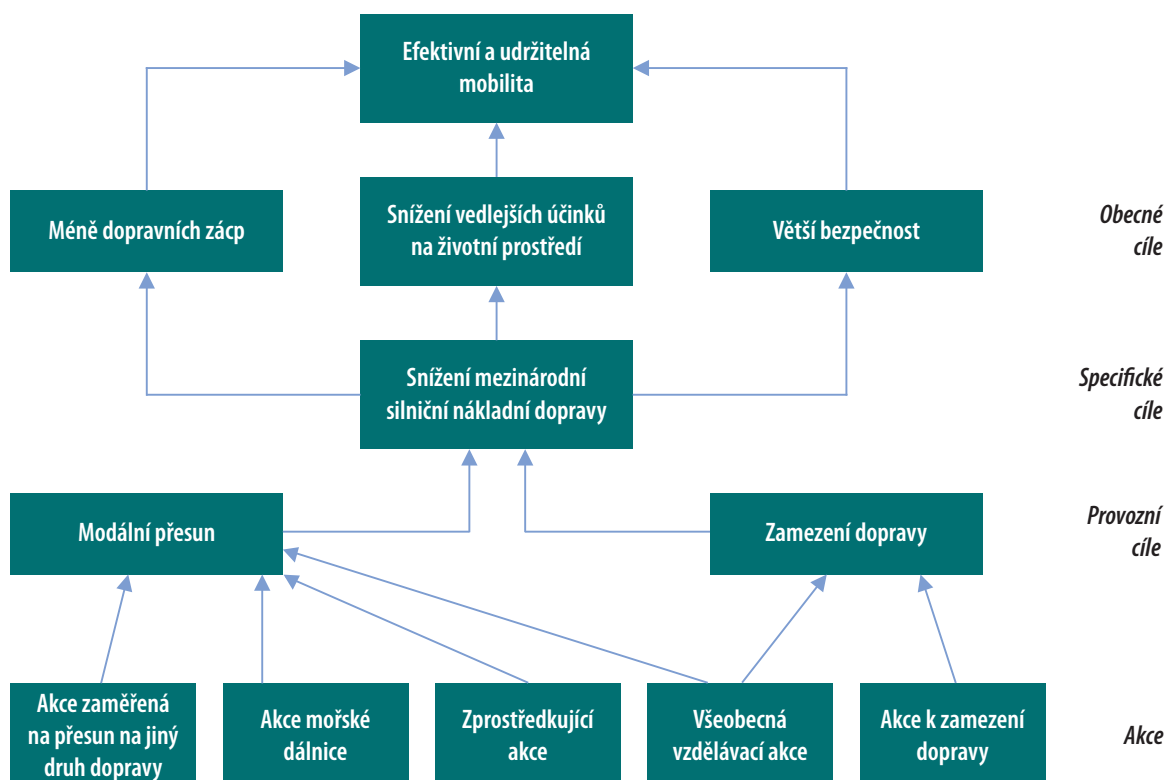
1. Multimodalitou se rozumí využívání dvou nebo více různých druhů dopravy k uskutečnění jedné přepravní operace. Multimodální doprava se zpravidla považuje za ekologicky udržitelnější, protože omezuje přepravu nákladu „výhradně po silnici“. Větší využívání multimodalita je proto již řadu let jedním z hlavních cílů dopravní politiky EU¹.
2. V rámci této politiky zavedl legislativní orgán EU v roce 2003 první program Marco Polo (Marco Polo I, s rozpočtem 102 milionů EUR), realizovaný mezi lety 2003 a 2006. Po něm následoval současný program Marco Polo II (2007–2013), který má výrazně vyšší rozpočet (450 milionů EUR) a širší působnost. Cílem bylo čelit zvýšení mezinárodní silniční nákladní dopravy přesunutím očekávaného celkového nárůstu na železniční dopravu, vnitrozemskou vodní dopravu a námořní dopravu na krátké vzdálenosti nebo kombinaci těchto způsobů dopravy. To mělo omezit vedlejší účinky nákladní dopravy na životní prostředí, uvolnit dopravní zácpy, zvýšit silniční bezpečnost a přispět k efektivní a udržitelné mobilitě (viz **graf 1**).
3. Pro období po roce 2013 Komise navrhla pokračovat v podpoře nákladní dopravy prosazováním „zavádění inovativních dopravních služeb nebo nových kombinací již osvědčených dopravních služeb, a to i pomocí tzv. inteligentních dopravních systémů a vytváření příslušných správních struktur“². Bez předběžného posouzení (posouzení *ex ante*) však zatím není jasné, jakým způsobem se budou tyto obecné cíle realizovat, jaké jsou specifické cíle a priority ani jaký je potřebný objem financování.

¹ V bílé knize z roku 1992 „Budoucí rozvoj společné dopravní politiky“ (KOM(92) 494 v konečném znění ze dne 2. prosince 1992) bylo hlavním cílem změnit poměr mezi hlavními druhy dopravy. Bílá kniha z roku 2001 „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout“ (KOM(2001) 370 v konečném znění ze dne 12. září 2001) potvrdila, že je třeba přezkoumat podíl jednotlivých druhů dopravy s cílem zvýšit udržitelnost dopravního systému v Evropě. Intermodální přeprava se měla podpořit investováním do dobrého propojení železničních, námořních a vnitrozemských vodních cest. Hlavním cílem v bílé knize z roku 2011 „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011) 144 v konečném znění ze dne 28. března 2011) je snížit emise skleníkových plynů omezením nárůstu dopravních zácp a vytvořením efektivnějších multimodálních spojení.

² Článek 38 KOM(2011) 650 v konečném znění/2 ze dne 19. prosince 2011.

GRAF 1

SCHÉMA A CÍLE PROGRAMU MARCO POLO II (ZPRÁVA O PŘEDBĚŽNÉM HODNOCENÍ PROGRAMU MP II, ECORYS, 15. ČERVNA 2004, S. 1)



ŘÍZENÍ PROGRAMŮ MARCO POLO

4.

Programy Marco Polo centrálně řídí Komise. Na základě ročních výzev k předkládání návrhů se přijímají projektové žádosti, které se hodnotí podle podmínek financování a způsobilosti, výběrových kritérií a kritérií pro poskytnutí grantu. Původně za programy kompletně odpovídalo Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu³, ale od března 2008 řídí praktické provádění podpory Výkonná agentura pro konkurenceschopnost a inovace (EACI). Jednotlivé úkoly jsou rozděleny mezi GŘ pro mobilitu a dopravu a agenturu EACI takto:

- a) GŘ pro mobilitu a dopravu odpovídá za řízení programu, což obnáší nastavení priorit, přípravu a přijímání ročního pracovního programu, přípravu dokumentů pro potřeby výroční výzvy k předkládání návrhů a zveřejnění výzvy v Úředním věstníku, vztahy s orgány členských států, hodnocení realizace a dopadu programu a dohled nad řídicí činností agentury EACI;
- b) Agentura EACI poskytuje poradenství potenciálním žadatelům, přijímá, otevírá a hodnotí projektové návrhy, dojednává s žadatelem smluvní detaily, připravuje rozhodnutí Komise pro poskytnutí grantů, přijímá pravidelné projektové zprávy, monitoruje projekty, provádí platby příjemcům a předkládá zprávy Komisi.

³ V té době pod názvem Generální ředitelství pro dopravu a energetiku.

5. Programy Marco Polo vycházejí z předpokladu, že od zavádění alternativ k silniční dopravě odrazují provozovatele tržní a regulační nedostatky. Cílem programů je proto kompenzovat dopravním provozovatelům počáteční ztráty spojené s novými nebo modernizovanými dopravními službami, jež přesouvají dopravu ze silnic. Výše dotace EU je stanovena podle toho, která z následujících částek je nejnižší: i) jedno euro (před výzvou v roce 2009) nebo dvě eura (od výzvy v roce 2009) za každých 500 tkm převedených ze silnic; ii) 35 % způsobilých nákladů (50 % u všeobecných vzdělávacích akcí); iii) kumulativní deficit po celou dobu trvání akce. Příklad výpočtu je uveden v **rámečku 1**.
6. K dosažení cíle spočívajícího v přesunu na jiný druh dopravy se počítá s různými typy opatření (akce zaměřené na přesun na jiný druh dopravy, zprostředkující akce a mořské dálnice, viz glosář), nicméně z programu Marco Polo II se financují i projekty, které podporují vyšší efektivnost mezinárodní (zejména v EU) nákladní dopravy (akce k zamezení dopravy).

RÁMEČEK 1

PŘÍKLAD VÝPOČTU DOTACE Z PROGRAMU MP

V případě, že by v rámci projektu Marco Polo vybraného na základě výzvy k předkládání návrhů v roce 2009 bylo ze silniční na jinou dopravu převedeno 600 milionů tkm, projekt by měl způsobilé náklady ve výši 35 milionů EUR (včetně investic do pomocných infrastruktur ve výši 4 miliony EUR), nezpůsobilé náklady ve výši 9 milionů EUR a vytvořené příjmy by dosáhly 41 milionů EUR, výše dotace by se počítala následujícím způsobem.

Částka 1: podle příspěvkové sazby 2 EUR/500 tkm platné pro výzvu v roce 2009 činí příspěvek EU pro uvedený objem převedených tunokilometrů **2,4 milionu EUR**.

Částka 2: uplatněním maximální intervenční sazby 35 % z 35 milionů EUR způsobilých nákladů vychází příspěvek ve výši **12,25 milionu EUR**.

Částka 3: projekt vytvořil příjmy ve výši 41 milionů EUR a měl náklady ve výši 44 milionů EUR (způsobilé i nezpůsobilé), čímž vznikla ztráta **3 miliony EUR**.

V daném případě by dotace činila **2,4 milionu EUR**, což je nejnižší z uvedených tří částek.

7. Tento program se vztahuje rovněž na projekty zaměřené na změnu druhu dopravy nepřímo (v rámci všeobecné vzdělávací akce) a na některé další výdaje (až 5 % rozpočtu). Mezi lety 2009 a 2012 se tak přibližně 11,8 milionu EUR dotací⁴ vynaložilo na:

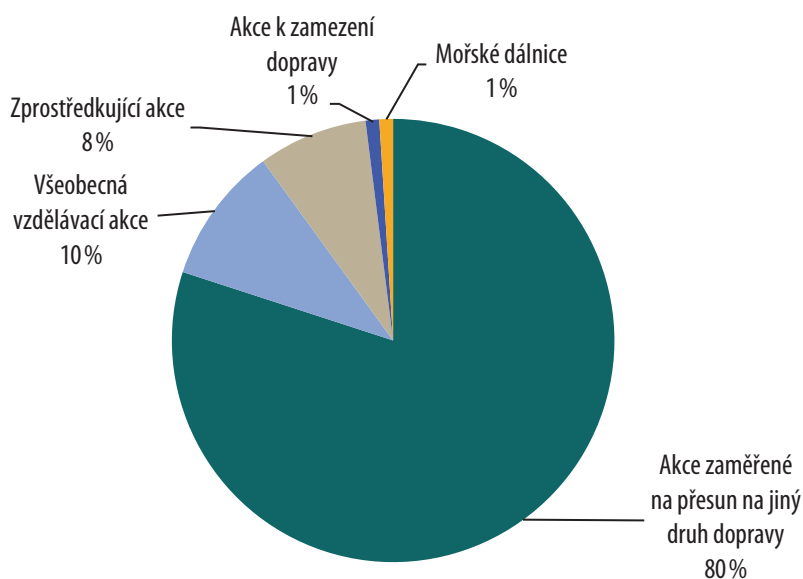
- projekty realizované v rámci všeobecné vzdělávací akce, jejichž cílem je dosáhnout změny druhu dopravy nepřímo zvýšením znalostí v oblasti logistiky nákladní dopravy a posílením moderních metod a postupů spolupráce na trhu nákladní dopravy. Do konce roku 2011 bylo vyplaceno přibližně 8,1 milionu EUR na 16 projektů;
- doprovodná opatření na podporu stávajících akcí a dalšího rozvoje programu. Mezi tato opatření patří informační aktivity na propagaci programu, studie o vnitrozemské vodní dopravě a jednovozových zásilkách a také příspěvek k evropskému programu na podporu námořní dopravy na krátké vzdálenosti (vyplaceno bylo 3,7 milionu EUR).

⁴ Což představuje 12,5 % z částek vyplacených z programů.

8. Z pěti typů financovaných akcí tvoří jádro programu akce zaměřené na přesun na jiný druh dopravy, na něž připadá 80 % uzavřených grantových dohod (viz **graf 2**).

GRAF 2

VYUŽITÍ PROGRAMŮ MARCO POLO PODLE TYPŮ AKCÍ (VÝROČNÍ ZPRÁVA O ČINNOSTI, EACI 2010, PŘÍLOHA 5.4, BOD 1)



ROZSAH A KONCEPCE AUDITU

9. Cílem auditu Účetního dvora bylo zjistit, zda byly programy Marco Polo účelné. Při auditu se proto posuzovalo, zda Komise programy plánovala, řídila a dohlížela na ně tak, aby jejich účelnost byla co nejvyšší. Účetní dvůr také u několika financovaných projektů zkoumal, zda splnily své cíle.
10. Audit se týkal programu Marco Polo I a probíhajícího programu Marco Polo II ve stavu do července 2012. Při kontrole se kombinovaly různé auditní postupy: prověrka spisů, pohovory, analýzy posouzení dopadů, hodnocení a výsledků průzkumů a přezkumy hodnocení projektových návrhů. Účetní dvůr také posoudil informace, které mělo k dispozici GŘ pro mobilitu a dopravu o režimech podpory zavedených v členských státech, zmapoval vnitrostátní režimy podpory dopravních služeb existující v době auditu a během projektových auditů jednal se zástupci vybraných vnitrostátních orgánů zastoupenými ve výboru pro program Marco Polo.
11. Kromě toho proběhly také pohovory s příslušnými subjekty a na místě byly ověřeny výsledky 16 dokončených projektů zaměřených na „přesun na jiný druh dopravy“ (jádro programu, viz bod 8) v Belgii, Německu, Francii, Itálii, Lucembursku a Nizozemsku (viz **příloha I** s údaji o náplni a výsledcích projektů). **Rámeček 2** uvádí krátký popis dvou kontrolovaných projektů.
12. Na uvedených 16 kontrolovaných projektů připadaly závazky ve výši 19,5 milionu EUR a platby ve výši 11,4 milionu EUR. Polovina byla schválena v rámci MP I, druhá polovina v rámci MP II. Čtyři projekty se týkaly námořní dopravy na krátké vzdálenosti, jeden spočíval v kombinaci železniční a vnitrozemské vodní dopravy a zbývajících jedenáct byly železniční projekty. Čtrnáct příjemců z těchto 16 projektů tvořila konsorcia velkých dopravních společností, vnitrostátní železniční podniky nebo mezinárodní přepravní společnosti.

RÁMEČEK 2

PŘÍKLADY KONTROLOVANÝCH PROJEKTŮ MARCO POLO

- a) Sirius 1 byl železniční projekt transportu přírodní minerální vody z francouzské stáčírny do různých logistických center v Německu. Cílem bylo zlepšit kapacitu a zákaznické služby a pomoci splnit cíl společnosti, pokud jde o uhlíkovou stopu (40% snížení mezi lety 2008 a 2012 u všech procesů, za něž je přímo odpovědná, a všech značek).



© Evropský účetní dvůr

**Nakládání vody na vlaky u stáčírny
S.A. des Eaux Minérales d'Evian.**

- b) Gulf Stream je projekt námořní dopravy na krátké vzdálenosti, který pro přepravu nákladu mezi severním Španělskem a jižní Anglií nabízí alternativu po moři. V rámci projektu se každý víkend provozují zpáteční plavby lodí typu roll-on/roll-off mezi přístavy Santander ve Španělsku a Poole na jihoanglickém pobřeží, umožňující vyhnout se víkendovému zákazu jízdy kamionů na francouzských silnicích.



© BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon

Kamiony převážející o víkendu náklad vyjíždějí z lodi.

PŘIPOMÍNKY

PROGRAMY NEJSOU ÚČELNÉ

VÝSTUPY ZDALEKA NEODPOVÍDAJÍ OČEKÁVÁNÍ...

13. Právní předpisy stanovily pro přesun na jiné druhy dopravy, jehož má být v rámci obou programů dosaženo, vyčíslitelné roční cíle. V případě MP I se mělo ročně přesunout 12 miliard tkm. V případě MP II byl tento cíl zvýšen na „podstatnou část“ 20,5 miliardy tkm⁵, a to na základě návrhu na finanční krytí ve výši 740 milionů EUR, které mělo zahrnovat infrastrukturní podporu. Přestože částky na infrastrukturu byly v průběhu legislativního procesu zamítnuty, původní cíl zůstal prakticky beze změny.
14. Z porovnání stanovených cílů a vykázaných výsledků je patrná soustavně výrazně nedostatečná výkonnost (viz **tabulka 1**).
15. Vykázané údaje o přesunutém objemu jsou konečné pouze v případě programu MP I, kde bylo ze silniční na jiné druhy dopravy převedeno 22,1 miliardy tkm nákladu. Přestože se tento výsledek rovná přesunu 1 230 000 cest kamionů na 1 000 km (vzdálenost z Berlína do Paříže) při nákladu 18 tun na kamion⁶, stále se jedná pouze o 46 % cíle programu.
16. Program MP II dosáhl plánovaného objemu převodu dopravy (viz **tabulka 1**) mezi lety 2007 a 2010 jen z 23,9 %. Tento program sice stále probíhá, ale přesunout podstatnou část 20,5 miliardy tkm ročně se v plné míře nepodaří, protože každoroční výzvy k předkládání projektových návrhů neměly dostatečnou odezvu. Proto finanční prostředky vyčleněné na tento program neumožní daný cíl splnit, i kdyby všechny projekty jako takové byly zcela úspěšné.

⁵ Článek 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 ze dne 24. října 2006, kterým se zavádí druhý program Marco Polo pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (Marco Polo II) a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1382/2003 (Úř. věst. L 328, 24.11.2006, s. 1) stanoví, že program by měl dosáhnout „[...] takový převod dopravy [...]“, který činí podstatnou část očekávaného celkového ročního nárůstu v mezinárodní silniční nákladní dopravě, měřeno v tunokilometrech.“ Podle druhého bodu odůvodnění stejného nařízení se očekával nárůst mezinárodní silniční nákladní dopravy o 20,5 miliardy tkm ročně. Čtvrtý bod odůvodnění téhož nařízení uvádí, že program „by měl pomoci převést alespoň očekávaný celkový nárůst v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ale pokud možno více.“

⁶ Zdroj: Prezentace agentury EACI na informačním dni k programům MP, 28. června 2012.

... A PROGRAMY MĚLY MALÝ VLIV NA PŘESUN NÁKLADNÍ DOPRAVY ZE SILNIC

- 17.** Pomocí programové podpory MP I měl být ze silnic převeden alespoň očekávaný celkový nárůst silniční nákladní dopravy již v roce 2003. U MP II byl tento požadavek přeformulován na převod „podstatné části“ očekávaného celkového nárůstu silniční nákladní dopravy. Na základě údajů poskytnutých Komisí (Eurostat) ukazuje **graf 3**, že v roce 2003 se 46 % veškeré nákladní dopravy v EU uskutečnilo po silnicích, zatímco na dopravu po moři, železničních a vnitrozemských vodních cestách připadalo (ve stejném pořadí) 38 %, 11 % a 3,5 %. Do roku 2010 zvýšila silniční doprava svůj celkový podíl na nákladní dopravě na 50 %. Podíl námořní dopravy naopak klesl na 33 % a železniční doprava a vnitrozemská vodní doprava zůstaly na 11 % a 4 %.

TABULKA 1

CÍLOVÝ, PLÁNOVANÝ A VYKÁZANÝ OBJEM NÁKLADNÍ DOPRAVY PŘEVEDENÉ ZE SILNIC DÍKY PROGRAMŮM MARCO POLO V MILIARDÁCH TKM (VÝPOČTY ÚČETNÍHO DVORA NA ZÁKLADĚ DOKUMENTACE KOMISE A AGENTURY EACI¹⁾)

	Roční cíl	Plánovaný objem ²⁾	Vykázaný objem (EACI)	% splnění cíle ³⁾
MP I				
2003	12,00	12,40	7,25	58,51
2004	12,00	14,38	6,33	43,99
2005	12,00	9,53	4,95	51,94
2006	12,00	11,40	3,55	31,17
MP I celkem	48,00	47,71	22,08	46,28
	průměr za MP I			46,00
MP II	⁴⁾			
2007	20,50	27,83	10,02	36,00
2008	20,50	16,33	3,40	20,82
2009	20,50	15,68	2,82	17,98
2010	20,50	14,15	3,40	24,03
2011	20,50	13,70	0,00	0,00
MP II 2007–2011	102,50	87,69	19,64	22,40
	průměr za MP II 2007–2010 (31.12.2012)			19,16
Celkový součet	150,50	135,40	41,72	

¹⁾ Na základě posledních údajů k 31. prosinci 2012.

²⁾ Plánovaný objem nákladu, který měl být na základě grantových dohod uzavřených Komisí a od března 2008 agenturou EACI převeden ze silnic.

³⁾ Vykázaný objem převedeného nákladu v porovnání s plánem.

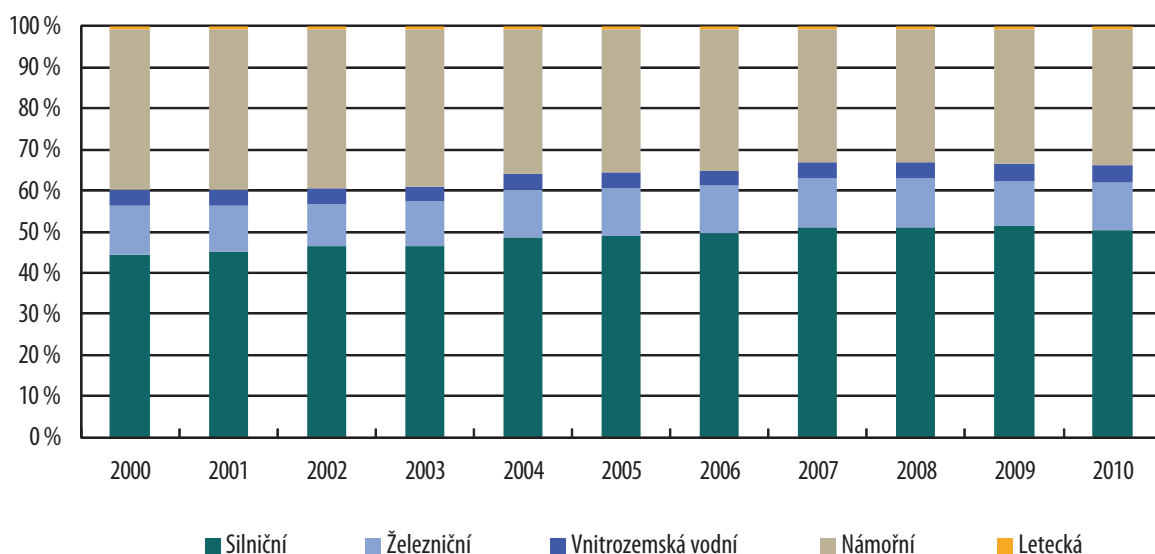
⁴⁾ V případě MP II by ročním cílem měla být „podstatná část“ 20,5 miliardy tkm.

- 18.** V důsledku finanční a hospodářské krize, která začala v roce 2007, se objem dopravy celkově snížil. Některé druhy dopravy zaznamenaly značné ztráty: železniční doprava klesla o 17,9 % a vnitrozemská vodní doprava o 10,6 %⁷. Silniční dopravci reagovali na krizi snížením cen, aby nemuseli omezovat své služby. Tato skutečnost odrazovala od přechodu na jiné druhy dopravy a naopak podpořila přesun z nesilniční dopravy na výhradně silniční (opačný přesun). Zároveň také poukázala na cyklickou zranitelnost současné koncepce programů.
- 19.** Vykázaný přesun 22,1 miliardy tkm v rámci MP I na jiné druhy dopravy představoval pouze 0,3 % veškeré mezinárodní silniční nákladní dopravy EU a přibližně 25 % nárůstu mezinárodní silniční přepravy EU za stejné období. Hlavním důvodem byl mnohem vyšší nárůst mezinárodní silniční nákladní dopravy mezi lety 2003 a 2006 (113,7 miliardy tkm), než se původně předpokládalo (48 miliard tkm).

⁷ Zdroj: Eurostat, Statistika v kostce (*Statistics in Focus*), 13/2012, 21.2.2012.

GRAF 3

VYUŽITÍ JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ DOPRAVY PŘI PŘEPRAVĚ NÁKLADU UVNITŘ EU, VE VNITROSTÁTNÍ A V MEZINÁRODNÍ DOPRAVĚ V JEDNOTLIVÝCH LETECH (ÚDAJE POSKYTL ÚČETNÍMU DVORU EUROSTAT)

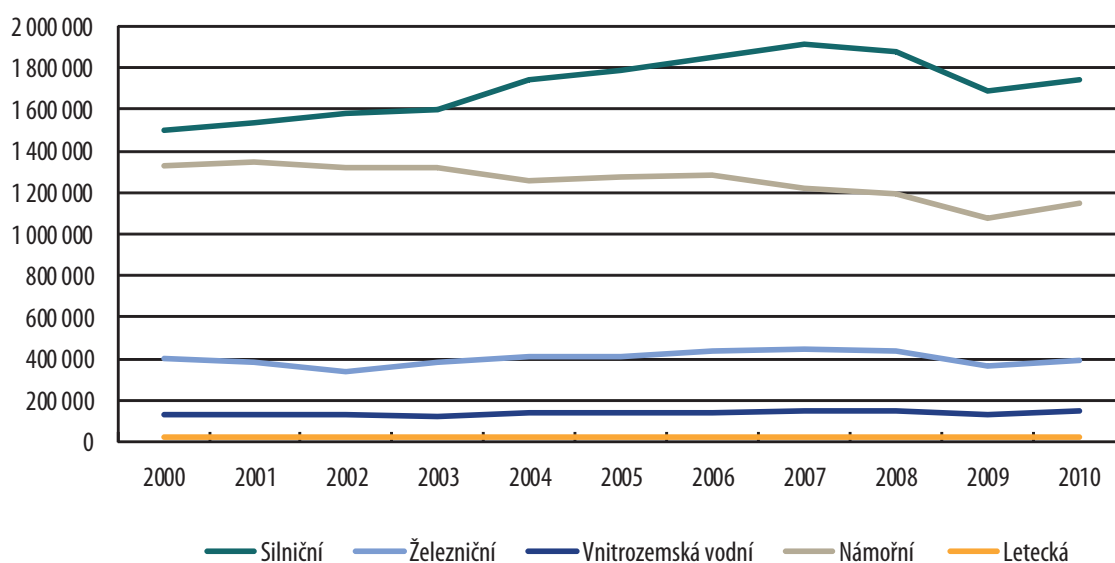


Zdroj: Eurostat.

20. Pokud jde o MP II, v době auditu bylo dokončeno jen několik projektů a na konečné posouzení jejich účelnosti a potenciálního dopadu bylo ještě brzy. Vzhledem k disponibilním rozpočtovým prostředkům a jejich omezenému čerpání však není pravděpodobné, že by měl tento program na převedení nákladu ze silnic výrazný dopad (viz **tabulka 2**).
21. Silniční nákladní doprava zůstává dominantním druhem dopavy, naopak na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu stále připadá velmi malý podíl. Z **grafu 4** je patrné, že před rokem 2007 se objem silniční nákladní dopavy meziročně zvyšoval, mezi lety 2007 a 2009 objem přepraveného nákladu v důsledku krize klesl u všech druhů dopavy a od roku 2009 dochází k jasnému oživení, zejména v silniční a námořní dopravě, zatímco zvýšit podíl železniční a vnitrozemské vodní dopavy se nepodařilo.

GRAF 4

PŘEPRAVA NÁKLADU V EU PODLE DRUHŮ DOPRAVY V MILIONECH TKM (ÚDAJE Z GRAFU 3 JSOU UVEDENY JAKO PROCENTUÁLNÍ PODÍL PODLE DRUHU DOPRAVY)



Zdroj: Eurostat.

NELZE POSOUDIT SKUTEČNÝ DOPAD

- 22.** Financování programů mělo podpořit cíle dané politiky, konkrétně zmenšit vedlejší účinky nákladní dopravy na životní prostředí, odlehčit přetíženým silnicím a zvýšit bezpečnost silničního provozu. Účetní dvůr zohlednil odhady Komise, že na každé euro investované v rámci programů Marco Polo připadá přínos pro životní prostředí v hodnotě 13,30 EUR⁸.
- 23.** Dostupné údaje o přetížení silnic a dopravních nehodách však neumožňují posoudit skutečný dopad programů. Eurostat nemá dohodnutou oficiální metodiku ani harmonizované statistické informace o dopravních zácpách a údaje o dopravních nehodách jsou neúplné. Navíc přestože se všeobecně má za to, že alternativy k výhradně silniční dopravě většinou mají pro širší komunitu větší přínosy, jejich reálný účinek bude pravděpodobně mnohem nižší, protože mezi lety 2004 a 2010 byly použité údaje kalkulátoru Marco Polo⁹ zastaralé, a tedy nepřesné. Od roku 2004 se silniční doprava díky výzkumu a vývoji postupně stává čistší¹⁰. Komise k tomu však při výzvách v letech 2005 až 2010 nepřihlédla a nové koeficienty a nová metodika pro vyčíslení dopadu přepravy nákladu po železnici, vnitrozemských vodních cestách a po moři na krátké vzdálenosti byly použity až u výzvy z roku 2011. V některých případech tyto způsoby dopravy nejsou oproti výhradně silniční dopravě výrazně prospěšnější (viz **příloha II**). V současnosti se například již prakticky stírá rozdíl mezi dopravou výhradně po silnici a dopravou dieselovými vlaky, malými čluny nebo trajekty (typ „Ro/Pax“) s tradičním pohonem při rychlosti 20 až 23 uzlů. Jakmile loď Ro/Pax překročí rychlost 23 uzlů, byl by z hlediska životního prostředí dokonce lepší transport kamionem.

⁸ Prezentace agentury EACI na informačním dni k programům MP, 28. června 2012.

⁹ „Kalkulátor Marco Polo“ je automatický tabulkový procesor, který porovnává teoretické externí náklady spojené s faktory životního prostředí (např. znečištění ovzduší, klimatická změna, hluk) a se socio-ekonomickými faktory (např. nehody, přetížení dopravy a infrastruktura). Výpočet je vyjádřen v eurech na tkm, a to pro „výhradně silniční“ způsob dopravy a pro alternativní multimodální řešení, které je předmětem žádosti o dotaci (železnice, vnitrozemské vodní cesty a námořní doprava na krátké vzdálenosti).

¹⁰ Zpráva o předběžném hodnocení programu MP II, Ecorys, 15. června 2004, strana 56: „Při porovnání moderních motorů nákladních vozidel se zastaralými nebo vysokorychlostními lodními motory se může silniční doprava ukázat jako environmentálně příznivější“.

NEBYL PŘEDLOŽEN DOSTATEK PROJEKTOVÝCH NÁVRHŮ...

- 24.** Projekty financované z tohoto programu jsou jedním z mála příkladů, kdy se prostředky EU musí vyplácet na základě výsledků. Účetní dvůr bere na vědomí, že agentura EACI má postupy umožňující vynakládat peníze EU na projekty, které nejlépe splňují výběrová kritéria. Většinou však není předloženo dost projektů vysoké kvality (vyčleněné prostředky byly v plné výši přiděleny na projekty pouze v roce 2004, viz **tabulka 2**).
- 25.** Programy MP tedy mají problémy s absorpcí vyčleněných prostředků. Z finanční podpory pro MP I ve výši 101,8 milionu EUR bylo vyplaceno pouze 41,8 milionu EUR (41 %)¹¹. MP II má programový rozpočet 450 milionů EUR, z něhož bylo do konce roku 2012 vyplaceno jen 77,8 milionu EUR (25 % disponibilního rozpočtu), především formou záloh. Je proto pravděpodobné, že značná část prostředků zůstane nevyužita, aniž by pomohla splnit stanovený cíl.

¹¹ Tato částka zahrnuje platby ve výši 1,4 milionu EUR na dva projekty realizované v rámci zprostředkující akce, které se netýkaly přesunu na jiný druh dopravy, kdy prostředky EU byly vyplaceny na úpravu lokomotivy a na vypracování zprávy o provádění projektu.

TABULKA 2

PŘEHLED PROJEKTŮ A DISPONIBILNÍCH FINANČNÍCH PROSTŘEDKŮ, ROZPOČTOVÝCH ZÁVAZKŮ A PLATEB V RÁMCI PROGRAMŮ MARCO POLO, V MILIONECH EUR (VÝPOČTY ÚČETNÍHO DVORA NA ZÁKLADĚ DOKUMENTACE KOMISE A AGENTURY EACI¹)

	Počet projektů	Rozpočet	Přiděleno na závazky	% závazků na celkovém rozpočtu	Vyplaceno	% plateb na celkovém rozpočtu
MP I						
2003	13	15,0	13,0	86,7	7,3	48,7
2004	12	20,4	20,4	100,0	12,3	60,3
2005	15	30,7	21,4	69,7	12,8	41,7
2006	15	35,7	18,9	52,9	9,4	26,3
MP I celkem	55	101,8	73,7	77,3	41,8	41,1
MP II						
2007	20	58,0	45,4	78,3	18,7	32,2
2008	28	59,0	34,4	58,3	9,9	16,8
2009	21	66,3	61,9	93,4	23,2	35,0
2010	30	64,0	52,2	81,6	17,1	26,7
2011	18	56,9	33,6	59,1	8,8	15,5
MP II celkem	117	304,2	227,5	74,1	77,7	25,5
Celkový součet	172	406,0	301,2		119,5	

¹ Na základě posledních údajů k 31.12.2012.

... PROTOŽE TRŽNÍ SITUACE A PODMÍNKY ÚČASTI PROVOZOVATELE NEMOTIVOVALY K VYUŽITÍ REŽIMU PODPORY

26. Vedle toho, že se změnila tržní situace (viz bod 18), je zásadní příčinou nízkého čerpání prostředků skutečnost, že získat podporu z programů MP je zdlouhavé, riskantní, komplikované a nákladné:

- a) Kontrolovaným příjemcům trvalo v průměru dva roky, než získali přístup k dotacím (od data prvního projektového záměru do podpisu grantové dohody), přičemž od uzavření výzvy do podpisu grantové dohody uplynul většinou jeden rok. Příjemci jednomyslně označili toto čekání v nestabilním podnikatelském prostředí za příliš dlouhé. Jak Účetní dvůr zjistil, někteří mezitím přišli o zákazníky. Vzhledem k tomu, že Komise a agentura EACI kvůli rovnosti zacházení a spravedlivé soutěži nedovoľovaly měnit původní trasy, přepravované zboží nebo výchozí a cílové destinace, 53 ze 154 vybraných projektů (tj. 34 %) mezi lety 2003 a 2010 nebylo vůbec zahájeno nebo bylo předčasně ukončeno. Na tyto projekty připadalo 64,2 milionu EUR ve formě závazků a 3,7 milionu EUR ve formě plateb.
- b) Investice do pomocných infrastruktur realizuje příjemce zcela na vlastní riziko: právní předpisy sice dávají možnost takovou infrastrukturu částečně financovat, ale finanční mechanismus většinou poskytuje dotaci pouze podle objemu tunokilometrů převedených ze silnic a v praxi znemožňuje, aby se z programu spolufinancovaly investice do infrastruktury.
- c) Provozovatelé považují podmínky programu z hlediska reality každodenních operací za příliš složité, což vysvětluje, proč řada příjemců najala na přípravu dokumentace poradce¹².
- d) Účast v programech MP je nákladná¹³: podle cestovních výdajů zaměstnanců, poskytnutých členy konsorcií, cen za poradenství a nákladů na člověkoměsíce odpracované personálem příjemců dosahovaly průměrné náklady na přípravu žádosti u 16 kontrolovaných příjemců částky 105 000 EUR.

¹² U 16 kontrolovaných projektů využilo poradenských služeb 14 příjemců (87 %).

¹³ Bod odůvodnění 4 nařízení (ES) č. 1692/2006 a bod odůvodnění 8 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 923/2009 ze dne 16. září 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 1692/2006 (Úř. věst. L 266, 9.10.2009, s. 1) svědčí o očekávání, že do programu se zapojí řada malých a středních podniků (MSE). Kvůli složitosti programů, vysokým nákladům a vysokým prahovým hodnotám nutným pro spolufinancování se však mezi malé a střední podniky řadilo pouze 24 % příjemců MP (Zdroj: údaje agentury EACI).

NENÍ JASNÉ, KOLIK NÁKLADŮ BYLO SKUTEČNĚ PŘEVEDENO ZE SILNIC...

27. Sloupec 4 **tabulky 1** uvádí vykázaný objem nákladu převedeného ze silnic. Při auditu nebylo možno získat jistotu, zda jsou tyto údaje spolehlivé. Zaprvé v případech, kde došlo k modernizaci již existujících služeb, byly údaje o objemu nákladu přepraveného na stejné trase před zahájením projektu přijaty agenturou EACI bez další kontroly (tyto objemy se při dokončení projektu odečítají, aby bylo možno spočítat nárůst v přesunu na jiný druh dopravy). Zadruhé první finanční audit *ex post* týkající se vykázaných objemů převedeného nákladu, které agentura EACI dokončila až v roce 2011, odhalily chyby¹⁴ a jeden případ, kdy se vycházelo z hrubé, nikoliv čisté hmotnosti.
28. Účetní dvůr při auditu 16 projektů zjistil, že pouze u jednoho byly k dispozici přesné údaje o hmotnosti nákladu při příjezdu na terminál. V šesti případech nebyly při testování na místě k dispozici žádné váhy pro stanovení čisté hmotnosti a v devíti zbývajících případech se v souvislosti s vážením ukázalo, že spolehlivost auditní stopy je omezená a že existuje zvýšené riziko přeplatků. Například u jednoho projektu nebyla hmotnost uvedena na přepravním dokladu (CMR¹⁵) a u jiného se hodnota zanesená do systému neshodovala s hodnotou na přepravních dokladech, přičemž příjemce si nebyl jist, zda agentuře EACI nahlásil hrubou nebo čistou hmotnost.

... A UDRŽITELNOST POLOVINY KONTROLOVANÝCH PROJEKTŮ JE MALÁ...

29. Jelikož financování jednorázových operací, které nejsou udržitelné, by nemělo valný význam, od financovaných projektů se očekává, že se stanou udržitelnými v průběhu své životnosti, tj. nejdéle do tří let, a i po té budou pokračovat v provozu. Přestože nařízení přímo uvádí udržitelnost jako jednu z podmínek financování¹⁶, v uzavřených grantových dohodách to nebylo nijak zohledněno a udržitelnost po dokončení projektu se nekontrolovala.

¹⁴ V jedné zprávě byla při kontrole *ex ante* zjištěna agenturou EACI 20 % chybovost.

¹⁵ Nákladní list CMR je dokument používaný v mezinárodní silniční nákladní dopravě na základě „Úmluvy o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě“ (úmluva Organizace spojených národů, podepsaná v Ženevě dne 19. května 1956).

¹⁶ Čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1382/2003 ze dne 22. července 2003 o poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (Program Marco Polo) (Úř. věst. L 196, 2.8.2003, s. 1) a příloha I nařízení (ES) č. 1692/2006.

- 30.** Na malé udržitelnosti se navíc podepsalo složité provozní prostředí, zejména v případě železnic. Příjemci zřizující železniční služby se potýkali s vysokými provozními riziky a během provozu měli problémy s vnitrostátními železničními společnostmi kvůli nepředvídatelným údržbovým pracím, stávkám na železnicích a v přístavech a chybějící interoperabilitě. V jednom z kontrolovaných projektů bylo proto během celého projektového období zrušeno 20 % plánovaných odjezdů. U dalšího projektu došlo ve třetím roce provozu k 44 incidentům, které způsobily zpoždění dodávek a narušení služeb trvající více než týden; u třetího projektu musel příjemce na trase z rumunské výroby do distribučního centra na severu Itálie čtyřikrát změnit lokomotivu.
- 31.** Řada příjemců se proto rozhodla ukončit projekty mnohem dříve, než jim vypršely smlouvy, a mnozí z těch, kteří projekt plně zrealizovali, buď služby přestali poskytovat, nebo výrazně změnili jejich rozsah, jakmile skončilo financování projektu. U 6 ze 16 projektů kontrolovaných Účetním dvorem se dotovaná služba v době auditu již neprovozovala (z důvodu nedostatečného objemu nebo proto, že jeden z partnerů odstoupil či zkrachoval); dva jiné projekty pokračovaly, ale v omezeném rozsahu.

... A PROJEKTY BY BYLY ZAHÁJENY I BEZ FINANČNÍ PODPORY EU

- 32.** Z podkladů projektů Marco Polo kontrolovaných Účetním dvorem vyplynulo, že dotace EU umožnily příjemcům zahájit projekty dříve, rozšířit škálu služeb, případně zajistit dřívější návratnost investice.
- 33.** Při auditu však byly zjištěny i závažné skutečnosti nasvědčující tomu, že dochází k efektu mrtvé váhy:
- 13 ze 16 kontrolovaných příjemců potvrdilo, že by dopravní službu zahájili a provozovali i bez dotace,
 - Ecorys ve svém hodnocení uvedl, že „většina projektů by začala rovněž bez poskytnutí dotace“¹⁷,
 - Komise jako manažer programu se ve své poslední zprávě Evropskému parlamentu a Radě¹⁸ zmiňuje o tom, že „42 % příjemců uvedlo, že by jejich projekty pokračovaly i bez financování z programu Marco Polo“.

¹⁷ Hodnocení programu Marco Polo I, Ecorys, 7. listopadu 2007, bod 3.6.

¹⁸ COM(2012) 675 final ze dne 21. listopadu 2012, s. 6.

- 34.** To lze vysvětlit tím, že i) pro přepravu těžkého nákladu na dlouhé vzdálenosti by se vzhledem k ceně beztak využila námořní, železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, zejména pokud je možné dodávky plánovat předem, a ii) financování z programu MP kryje tak malou část celkových projektových nákladů, že je nelze považovat za skutečnou pobídku (v daných 16 projektech dotace pokryla pouze 2,8 % částky, kterou investovali příjemci).

¹⁹ Zpráva o předběžném hodnocení programu MP II, Ecorys, 15. června 2004, kapitola 6.3.

KAŽDODENNÍ ŘÍZENÍ PROGRAMŮ SE POSTUPNĚ ZLEPŠOVALO...

- 35.** V souladu s běžnou praxí Komise se práce agentury EACI řídí ročním pracovním programem schváleným Komisí. Komise vykonává dohled nad každodenním řízením programů MP, a to na základě čtvrtletních zpráv EACI, čtvrtletních a pololetních koordinačních schůzek a čtvrtletních schůzek řídicího výboru. Pracovník Komise věnující se výhradně dané problematice je v pravidelném kontaktu s řídicími pracovníky a zaměstnanci EACI, účastní se pracovních jednání a příležitostně i návštěv na místě. Agentura EACI vypracovává výroční zprávy o činnosti, v nichž porovnává dosažené výsledky s ročním pracovním programem.
- 36.** Podle zjištění Účetního dvora agentura postupně zlepšila řízení projektů MP mimo jiné tím, že i) zpřísnila proces výběru projektů s cílem orientovat se na projekty nejvyšší kvality, ii) zavedla pro potenciální žadatele službu „helpdesk“ a funkční emailové schránky, což kontrolovaní příjemci označili za užitečné a efektivní, iii) prostřednictvím analytických zpráv přispívá k rozšiřování poznatků Komise, iv) pravidelně monitoruje financované projekty a v) omezila zpoždění s platbami.

... ALE NEBYLA PROVEDENA DOSTATEČNÁ ANALÝZA POTŘEB TRHU...

- 37.** Programy MP byly koncipovány tak, aby se dotacemi EU částečně kompenzovaly značné výdaje spojené se zřízením nových nebo rozvojem již existujících dopravních služeb, přičemž se očekávalo, že širší poskytování těchto služeb vyvolá poptávku na trhu („tlak na poptávku shora“¹⁹).

- 38.** Struktura obou programů MP vycházela z návrhu Komise²⁰ s využitím výsledků konzultací se zainteresovanými stranami, které se konaly před zahájením každého z programů²¹.
- 39.** Účetní dvůr však toto nepovažuje za dostatečné, protože provozovatelé přejdou z výhradně silniční dopravy na jinou dopravu jen tehdy, pokud je okolností (většinou náklady, čas, spolehlivost, objem přepravovaného zboží a blízkost terminálů) k takové změně přinutí. Pro vytvoření úspěšného programu na podporu dopravních služeb proto měla Komise nejdříve analyzovat, proč se za běžných podmínek na trhu nevytvářejí nebo nerozvíjejí služby multimodální přepravy, a jak překlenout případné překážky nebo bariéry, které vznik či rozvoj těchto služeb omezují nebo jim brání.
- 40.** Od roku 2007 se potenciál pro účelnost programů MP dále snižuje, a to z vnějších příčin: jednak v důsledku finanční a hospodářské krize klesl celkový objem přepraveného nákladu (viz bod 18) a jednak rozhodnutí vnitrostátních železničních dopravců ukončit vzhledem k interním nákladům jednovozové zásilky okamžitě přinutily menší společnosti přejít z multimodální přepravy výhradně na silniční. Vzhledem k nedávno přijaté legislativě lze navíc nyní očekávat opačný přesun (z lodí na silnici)²².

... A NÁPRAVNÁ OPATŘENÍ MOHLA BÝT PROVEDENA DŘÍVE

- 41.** Hodnoticí zpráva z roku 2007²³ uváděla řadu problémů spojených s prvním programem Marco Polo, např. nevhodné prahové hodnoty, nepružnost pravidel týkajících se tunokilometrů a nejasná a složitá pravidla pro předkládání, výběr a zadávání projektů. Komise ale díky monitorování projektů a programů věděla o zpožděních při provádění a o problémech s dosahováním cílů již dříve (od března 2006).

²⁰ KOM(2002) 54 v konečném znění ze dne 4. února 2002.

²¹ Viz např. Zpráva o předběžném hodnocení programu MP II, Ecorys, 15. června 2004, kapitoly 2 a 7.

²² Palivové náklady na přepravu se od roku 2015 výrazně zvýšily v návaznosti na nová pravidla týkající se obsahu síry v palivech a nové obecné limity pro obsah síry, přijaté v září 2012. Tím se část nákladu přepravovaného nyní loděmi přesune na silnici. Zdroj: Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) „Technická zpráva“, 13.12.2010 a KOM(2011) 439 v konečném znění ze dne 15. července 2011.

²³ Hodnocení programu Marco Polo I, Ecorys, 7. listopadu 2007.

- 42.** Posouzení dopadů z roku 2008²⁴ nabízelo několik možností, jak programy zlepšit, a to kompletní změnou právního základu, pozastavením programu nebo zavedením změn do programu MP II. Návrh Komise se omezil pouze na rozpočtové a technické úpravy MP II²⁵ (např. zdvojnásobení dotace, započítání hmotnosti prázdných kontejnerů a vozidel do způsobilého objemu nákladu, snížení prahových hodnot a zvýšení flexibility) ve snaze zvýšit atraktivitu programu. Tato opatření však nenapravila již zmíněné velké nedostatky v programech.
- 43.** Stejně tak Komise neprovedla hloubkové posouzení vnitrostátních režimů na podporu multimodality v členských státech, která by ji inspirovala pro možnou úpravu koncepce programů Marco Polo. Účetní dvůr má za to, že z vnitrostátních programů se lze v leccems poučit. Tyto programy, fungující na principu poptávky, omezují administrativní zátěž a vyplácejí se z nich paušální částky přímo silničním dopravcům, kteří se rozhodnou přesunout kamiony či kontejnery ze silnic na lodě nebo vlaky (např. „Ecobonus“ a „Ferrobonus“ v Itálii²⁶). V jednom státě (Rakousko) přispívají vnitrostátní režimy také na investice do infrastruktury podle poměru mezi očekávaným přesunem na jiný druh dopravy a reálně uskutečněným přesunem.

²⁴ SEK(2008) 3022 ze dne 10.12.2008, možnost C.

²⁵ Nařízení (ES) č. 923/2009.

²⁶ Italské orgány řídily oba programy s rozpočtem 235 milionů EUR (z toho 193,5 milionu EUR bylo vyplaceno, tzn. 82,3 % míru čerpání), 15 zaměstnanci na plný úvazek a při nákladech nepřesahujících 970 000 EUR/ročně, což znamená správní náklady ve výši 1,2 % celkového programového rozpočtu.

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

- 44.** Programy Marco Polo spadají pod cíl dopravní politiky vytvářet alternativy k výhradně silniční přepravě nákladu v rámci EU. Účetní dvůr dospěl k závěru, že tyto programy jsou neúčelné, protože i) stanovené cíle byly splněny jen ve velmi malé míře, ii) programy měly na přesun nákladní dopravy ze silnic jen malý vliv a iii) chybí údaje, které by umožnily posoudit očekávané přínosy, jimiž je snížit dopad nákladní dopravy na životní prostředí, uvolnit neprůjezdné silnice a zvýšit bezpečnost silničního provozu.
- 45.** Podle mechanismu pro poskytování plateb z daného programu bylo vyplacení finančních prostředků EU podmíněno určitými výsledky, přičemž projekty byly zpravidla pro širší komunitu přínosné. Kvůli tržní situaci a odrazujícím podmínkám v podnikatelském prostředí (zejména zdlouhavosti postupů, rizikům, složitosti a administrativním nákladům) však nebyl předložen dostatek relevantních projektových návrhů. Navíc i) není zcela jasné, jak velký objem dopravy byl reálně převeden ze silnic, ii) rozsah financovaných služeb (projektů) byl v řadě případů výrazně omezen nebo byly tyto služby (projekty) zastaveny, iii) řada projektů by podle zjištěných důkazů byla spuštěna i bez financování EU.
- 46.** Každodenní řízení programů se postupně zlepšilo. Dobrá metodika při výběru projektů kromě jiného zaručuje, že se k financování vybírají jen vysoce kvalitní projekty. Komise však neprovedla dostatečnou tržní analýzu s cílem posoudit potenciál k dosažení úspěchu, nezohlednila nový vývoj a včas nepřijala nápravná opatření k řešení neúčelnosti programů.

DOPORUČENÍ

Rada, Evropský parlament a Komise by měly:

- a) zvážit 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).
- b) podmínit případné pokračování ve financování takových projektů předběžným posouzením dopadů, z něhož bude patrné, zda a do jaké míry mají tyto projekty evropskou přidanou hodnotu. To by znamenalo provádět detailní tržní analýzu potenciální poptávky ze strany provozovatelů a využívat osvědčené postupy z obdobných vnitrostátních režimů podpory. Pouze pokud by se v tomto posouzení dospělo k závěru, že podpora EU v této oblasti má smysl, by Komise měla zejména:

- i) stanovit realistické cíle ohledně objemu nákladu, který má být převeden ze silnic; pravidelně kontrolovat výstupy a výsledky programů a zajišťovat neprodlenou nápravu nedostatků v plnění stanovených cílů;
- ii) podmínit poskytování dotací EU určitými výsledky (např. provádět platby v poměru k vykázanému objemu převedenému ze silnic);
- iii) posoudit potřeby, limity a podmínky pro podporu infrastruktury a vybavení, aby se část rizika sdílela s provozovateli, kteří budují kapacity na zvýšení multimodální dopravy;
- iv) účinně řešit technické, provozní a infrastrukturní překážky, které by mohly ohrozit účelnost projektů, např. v přeshraniční železniční dopravě;
- v) zajistit, aby byly k dispozici dostatečné údaje o výkonnosti dosažené díky financovaným akcím;
- vi) zkrátit dobu potřebnou pro výběr projektů a dojednání zakázky, nejlépe na šest měsíců;
- vii) stanovit jako nezbytnou podmínku, aby projekty byly udržitelné nejméně tři roky po svém dokončení;
- viii) snažit se předcházet efektu mrtvé váhy již při hodnocení projektů.

Tuto zprávu přijal senát II, jemuž předsedá Harald NOACK, člen Účetního dvora, v Lucemburku na svém zasedání dne 24. dubna 2013.

Za Účetní dvůr



předseda

Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA

ZÁKLADNÍ INFORMACE O PROJEKTECH VE VZORKU

Kontrolované projekty	Výzva z roku	Země	Krátký popis projektu
MP I			
AIN	2003	Belgie	Projekt na zlepšení intermodální dopravy nákladními čluny a vlaky z a do Antverp s cílem zvýšit četnost již zavedených služeb nebo začít poskytovat nové v souvislosti s očekávaným přetížením antverpského okruhu kvůli plánovaným silničním pracím.
DUE LOKO-MOTION	2003	Německo	Projekt na poskytování služeb trakčního napájení a interoperabilní trakce na celé trase díky novým vícesystémovým lokomotivám pro železniční nákladní přepravu mezi Mnichovem (Riem, Německo) a Cervignanem del Friuli (Itálie).
BRIDGE OVER EUROPE	2004	Nizozemsko	Multimodální propojení (námořní doprava na krátké vzdálenosti/železnice/silnice) s Pyrenejským poloostrovem, zacílené zejména na kontejnery o délce 45 stop a nabízející udržitelnou a nákladově efektivní alternativu k silniční přepravě přívěsů z jihu na sever a zpět.
BASS	2005	Německo	Projekt na zvýšení podílu námořní dopravy na celkovém objemu přepravy zboží mezi západní a střední Evropou na jedné straně a pobaltskými státy a Společenstvím nezávislých států (SNS) na straně druhé.
NEPOL EXPRESS	2005	Německo	Projekt na provoz pravidelného železničního spojení mezi Rotterdame (Nizozemsko) a Poznaní-Franowo (Polsko).
LUNA	2006	Itálie	Kombinovaná kyvadlová doprava po železnici mezi Itálií, Německem a Skandinávií přes Švýcarsko.
RAIL	2006	Belgie	Projekt se týká dvou železničních tras: do/z Golbey (FR) a do/z severního Španělska (Tarragona/Barcelona) přes železniční / silniční terminál v Le Boulou (FR), vzájemně propojených železničním uzlem.
LORRY RAIL	2006	Lucembursko	Severojižní intermodální železniční přeprava nedoprovázených přívěsů mezi železničními terminály v Bettembourgu (Lucembursko) a Le Boulou (Perpignan) s využitím speciální technologie.

Kontrolované projekty	Výzva z roku	Země	Krátký popis projektu
MP II			
GULF-STREAM	2007	Francie	Projekt zajištění přímé lodní linky mezi přístavy Poole (jižní pobřeží Spojeného království) a Santander (severní Španělsko) pro kamiony, které kvůli víkendovému zákazu jízdy kamionů nemohou jet přes Francii.
ITABEL EXPRESS	2007	Itálie	Pravidelné spojení uceleným vlakem z Pescary (střední/jižní Itálie) do Mechelenu (Belgie) pro přepravu domácích spotřebičů.
SIRIUS 1	2007	Francie	Projekt dodávky vody na německý trh vlakovým spojením z francouzské stáčírny vody.
VIKING RAIL	2007	Německo	Železniční kyvadlová doprava mezi Německem a Švédskem s cílem propojit dodavatele automobilových dílů v Německu s výrobní lokalitou v Göteborgu.
EURO-REEFER RAIL	2008	Nizozemsko	Železniční služba pro každodenní kontejnerovou přepravu chlazených mléčných výrobků a dalších potravin podléhajících zkáze z Genku (Belgie) do Busto Arsizio (Itálie); ze Zabrze (Polsko) do Salzburku (Rakousko) a Piacenzy a Padovy (Itálie); z Busto Arsizio (Itálie), Slawkowa (Polsko) a Budapešti (Maďarsko) do Zeebrugge (Belgie); z Mnichova (Německo) do Duisburgu (Německo) a z Herne (Německo) do Norrköpingu (Švédsko).
KTS	2008	Itálie	Ucelený nákladní vlak pro propojení různých výrobních lokalit v Německu, Slovensku a Rumunsku s distribučním centrem v San Vito al Tagliamento (Itálie).
OFE	2008	Belgie	Projekt na provoz pravidelného železničního koridoru pro kontejnery ze Zeebrugge a Antverp (Belgie) do Ottmarsheimu (Francie).
SCADAE	2008	Itálie	Projekt na zřízení přímé přepravní služby z jadranských přístavů Koper (Slovinsko), Benátky, Ravenna a Ancona (Itálie) do Soluně (Řecko), Istanbulu a Izmiru (Turecko).

POROVNÁNÍ KOEFICIENTŮ KALKULÁTORU MP V ČASE¹

Druh dopravy	Podtypy	Výzva 2003 ²	Výzva 2004 ³	Výzva 2011, pouze přesun na jiný druh dopravy ⁴			
Silniční		0,024	0,035	0,018			
Železniční	Diesellové vlaky	0,012	0,015	0,015			
	Elektrické vlaky			0,004			
Vnitrozemská vodní	1000–1500 t	0,005	0,010	0,014			
	1500–3000 t (vč. smíšených/ není známo)			0,013			
	>3000 t			0,010			
				Konvenční palivo ⁵	Zkapalněný zemní plyn	Využití technologie <i>seawater scrubbing</i>	Využití technologie <i>freshwater scrubbing</i>
Námořní doprava na krátké vzdálenosti	Obecný/ hromadný náklad	0,004	0,009	0,007	0,000	0,004	0,004
	Kontejnerové lodě			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (<17kn)			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (17-20kn)			0,009	0,000	0,005	0,005
	Ro/Pax (20-23kn)			0,013	0,001	0,008	0,008
	Ro/Pax (>23kn)			0,020	0,001	0,011	0,011

¹ Zdroj: údaje ES/EACI shromážděné Účetním dvorem.² Zdroj: výzva k předkládání návrhů z roku 2003 (Úř. věst. C 245, 11.10.2003, s. 52).³ Zdroj: výzva k předkládání návrhů z roku 2004 (Úř. věst. C 255, 15.10.2004, s. 8).⁴ Viz výzva k předkládání návrhů z roku 2011 (Úř. věst. C 309, 21.10.2011, s. 12).⁵ Koefficienty se dále snižují, pokud se používá palivo s nízkým obsahem síry.

ODPOVĚDI KOMISE

SHRNUTÍ

III.

Programy dosáhly v převodu na jiný druh dopravy významných úspěchů. Smyslem programu Marco Polo je poskytnout omezené pobídky k přechodu od silniční dopravy na složitější a obtížněji realizovatelné intermodální systémy. Již ukončený program Marco Polo I (MP I) dosáhl minima 22 miliard tkm, což představuje 41 % rozpočtu; konečné výsledky programu Marco Polo II (MP II) nejsou dosud k dispozici, protože jeho provádění ještě stále probíhá.

Hlavním kvantifikovatelným cílem programu MP I byl „převod očekávaného ročního celkového nárůstu mezinárodní nákladní dopravy“. Program MP II by měl převést „podstatnou část“ tohoto nárůstu.

S ohledem na celkový rozpočet přidělený programu Marco Polo legislativním orgánem a rozsah programu v porovnání s odvětvím dopravy v Evropské unii (MP I představoval pouze 0,01 % a MP II přibližně 0,05 % rozpočtu EU) Komise neočekávala významnou změnu poměru mezi jednotlivými druhy dopravy na úrovni EU.

Program Marco Polo umožňuje kvantifikaci jeho výsledků, vyjádřeno v hodnotě převodu na jiný druh dopravy. Pomocí kalkulátoru Marco Polo (poznámka pod čarou č. 9 v přílohamích Účetního dvora) je možné odhadnout přínosy pro životní prostředí a úspory externích nákladů dosažené díky programu. Jedná se o mimořádný aspekt programu Marco Polo.

IV.

Programy mají výjimečný mechanismus podmiňující vyplacení podpory dosaženými výsledky. Finanční prostředky jsou tak pevně vázány na obecné cíle programu, včetně úspěšnosti převodu na jiné druhy dopravy.

Cílem programu je dosáhnout rovnováhy mezi požadavky finančního nařízení a finančních pravidel, o nichž rozhodly Evropský parlament a Rada v nařízeních o zřízení programů Marco Polo, a potřebami podniků. Vstupní podmínky byly navrženy tak, aby odrážely aspekty programu založené na výsledcích a zajistily odpovídající úroveň správní kontroly. Tyto vstupní podmínky byly v průběhu trvání programu Marco Polo zrevidovány a upraveny s cílem usnadnit přístup k programu.

ODPOVĚDI KOMISE

Projekty Marco Polo obzvláště citlivě reagovaly na hospodářskou krizi. To je jednou z příčin, proč byl počet projektů podporovaných programem nižší, než se očekávalo.

Od roku 2010 zavedla agentury EACI doplňková osvědčení o auditu, jež poskytovala dodatečnou jistotu pro dopravu zboží v rámci projektů Marco Polo. To je jedno z nápravných opatření zavedených v průběhu trvání programu.

Komise zastává názor, že financované dopravní služby uspokojivým způsobem splňovaly požadavky udržitelnosti. Externí hodnocení programů Marco Polo (Ecorys z roku 2007 a Europe Economics z roku 2011) ukazují, že obecně většina služeb (72 % podle Europe Economics) pokračuje v určité formě i po skončení grantové dohody (přizpůsobené měnícím se podmínkám na trhu).

Příjemci potvrdili, že dotace z programu Marco Polo jim umožnily zahájit projekty dříve a ve větším rozsahu.

V.

Komise by ráda zdůraznila, že:

- 1) U programu MP I byla v rámci veřejné konzultace provedena příslušná analýza trhu a u programu Marco Polo II bylo v roce 2004 provedeno předběžné hodnocení;
- 2) Na základě zpětné vazby k dané politice byly programy v průběhu provádění náležitě a včas pozměňovány a upravovány¹;
- 3) Nápravná opatření byla zavedena včas a v souladu se standardními postupy a stávající praxí.

¹ Nařízení č. 1382/2003, č. 1692/2006 a č. 923/2009 a řada změn zavedených *ad hoc* v rámci právního mandátu stanoveného ve výše uvedených nařízeních.

VI.

Komise bere doporučení na vědomí.

Pokud jde o „nedostatky“ uvedené v této zprávě, Komise připomíná své stanovisko, jak je uvedeno v odpovědích na body 15, 16, 26, 27, 31 a 33.

Komise si je vědoma, že program Marco Polo vykazoval řadu nedostatků. Zároveň je však toho názoru, že programy Marco Polo dokázaly pomoci evropskému odvětví dopravy při ověřování inovativních řešení a odvedení nezanedbatelného objemu dopravy z přetížených silnic v EU s využitím malého množství prostředků (od 0,01 % do 0,05 %) z rozpočtu EU.

Komise má za to, že je na místě v budoucnosti poskytnout podporu EU inovativním službám nákladní dopravy, aby bylo možné splnit cíle dopravní politiky EU (integrované intermodální služby, snížení přetížení provozu, snížení dopadu na životní prostředí, inovativní řešení, nové trhy a technologie) a co nejlépe zajistit zájmy občanů EU, kterým přinesou prospěch.

Na programové období 2014–2020 nebylo navrženo žádné zvláštní nařízení k financování programu Marco Polo III, obecný rámec pro podporu služeb nákladní dopravy byl zahrnut do návrhů Komise týkajících se nových hlavních směrů transevropské dopravní sítě (TEN-T) a nástroje pro propojení Evropy (CEF) již v roce 2011.

Jakýkoli další vývoj podrobných opatření v oblasti služeb nákladní dopravy v obecném rámci uvedeném v hlavních směrech TEN-T bude vycházet z předběžného hodnocení, včetně příslušné analýzy trhu a náležitého zohlednění zkušeností a osvědčených postupů vnitrostátních podpůrných režimů. Doporučení Účetního dvora bude v této souvislosti zvaženo.

Konečné rozhodnutí o budoucím rámci tohoto režimu v souvislostech víceletého finančního rámce, nástroje pro propojení Evropy a sítě TEN-T je však na legislativních orgánech.

ODPOVĚDI KOMISE

POZNÁMKY

14.

Pokud jde o „výrazně nedostatečnou výkonnost“, Komise má za to, že výsledky programů by měly být zváženy také s ohledem na změny v situaci na trhu a problémy vyvolané hospodářskou krizí. Podle údajů uvedených v tabulce 1 cíle stanovené v programu Marco Polo I (tj. před hospodářskou krizí) odpovídaly předpokládanému tržnímu využití (plánovanému převodu) v odvětví. Kromě toho u programu Marco Polo II objem plánovaného převodu rovněž odpovídá podstatné části očekávaného nárůstu v hodnotě 20,5 miliardy tkm. Dále je z tabulky 1 patrné, že v prvním roce programu Marco Polo II byl objem plánovaného převodu vyšší než 20,5 miliardy tkm.

15.

Komise považuje 22,1 miliardy tkm převedených z evropských silnic za výrazný úspěch programu MP I, zejména s ohledem na 41 % vyčerpaných prostředků rozpočtu.

Vzhledem k tomu, že většina projektů pokračuje i po ukončení období financování, je pravděpodobné, že povedou k dalšímu převodu na jiný druh dopravy a zamezení dopravy (viz odpověď na bod 31).

Program přinesl i jiné úspěchy. Podle kalkulátoru Marco Polo (viz poznámka pod čarou č. 9 v připomínkách Účetního dvora) převod na jiný druh dopravy v hodnotě 22,1 miliardy tkm přinesl 434 milionů EUR ve prospěch životního prostředí a úspor externích nákladů. Na základě srovnání s rozpočtovými prostředky vyplacenými na projekty zaměřené na převod na jiný druh dopravy (32,6 milionu EUR) Komise konstatuje, že každé investované euro přineslo životnímu prostředí dokonce 13,3 EUR.

16.

Pokud jde o „nedostatečnou odezvu“ na každoroční výzvy k předkládání projektových návrhů, Komise upozorňuje na negativní dopady hospodářské krize, která začala v roce 2008, na podnikání. Kromě toho jsou řešení intermodální dopravy složitější než přeprava nákladu výlučně po silnici. Zahájení komplexního projektu ve výrazně se zhoršujícím ekonomickém klimatu přináší další rizika. To vedlo k nižšímu využívání programu, než se očekávalo před vypuknutím krize. Význam podpory intermodální nákladní dopravy se však nezmenšil a politické cíle programu Marco Polo zůstávají v platnosti.

Společná odpověď na body 19.–20.

Komise neočekávala změnu poměru mezi jednotlivými druhy dopravy na úrovni EU vzhledem k omezenému rozsahu programu Marco Polo:

- MP I: 102 milionů EUR, což představovalo asi 0,01 % rozpočtu EU ve finančním výhledu na období 2000–2006,
- MP II: 450 milionů EUR, což představuje přibližně 0,05 % rozpočtu EU ve finančním výhledu na období 2007–2013.

Rozsah přijatý spolutvůrci právních předpisů umožnil konkrétně v případě programu MP I pouze převod „očekávaného ročního celkového nárůstu mezinárodní nákladní dopravy“ (který byl ve skutečnosti mnohem vyšší než očekávané výsledky) a v programu MP II převod „podstatné části“ očekávaného celkového nárůstu v mezinárodní silniční nákladní dopravě“.

Komise proto zastává názor, že pokud jde o specifické cíle programu, bylo dosaženo významných úspěchů.

23.

ESTAT neshromažďuje údaje o přetížení provozu na silnicích a tato činnost není do ročního statistického pracovního programu zahrnuta. Pokud jde o údaje o dopravních nehodách, Rada v roce 1993 rozhodla o vytvoření databáze Společenství zaměřené na dopravní nehody (CARE)². Roční tabulky ESTAT týkající se nehod jsou do té míry úplné, jak je to jen reálně možné.

Pokud jde o údaje získané s použitím kalkulátoru Marco Polo, Komise je toho názoru, že kalkulátor byl stejně dobrý jako základní metody a dostupné údaje a byl aktualizován, jakmile byl metodický přístup k oceňování externích nákladů schválen na úrovni Komise³.

² Rozhodnutí Rady 93/704/ES (Úř. věst. L 329, 30.12.1993, s. 63).

³ Příručka pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy a sdělení „Soubor opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí“ z roku 2008.

ODPOVĚDI KOMISE

Co se týče skutečné hodnoty pákového efektu programu, podle odhadu Komise jedno investované euro přineslo životnímu prostředí 13 EUR. Dále je rovněž třeba uvést, že:

- zatímco silniční doprava je stále čistší, bylo podle získaných informací dosaženo technologického pokroku i v ostatních druzích dopravy. Rozdíl mezi starými a novými koeficienty je tedy způsoben nejen lepší výkonností silniční dopravy, ale i novou metodikou použitou pro výpočty na kalkulátoru po roce 2008 (např. cena CO₂, diferenciace týkající se druhů plavidel, paliv, nových technologií, vlaků poháněných elektrickou energií nebo motorovou naftou atd.),
- koeficienty některých nákladů nebyly do kalkulátoru zahrnuty kvůli technickým potížím s jejich oceněním a prováděním v praxi (např. náklady na promarněné příležitosti u silniční infrastruktury).

A konečně, třebaže se rozdíl mezi silniční dopravou a ostatními druhy dopravy zmenšil, celkově jsou stále jiné druhy dopravy šetrnější k životnímu prostředí než přeprava zboží nákladními vozidly. Podle kalkulátoru pouze jedna kategorie jiného než silničního druhu dopravy vykazuje horší výsledky než silniční doprava.

Komise proto usuzuje, že kalkulátor je dobrým ukazatelem environmentálních přínosů programu Marco Polo.

25.

Finanční a hospodářská krize je jedním z hlavních faktorů, které brání zavádění programu a které mají vliv na podmínky pro zahajování a provoz projektů Marco Polo, což vede k nižšímu čerpání prostředků.

Rovněž se potvrdilo, že existují projekty, které díky financování z prostředků programu vytvářejí zisk nebo dosahují rentability dříve, než se předpokládá v žádostech. Protože programy nesmějí vyplácet na projekty více, než činí celkový schodek vzniklý v období financování (pravidlo neziskovosti – viz také bod 5), byly v některých případech dotace pro tyto projekty omezeny nebo dokonce zrušeny. Tato situace, třebaže pozitivní, rovněž přispívá k nižšímu využívání dostupných prostředků.

26. a)

Doba potřebná k vypracování projektových záměrů žadatelem je mimo kontrolu Komise, a tudíž by neměla být zohledňována při výpočtu doby potřebné pro udělení grantu.

Vzhledem k důležitosti ukazatele doby potřebné pro udělení grantu byly postupy v programu zjednodušeny (pozměňující nařízení č. 923/2009). To umožnilo zkrácení doby potřebné pro udělení grantu (např. na 209 dnů v roce 2011).

Co se týče změn projektů, flexibilita pro některé by znamenala nerovné zacházení pro jiné, zejména pro ty, kteří se rozhodli o dotaci nepožádat nebo nebyli úspěšní. Nutnost zajistit rovné zacházení a zabránit nekalé hospodářské soutěži patří mezi základní zásady řízení programu.

Pokud jde o počet projektů, které nebyly vůbec zahájeny nebo byly předčasně ukončeny, program Marco Polo je tržně orientovaný program, v němž tržní a hospodářské podmínky představují důležité faktory úspěšnosti projektů. Protože řešení intermodální dopravy jsou složitější než systém čistě silniční dopravy, program zvláště citlivě reagoval na hospodářskou krizi. Krize byla jedním z hlavních důvodů, jímž lze vysvětlit počet neúspěšných projektů.

26. b)

Pravidla použitelná na zprostředkující akce v nařízení č. 1382/2003 a původním nařízení č. 1692/2006 částečně umožňovala přímou náhradu výdajů vynaložených na pomocnou infrastrukturu a provozní zařízení (viz např. projekt Excite, Ocra).

Nařízení č. 923/2009 zjednodušilo pravidla pro financování všech akcí na základě tří prvků: převodu na jiný druh dopravy a zamezení dopravy (s výjimkou všeobecných vzdělávacích akcí), způsobilých nákladů a kumulativního schodku během období financování.

Proto ačkoliv riziko investic do infrastruktury nese větší investor, v minulosti mohl příjemce získat částečnou náhradu výdajů vynaložených na infrastrukturu pro projekt na základě způsobilých nákladů.

ODPOVĚDI KOMISE

26. c)

Cílem programu je dosáhnout správné rovnováhy mezi požadavky finančního nařízení a finančních pravidel, o nichž rozhodly Evropský parlament a Rada v nařízeních o zřízení programů Marco Polo, a potřebami podniků.

26. d)

Relevantní náklady související s vývojem projektu běžně vznikají společně i v situaci, kdy provozují svou činnost bez veřejné podpory. Je běžnou praxí, že k zahájení nového projektu je vždy třeba investovat určité prostředky (např. do organizace a řízení projektu).

27.

Od roku 2010 zavedla agentura EACI doplňková osvědčení o auditu, jež poskytovala dodatečnou jistotu pro dopravu zboží v rámci projektů Marco Polo. Komise si je ovšem vědoma skutečnosti, že tato nová pravidla zavedla další požadavky na příjemce, a zvýšila tak jejich administrativní zátěž.

Ve své výroční zprávě o činnosti Komise uvedla údaje o zbytkové chybovosti, která v případě programu MP I činí 1,9 % v případě MP II 2,9 %.

29.

Vzhledem ke specifičnosti projektů Marco Polo (obchodní činnosti) je otázka udržitelnosti náležitě řešena v průběhu hodnocení návrhů (jako součást analýzy důvěryhodnosti a životaschopnosti). Ve skutečnosti jsou jakákoli přísnější pravidla (zejména ta, která podmiňují vyplacení dotace udržitelností projektů), pokud jde o provádění nebo kontrolu, nerealistická a nepochybně by odrazovala žadatele od využívání programu kvůli zvýšenému riziku podnikání v případě, že se změní podmínky trhu.

30.

Tato skutečnost jasně dokládá, jak složité je podnikatelské prostředí pro projekty financované z prostředků programu Marco Polo a jak vhodný je z hlediska udržitelnosti zvolený přístup.

Ukazuje také, co je podstatou programu Marco Polo, tj. poskytnout omezené pobídky pro přechod od relativně snadných, levných a nerizikových řešení silniční dopravy ke složitějšímu a obtížnějšímu řešení v rámci zavádění intermodálních systémů.

31.

Externí hodnocení programů Marco Polo (Ecorys z roku 2007 a Europe Economics z roku 2011) ukazují, že obecně většina služeb (72 % podle Europe Economics) pokračuje v určité formě i po ukončení grantové dohody (přizpůsobené měnícím se podmínkám na trhu). Vzhledem k dynamickému podnikatelskému prostředí, nepříznivé hospodářské situaci od roku 2008 a složitosti intermodálních řešení ve srovnání s využíváním výlučně silniční dopravy Komise považuje toto číslo za uspokojivé.

To naznačuje, že krátkodobé financování vedlo k dlouhodobé změně, a to i za současného vývoje tržních podmínek. Proto se očekává, že programy přinesou i další pozitivní změny v podobě převodu na jiný druh dopravy a zamezení dopravy a úspor externích nákladů po skončení platnosti smluv.

33.

Komise má za to, že program jednoznačně vytváří přidanou hodnotu pro auditované projekty, protože navzdory efektu mrtvé váhy zjištěnému u 42 % sledovaných příjemců jim finanční prostředky EU umožnily začít dříve, rozšířit rozsah služby nebo dosáhnout rychlejší návratnosti investic.

Efekt mrtvé váhy je obtížné vyčíslit, protože může existovat mnoho faktorů, které mohou ovlivnit výsledky, např. otázka udržitelnosti (zda by projekty byly udržitelné bez dotace), násobný koeficient (větší projekty vytvářející mnohem větší objem převodu na jiný druh dopravy), větší důvěryhodnost a viditelnost příjemců (označení projektu značkou EU), výhody vyplývající ze spolupráce mezi partnery (přenos know-how a osvědčených postupů) atd.

34.

Komise by ráda uvedla, že:

- i) program podporuje přechod k jiným druhům dopravy, tj. nevztahuje se na náklad již přepravovaný po moři, železnici a vnitrozemských vodních cestách. Podněcuje trh, aby změnil své návyky a převedl dopravu, která v současnosti probíhá po silnici, na alternativní druhy dopravy;

ODPOVĚDI KOMISE

- ii) omezené pobídky představují pro projekty programu Marco Polo velice silný pákový efekt. Nicméně tyto částky jsou důležité pro příjemce obvykle podnikající s malým ziskovým rozpětím, a to v situaci, kdy se očekává, že budou v oblasti nákladní dopravy konkurovat relativně levné silniční dopravě. Program Marco Polo by měl vlastně uhradit počáteční ztráty a pomáhat příjemcům „přežít“ na trhu ve velmi obtížných počátcích.

37.

Program je určen jak zasílatelům / poskytovatelům logistických služeb, zajišťujícím organizaci dopravních spojení ve složitých dodavatelských řetězcích, tak vlastníkům nákladu nebo jejich zástupcům, kteří na trhu představují stranu poptávky. Zatímco první kategorie představuje hlavní cílovou skupinu programu Marco Polo, existuje řada úspěšných projektů předložených dopravci (včetně společností zabývajících se nákladní dopravou) či výrobci.

Analýzu cílových skupiny programu Marco Polo obsahuje např. zpráva „*Ex-ante evaluation report on MP II*“ (Předběžná hodnotící zpráva o programu MP II), Ecorys, kapitola 2.2 *Needs assessment* (Posouzení potřeb): http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf

38.

Program Marco Polo I vycházel z výsledků programu PACT (na podporu kombinované dopravy), doplněných analýzami a konzultacemi s hlavními evropskými dopravními sdruženími.

Na podporu programu Marco Polo II byla vypracována předběžná studie.

39.

První zahájením programů Komise provedla analýzu překážek, které brání vytvoření a rozvoji intermodálních služeb pro všechny druhy dopravy, a navrhla konkrétní druhy opatření zaměřených na řešení těchto nedostatků a problémů souvisejících s převodem na jiný druh dopravy. Komise odkazuje na konzultační dokument vypracovaný Komisí v roce 2001 a rozeslaný zúčastněným stranám pro potřeby veřejných konzultací, jakož i na předběžnou studii pro program Marco Polo II, která obsahovala příslušnou analýzu průzkumu trhu, zkušenosti získané z provádění programu MP I, posouzení potřeb a speciální konzultaci se zúčastněnými stranami.

40.

Tyto otázky byly vždy předmětem zájmu Komise, která provedla tato opatření:

- byly provedeny změny v návrhu Marco Polo II (zvýšená intenzita financování, pozměňující nařízení č. 923/2009) v průběhu jeho trvání s cílem zvýšit jeho atraktivnost a dále podpořit odvětví v jeho úsilí přejít ze silniční dopravy na pobřežní plavbu, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu,
- v rámci ročních pracovních programů a výzev k podávání návrhů byla navržena konkrétní opatření na řešení problému možného ústupu od převodu na pobřežní plavbu a železniční dopravu (např. politické priority a pobídky pro inovační služby pobřežní plavby a jednovozovou dopravu),
- byla nalezena a na úrovni Komise navržena střednědobá a dlouhodobá opatření reagující na nové požadavky, pokud jde o mezní hodnoty emisí síry v námořní dopravě, např. soubor nástrojů pro udržitelnou vodní dopravu⁴.

41.

Číselné údaje o převodu na jiný druh dopravy očekávaném do projektů vybraných v rámci výzev v roce 2003 (12,4 miliardy tkm) a v roce 2004 (14,4 miliardy tkm) byly vyšší než cíle převodu na jiný druh dopravy stanovené pro program MP I (12 miliard tkm ročně). Nebyly k dispozici žádné údaje, které by vyvolaly podezření, že by skutečné údaje o převodu na jiný druh dopravy mohly být nižší než tato prognóza.

První oficiální zprávou, která upozornila na některé problémy, bylo ve skutečnosti externí hodnocení programu MP I, jež bylo provedeno v roce 2007. Nicméně závěry hodnocení ECORYS byly vyváženější a naznačovaly poměrně dobrou efektivitu a silný pákový efekt programu: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf

⁴ Viz „Snížení emisí znečišťujících látek z námořní dopravy a soubor nástrojů pro udržitelnou vodní dopravu“, SEK(2011) 1052 v konečném znění.

ODPOVĚDI KOMISE

42.

Na základě předběžného posouzení byla zvolena možnost „cílené změny právního základu“. Tato možnost byla založena na hlavních doporučeních obsažených v hodnotící zprávě společnosti ECORYS z roku 2007 a zaručovala, že veškeré navrhované změny programu budou přijaty rychle, aby bylo možné je co nejdříve provést. Od zásadního přeprocování programu s dopady na politiku bylo upuštěno jednoduše proto, aby nedocházelo k opožděnému přijímání změn v období trvání programu (2007–2013).

A v neposlední řadě – nařízení č. 923/2009 vstoupilo v platnost až pro výzvu k předkládání návrhů v roce 2010. Je proto ještě příliš brzy na posouzení dlouhodobých účinků těchto změn.

43.

Komise uznává potenciální výhody programů jako Ecobonus, ale zároveň si je vědoma, že by mohly mít i své nevýhody (např. administrativní zátěž a náklady, udržitelnost, účinnost, dopady na soutěž atd.), zejména pokud by se tyto programy měly provádět na úrovni EU ve všech členských státech Evropské unie. Programy prováděné v Evropské Unii jsou odlišné povahy v tom smyslu, že musí být odůvodněny z hlediska subsidiarity. Musí se zabývat problémy, které nemohou řešit členské státy samy, a plnit cíle, kterých není možné dosáhnout na vnitrostátní úrovni. Mezi členskými státy existují rovněž podstatné rozdíly, pokud jde o zeměpisnou polohu, směřování nákladní dopravy, dostupnost infrastruktury, používané druhy dopravy atd.

Přestože Komise neměla právní povinnost „provést hloubkovou analýzu vnitrostátních režimů podpory, aby se inspirovala pro možnou úpravu koncepce programů Marco Polo“, ve snaze zajistit synergii a zamezit duplicitě jednotlivých nástrojů financování na úrovni EU a na úrovni členských států vypracovala soupis vnitrostátních režimů podpory a provedla příslušné analýzy (*Ex-ante evaluation report on MP II* (Předběžná hodnotící zpráva o programu MP II), kapitola 5 „*Analysis of European Added Value*“ (Analýza evropské přidané hodnoty)).

44.

Komise zastává názor, že s ohledem na své velmi ambiciózní cíle mohou být programy považovány za méně efektivní než se očekávalo, i tak však bylo dosaženo velkého objemu převodu na jiný druh dopravy v miliardách tunokilometrů. Smyslem programu Marco Polo je poskytnout omezené pobídky k přechodu od relativně snadných, levných a nerizikových řešení silniční dopravy na složitější a obtížnější realizovatelné intermodální systémy.

- i) Program Marco Polo I dosáhl minima 22 miliard tkm, což představuje 46 % cílové hodnoty⁵. Provádění programu Marco Polo II stále ještě probíhá, takže konečné výsledky ještě nejsou k dispozici.
- ii) Hlavním kvantifikovatelným cílem programů je „převod očekávaného ročního celkového nárůstu (jeho podstatné části v případě programu MP II) v mezinárodní silniční nákladní dopravě“. Vzhledem k celkové částce rozpočtu programu Marco Polo (program MP I představoval přibližně 0,01 % a program MP II přibližně 0,05 % rozpočtu EU) a velikosti programu v porovnání s evropským odvětvím dopravy Komise neočekávala významnou změnu poměru mezi jednotlivými druhy na úrovni EU.
- iii) Program Marco Polo umožňuje kvantifikaci svých výsledků, vyjádřeno v hodnotě převodu na jiný druh dopravy. Pomocí kalkulátoru Marco Polo (poznámka pod čarou č. 9 v připomínkách Účetního dvora) je možné odhadnout přínosy pro životní prostředí a úspory externích nákladů dosažené v rámci programu. Jedná se o mimořádný aspekt programu Marco Polo.

45.

Program má jedinečný mechanismus na úrovni EU podmiňující vyplácení dotací dosaženými výsledky. To umožňuje, aby finanční prostředky byly používány v souladu s cíli programu.

Podmínky pro podnikatelské prostředí nejsou „odrazující“. Cílem programu je dosáhnout správné rovnováhy mezi požadavky finančního nařízení a finančních pravidel, o nichž rozhodly Evropský parlament a Rada v nařízeních o zřízení programů Marco Polo, a potřebami podniků. Dotace zatím získalo více než 650 společností a jedním z hlavních důvodů, proč byl program využíván méně, než se očekávalo, je hospodářská krize.

⁵ Na dosažení tohoto cíle bylo vynaloženo 41 % rozpočtových prostředků.

ODPOVĚDI KOMISE

Smyslem programu Marco Polo je poskytnout omezené pobídky k přechodu od relativně snadných, levných a nerizikových řešení silniční dopravy na složitější a obtížněji realizovatelné intermodální systémy. Proto projekty Marco Polo obzvláště citlivě reagovaly na hospodářskou krizi. To je jednou z příčin, proč byl počet projektů podporovaných programem nižší, než se očekávalo. Konkrétně k jednotlivým připomínkám:

- i) Od roku 2010 zavedla agentura EACI doplňková osvědčení o auditu, jež poskytovala dodatečnou jistotu pro dopravu zboží v rámci projektů Marco Polo;
- ii) většina z nich pokračuje i po skončení období financování a realizuje další převody na jiné druhy dopravy;
- iii) problém mrtvé váhy v programu Marco Polo je obtížné kvantifikovat, protože výsledky může ovlivňovat mnoho faktorů. Komise má za to, že program jednoznačně vytváří přidanou hodnotu pro auditované projekty, protože navzdory efektu mrtvé váhy zjištěnému u 42 % sledovaných příjemců jim finanční prostředky EU umožnily začít dříve, rozšířit rozsah služby nebo získat rychlejší návratnost investic.

46.

Pro program Marco Polo I byla v rámci veřejné konzultace provedena příslušná tržní analýza a pro program Marco Polo II bylo v roce 2004 vypracováno detailní předběžné hodnocení.

Na základě zpětné vazby k dané politice byly programy v průběhu provádění náležitě a včas pozměňovány a upravovány.

Nápravná opatření byla zavedena včas a v souladu se standardními postupy a stávající praxí.

Doporučení a)

Komise bere doporučení na vědomí.

Pokud jde o „nedostatky“ uvedené v této zprávě, Komise připomíná své stanovisko, jak je uvedeno v odpovědi na body 15, 16, 26, 27, 31 a 33.

Komise si je vědoma, že program Marco Polo vykazoval řadu nedostatků. Zároveň je však toho názoru, že programy Marco Polo dokázaly pomoci evropskému odvětví dopravy při ověřování inovativních řešení a převodu nezanedbatelného objemu dopravy z přetížených silnic v EU s využitím malého množství prostředků (od 0,01 % do 0,05 %) z rozpočtu EU.

Komise má za to, že je na místě v budoucnosti poskytnout podporu EU inovativním službám nákladní dopravy, aby bylo možné splnit cíle dopravní politiky EU (integrované intermodální služby, snížení přetížení provozu, snížení dopadu na životní prostředí, inovativní řešení, nové trhy a technologie) a co nejlépe zajistit zájmy občanů EU, kterým přinesou prospěch.

Na programové období 2014–2020 nebylo navrženo žádné zvláštní nařízení k financování programu Marco Polo III, avšak již v roce 2011 byl do návrhů Komise týkajících se nových hlavních směrů transevropské dopravní sítě (TEN-T) a nástroje pro propojení Evropy (CEF) zahrnut obecný rámec pro podporu služeb nákladní dopravy.

Jakýkoli další vývoj podrobných opatření v oblasti služeb nákladní dopravy v obecném rámci uvedeném v hlavních směrech TEN-T bude založen na předběžném hodnocení.

Konečné rozhodnutí o budoucím rámci tohoto režimu v souvislostech víceletého finančního rámce, nástroje pro propojení Evropy a sítě TEN-T je však na legislativních orgánech.

ODPOVĚDI KOMISE

Doporučení b)

Komise souhlasí s názorem, že je třeba provést předběžné posouzení dopadů a náležitě zohlednit osvědčené postupy vnitrostátních režimů podpory.

Jak je vysvětleno v písmenu a), tuto analýzu lze provést až po dokončení legislativního procesu pro víceletý finanční rámec, nástroj pro propojení Evropy a síť TEN-T. Tento proces poskytne rámec pro následná opatření programu Marco Polo.

Vzhledem k tomu, že se tato předběžná analýza stane základem pro vytvoření nástroje na podporu služeb nákladní dopravy, Komise má za to, že v této fázi jsou některá z níže uvedených doporučení předčasná.

Doporučení b) i)

Jak je uvedeno v předchozích bodech, o koncepci typu opatření v programu Marco Polo v rámci nového programu TEN-T nebylo dosud rozhodnuto. Tato koncepce bude vycházet z politického rámce a předběžného posouzení. Komise souhlasí s tím, že je nutné stanovit realistické cíle pro nový nástroj a v případě potřeby přijmout okamžitá opatření k nápravě nedostatků. Nicméně opatření navazující na program Marco Polo nebudou muset být nadále zaměřena na přechod na jiný druh dopravy a jejich cíle nebudou nutně stanoveny s ohledem na objemy dopravy odvedené ze silnic.

Doporučení b) ii)

Mechanismus financování opatření navazujících na program Marco Polo bude vycházet z politického rámce a bude založen na předběžné analýze.

Doporučení b) iii)

Toto posouzení bude provedeno v rámci výše uvedené předběžné analýzy.

Doporučení b) iv)

Návrhy hlavních směrů TEN-T a nástroje pro propojení Evropy stanoví přetížení dopravy a interoperabilitu jako hlavní cíle opatření EU v oblasti dopravy.

Doporučení b) v)

Komise souhlasí s tím, že zajistí, aby byly k dispozici dostatečné údaje o výkonnosti dosažené díky financovaným akcím.

Doporučení b) vi)

Budou přijata opatření, aby se dále zkrátila doba potřebná pro výběr projektů a zadávání zakázek v souladu s finančním nařízením.

Doporučení b) vii)

Stanovení udržitelnosti projektů po dobu nejméně tří let po dokončení jako nezbytné podmínky je nereálné s ohledem na provádění nebo kontrolu v podmínkách nestabilního podnikatelského prostředí. To by odrazovalo žadatele a podstatně by se tak zvýšilo obchodní riziko v případě, že se změní podmínky na trhu.

Doporučení b) viii)

Riziky spojenými s efektem mrtvé váhy a účinnými způsoby jeho řešení se bude zabývat výše uvedená předběžná analýza.

Evropský účetní dvůr

Zvláštní zpráva č. 3/2013

Byly programy Marco Polo účelné v přesunu dopravy ze silnic?

Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie

2013 – 39 s. – 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9241-200-5

doi:10.2865/76880

JAK ZÍSKAT PUBLIKACE EU

Bezplatné publikace:

- jeden výtisk:
prostřednictvím stránek EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- více výtisků, plakáty či pohlednice:
v zastoupeních Evropské unie (http://ec.europa.eu/represent_cs.htm)
a v delegacích Evropské unie v zemích mimo EU (http://eeas.europa.eu/delegations/index_cs.htm);
můžete se také obrátit na síť Europe Direct na adrese http://europa.eu/europedirect/index_cs.htm
nebo na telefonní lince 00 800 6 7 8 9 10 11 (zdarma v rámci EU) (*).

(*) Informace jsou poskytovány zdarma, stejně jako většina telefonních hovorů (někteří operátoři, telefonní automaty nebo hotely však mohou telefonické spojení zpoplatnit).

Placené publikace:

- prostřednictvím stránek EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Předplatné:

- u některého z prodejců Úřadu pro publikace Evropské unie
(http://publications.europa.eu/others/agents/index_cs.htm).

OD ROKU 2003 SE Z PROGRAMŮ MARCO POLO FINANCUJÍ PROJEKTY DOPRAVNÍCH SLUŽEB, KTERÉ PŘESOUVAJÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU ZE SILNIC NA ŽELEZNICE, VNITROZEMSKÉ VODNÍ CESTY A NÁMOŘNÍ DOPRAVU NA KRÁTKÉ VZDÁLENOSTI S CÍLEM OMEZIT MEZINÁRODNÍ SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU, SNÍŽIT DOPAD NÁKLADNÍ DOPRAVY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, ODLEHČIT PŘETÍŽENÝM SILNICÍM A ZVÝŠIT BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU. VZHLEDEM K ŘADĚ ZJIŠTĚNÝCH NEDOSTATKŮ POVAŽUJE ÚČETNÍ DVŮR TYTO PROGRAMY ZA NEÚČELNÉ (NEDOSÁHLÝ CÍLOVÝCH VÝSTUPŮ A NA PŘESUN NÁKLADNÍ DOPRAVY ZE SILNIC NEMĚLY VLIV, NEJSOU K DISPOZICI ŽÁDNÉ ÚDAJE UMOŽŇUJÍCÍ POSOUDIT OČEKÁVANÉ PŘÍNOSY, NEBYL PŘEDLOŽEN DOSTATEK PROJEKTOVÝCH NÁVRHŮ, ŘADA PROJEKTŮ MĚLA OMEZENOU UDRŽITELNOST A BYLA BY ZAHÁJENA I BEZ DOTACE EU). ÚČETNÍ DVŮR PROTO NAVRHUJE POZASTAVIT PROGRAMY MARCO POLO A DOPORUČUJE PODMÍNIT DALŠÍ FINANCOVÁNÍ TAKOVÝCH PROJEKTŮ PŘEDBĚŽNÝM POSOUZENÍM POTENCIÁLNÍ POPTÁVKY, ABY SE POSÍLILA VÝKONNOST MOŽNÝCH PROGRAMŮ PODPORY DOPRAVNÍCH SLUŽEB V BUDOUCNOSTI. POUZE PRO PŘÍPAD, ŽE TAKOVÝ POTENCIÁL EXISTUJE, ÚČETNÍ DVŮR STANOVÍ JASNÁ PRAVIDLA A PODMÍNKY BUDOUCÍHO FINANCOVÁNÍ.



EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace



ISBN 978-92-9241-200-5



9 789292 412005