



EURÓPSKY
DVOR AUDÍTOROV

Osobitná správa č. 3

2013

BOLI **PROGRAMY MARCO POLO** ÚČINNÉ
V PRESUNE DOPRAVY Z CIEST?



Osobitná správa č. 3 // 2013

BOLI PROGRAMY MARCO POLO ÚČINNÉ V PRESUNE DOPRAVY Z CIEST?

(podľa článku 287 ods. 4 druhého pododseku ZFEÚ)

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

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

Osobitná správa č. 3 // 2013

Viac doplňujúcich informácií o Európskej únii je k dispozícii na internete.
Sú dostupné cez server Európa (<http://europa.eu>).

Katalogizačné údaje nájdete na konci tejto publikácie.
Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2013.

ISBN 978-92-9241-218-0
doi:10.2865/79166

© Európska únia, 2013
Rozmnožovanie je povolené len so súhlasom autora.

Printed in Luxembourg

OBSAH

Bod

GLOSÁR

I – VI **ZHRNUTIE**

1 – 8 **ÚVOD**

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

4 – 8 **RIADENIE PROGRAMOV MARCO POLO**

9 – 12 **ROZSAH AUDITU A AUDÍTORSKÝ PRÍSTUP**

13 – 43 **PRIPOMIENKY**

13 – 23 **PROGRAMY NIE SÚ ÚČINNÉ**

13 – 16 **VÝSTUPY ĎALEKO ZA OČAKÁVANIAMI ...**

17 – 21 **... A MALÝ DOSAH NA PRESUN NÁKLADU Z CIEST**

22 – 23 **NEEXISTUJÚ SPOĽAHLIVÉ ÚDAJE NA POSÚDENIE ZLEPŠENIA Z HĽADISKA ŽIVOTNÉHO PROSTREDIA,
DOPRAVNÝCH ZÁPCH A BEZPEČNOSTI NA CESTÁCH**

24 – 34 **NEBOLO PREDLOŽENÝCH DOSTATOK RELEVANTNÝCH PROJEKTOV, ...**

26 **... PRETOŽE PODMIENKY ZAPOJENIA SA NEPODPOROVALI PREVÁDZKOVATEĽOV, ABY VYUŽILI VÝHODY TOHTO
SYSTÉMU PODPORY**

27 – 28 **NEISTOTA OHĽADOM TOHO, KOĽKO DOPRAVY SA SKUTOČNE PRESUNULO Z CIEST, ...**

29 – 31 **... FINANCOVANÉ SLUŽBY MAJÚ OBMEDZENÚ UDRŽATEĽNOSŤ ...**

32 – 34 **... A PROJEKTY BY ZAČALI AJ BEZ FINANCOVANIA EÚ**

35 – 43 KAŽDODENNÉ RIADENIE PROGRAMOV SA POSTUPNE ZLEPŠILO, ...

37 – 40 ... ALE NEBOL ZREALIZOVANÝ PRIMERANÝ PRIESKUM TRHU A NOVÝ VÝVOJ NEBOL ZOHLADNENÝ ...

41 – 43 ... A NÁPRAVNÉ OPATRENIE NEBOLO PRIJATÉ VČAS

44 – 46 ZÁVERY A ODPORÚČANIA

PRÍLOHA I – PODROBNÉ ÚDAJE O PROJEKTOCH VO VZORKE

PRÍLOHA II – POROVNANIE KOEFICIENTOV KALKULAČKY PROGRAMU MP V PRIEBEHU ČASU

ODPOVEĎ KOMISIE

GLOSÁR

Akcie programov Marco Polo: V rámci programov Marco Polo sa financuje týchto päť typov akcií:

1. Katalyzátorová akcia: akcia v rámci programu Marco Polo I a II (MP I a MP II) zameraná na prekonanie podstatných štrukturálnych bariér na trhu nákladnej dopravy, ktoré bránia účinnému fungovaniu trhov;
2. Akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy: akcie programov MP I a II, ktorými sa presúva nákladná doprava z cestnej na železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu a krátku námornú plavbu alebo na kombináciu týchto druhov dopravy;
3. Akcia námorných diaľnic: akcie programu MP II zamerané na presun na iné druhy dopravy zavedením služby spojennej s doručovaním do domu, ktorou sa presúva nákladná doprava z ciest na dlhú vzdialenosť na kombináciu krátkej námornej plavby s inými druhmi dopravy;
4. Akcia na zamedzenie dopravy: akcia programu MP II, ktorej cieľom je skôr zamedzenie než presunutie dopravy zameraním sa na modifikáciu výrobných/distribučných procesov s cieľom dosiahnuť kratšie vzdialenosti, vyššie koeficienty zaťaženia, menej prázdnych jász, zníženie tokov odpadov, zníženie objemu a/alebo hmotnosti alebo akéhokolvek iného vplyvu vedúceho k významnému zníženiu nákladnej dopravy na cestách;
5. Spoločná vzdelávacia akcia: akcia programov MP I a II zavedená na presun na iné druhy dopravy nepriamo zlepšením znalostí v odvetví logistiky nákladnej dopravy a podporovaním pokrokových metód a postupov spolupráce na trhu nákladnej dopravy.

Doplnková infraštruktúra: Potrebná a dostačujúca infraštruktúra na dosiahnutie cieľov financovaných akcií (nariadenie Marco Polo II (ES) č. 1692/2006, článok 2 písm. h)). Keďže projekty v rámci programu Marco Polo sú projekty dopravných služieb, doplnková infraštruktúra by mala znamenať len prispôsobenia existujúcej infraštruktúry, ktoré sú potrebné na to, aby sa mohla vykonávať plánovaná dopravná služba.

EACI: Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie. V marci 2008 táto agentúra prevzala každodenné riadenie projektov programu Marco Polo.

GR pre mobilitu a dopravu: Generálne riaditeľstvo Európskej komisie pre mobilitu a dopravu.

Interoperabilita (systému transeurópskych železníc): Schopnosť fungovať na ktorejkoľvek časti železničnej siete bez rozdielov tým, že sa zameria na to, aby rôzne technické systémy na železničiach EÚ fungovali spolu a predišlo sa operačným a infraštruktúrnym bariéram.

Mŕtva váha: Efekt mŕtvej váhy nastane vtedy, keď sa financovanie poskytne na podporu príjemca, ktorý by sa rozhodol rovnako aj v prípade, ak by mu nebola poskytnutá pomoc. V takýchto prípadoch účinok nemožno pripísať politike a pomoc vyplatená príjemcovi nemá nijaký dosah. Tá časť výdavkov, ktorá vytvára efekt mŕtvej váhy, je preto spravidla neúčinná, pretože neprispieva k dosiahnutiu cieľov.

Multimodálna doprava: Prevoz tovaru aspoň dvomi rôznymi druhmi dopravy, napr. cestnou, železničnou, vnútrozemskou vodnou dopravou alebo krátkou námornou plavbou z miesta odoslania do miesta určenia.

Tonokilometer (tkm): Preprava jednej tony (1000 kg) nákladu na vzdialenosť jedného kilometra. Od roku 2009 pravidlá umožňujú započítať do tkm hrubú hmotnosť presunutú v rámci programov Marco Polo.

Výbor programu Marco Polo: Riadiaci výbor, ktorý tvoria rôzni zástupcovia členských štátov EÚ a pozorovatelia zo zúčastnených tretích krajín zaoberajúcich sa dopravnými službami.

ZHRNUTIE

I.

Od roku 2003 sa v rámci programov Marco Polo financujú projekty dopravných služieb, ktorými sa presúva nákladná doprava z cestnej dopravy na železničnú, vnútrozemskú vodnú dopravu a krátku námornú plavbu. Prvý program Marco Polo (Marco Polo I) mal rozpočet 102 mil. EUR a prebiehal v rokoch 2003 až 2006. Súčasný program Marco Polo II prebieha v rokoch 2007 až 2013 a má podstatne vyšší rozpočet 450 mil. EUR. Cieľom tohto systému podpory je znížiť medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu, a tým zlepšiť environmentálne vlastnosti nákladnej dopravy, znížiť cestné dopravné zápchy a zvýšiť bezpečnosť na cestách.

II.

Európsky dvor audítorov posúdil, či Komisia naplánovala programy, riadila ich a dohliadala nad nimi takým spôsobom, aby čo najviac zvýšila ich účinnosť, a či boli financované projekty účinné.

III.

Dvor audítorov zistil, že tieto programy neboli účinné, pretože nedosiahli svoje ciele výstupov, mali malý dosah na presun nákladnej dopravy z ciest a nie sú k dispozícii žiadne údaje na posúdenie, na základe ktorých by sa dali posúdiť očakávané prínosy zníženia vplyvu nákladnej dopravy na životné prostredie, uvoľnenia zápch a zlepšenia bezpečnosti na cestách.

IV.

Mechanizmus používaný pre platby v rámci programu zabezpečil, aby sa financovanie EÚ vyplácalo na základe výsledkov, že výberový postup zabezpečil, aby sa vybrali len vysoko kvalitné projekty a že tieto projekty zvyčajne poskytli väčšie prínosy pre širšiu komunitu. Nebol však predložený dostatočný počet relevantných návrhov projektov, pretože situácia na trhu a vstupné podmienky odrádzali prevádzkovateľov od využívania tohto systému podpory. Navyše bola neistota ohľadom obmedzených vykázaných presunutých množstiev a polovica kontrolovaných projektov mala obmedzenú udržateľnosť. Okrem toho by projekty začali aj bez financovania EÚ (mŕtva váha).

V.

Hoci sa každodenné riadenie programov v priebehu času zlepšilo, Komisia nevykonala dostatočnú analýzu potrieb trhu na posúdenie potenciálu na dosiahnutie cieľov politiky a nápravné opatrenia mohli byť prijaté skôr. Program má naďalej závažné nedostatky.

VI.

Vzhľadom na výsledky súčasných programov Dvor audítorov odporúča Rade, Európskemu parlamentu a Komisii, aby zvážili pozastavenie financovania EÚ tých nákladných dopravných služieb, ktoré majú rovnakú koncepciu ako programy Marco Polo („tlak ponuky zhora“), čo viedlo k nedostatkom uvedeným v tejto správe (nedostatočné prijatie na trhu, chýbajúce dôkazy o dosiahnutí cieľov, veľká administratívna záťaž, nedostatočná udržateľnosť a mŕtva váha), a podmienili pokračovanie takéhoto financovania predbežným hodnotením dosahu, ktoré preukáže, či a do akej miery existuje pridaná hodnota pre EÚ. To by znamenalo zrealizovať podrobnú trhovú analýzu potenciálneho dopytu a prevzatie skúseností a osvedčených postupov členských štátov s podobnými vnútroštátnymi systémami podpory. Len v prípade pozitívneho hodnotenia, pokiaľ ide o zmysluplnú akciu EÚ v tejto oblasti, Dvor audítorov odporúča, aby Komisia prijala celý rad opatrení s cieľom posilniť výkonnosť budúcich systémov podpory.

ÚVOD

PROGRAMY MARCO POLO A MULTIMODALITA

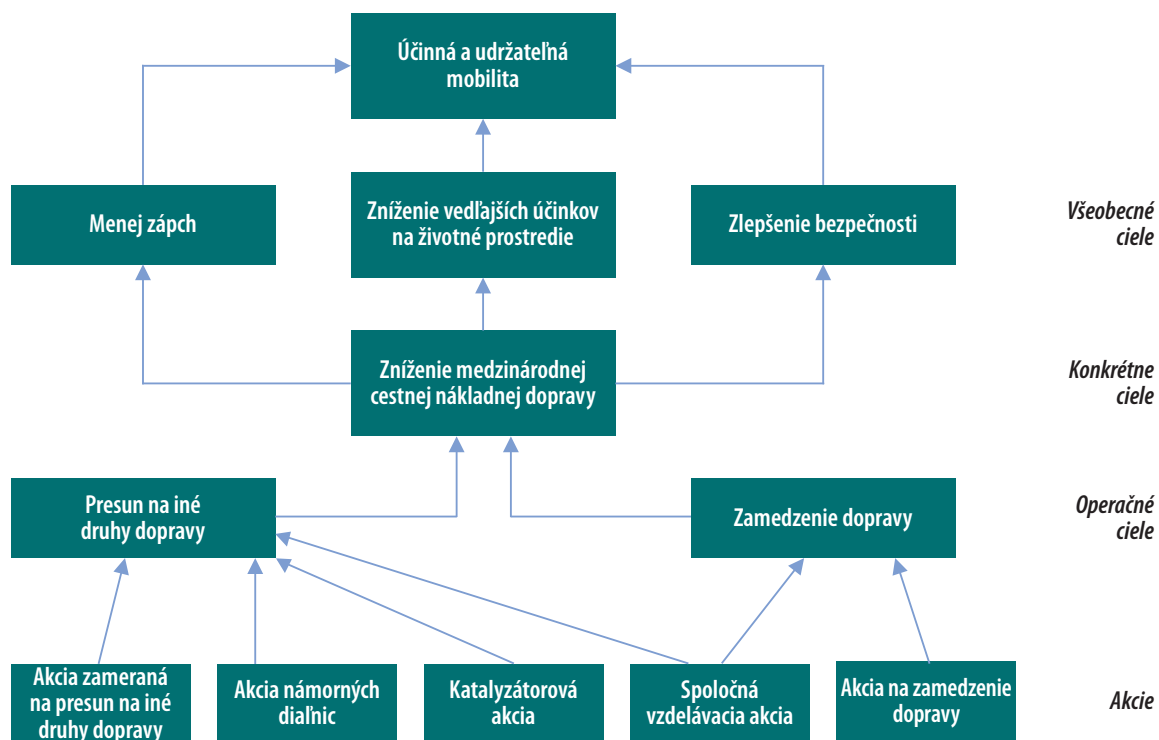
1. Multimodalita je využívanie dvoch alebo viacerých rôznych druhov dopravy na dokončenie prepravy jedného nákladu. Multimodálna doprava sa vo všeobecnosti považuje za udržateľnejšiu z hľadiska životného prostredia, pretože znižuje prepravu „len po ceste“. Zvyšovanie využívania multimodalita je preto už mnoho rokov jedným z hlavných cieľov politiky EÚ v oblasti dopravy¹.
2. V rámci tejto politiky zákonodarný orgán EÚ zaviedol v roku 2003 prvý program Marco Polo (Marco Polo I, s rozpočtom 102 mil. EUR), ktorý prebiehal v rokoch 2003 až 2006. Nasledoval ho súčasný program Marco Polo II (2007 – 2013), ktorý má podstatne vyšší rozpočet 450 mil. EUR a väčší rozsah. Cieľom bolo čeliť nárastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy presunom očakávaného celkového nárastu na železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu a krátku námornú plavbu alebo na kombináciu týchto druhov dopravy. Mali sa tým znížiť vedľajšie vplyvy nákladnej dopravy na životné prostredie, uvoľniť cestné zápchy, zvýšiť bezpečnosť na cestách a malo sa tým prispieť k účinnej a udržateľnej mobilite (pozri **obrázok 1**).
3. V období po roku 2013 Komisia navrhla, aby EÚ pokračovala v podpore služieb nákladnej dopravy podporovaním „zavádzania inovatívnych dopravných služieb alebo nových kombinácií overených existujúcich dopravných služieb, a to aj prostredníctvom uplatňovania „inteligentných dopravných systémov“ a vytvorenia príslušných štruktúr riadenia².“ Bez predbežného hodnotenia zatiaľ však nie je známe, ako sa budú tieto široké ciele realizovať, aké sú konkrétne ciele a priority, ani aká výška financovania sa považuje za potrebnú.

¹ Hlavným cieľom bielej knihy z roku 1992 „Budúci vývoj spoločnej dopravnej politiky“ (COM(92) 494 final z 2. decembra 1992) bol presun rovnováhy medzi jednotlivými druhmi dopravy. V bielej knihe z roku 2001 „Európska dopravná politika do roku 2010: čas na rozhodnutia“ (COM(2001) 370 final z 12. septembra 2001) sa potvrdila dôležitosť revidovania príslušných podielov druhov dopravy s cieľom zvýšiť udržateľnosť európskeho dopravného systému. Intermodálna doprava sa mala podporovať investíciami do dobrých spojení medzi námornou, vnútrozemskou vodnou a železničnou dopravou. Hlavným cieľom bielej knihy z roku 2011 „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ (COM(2011) 144 final z 28. marca 2011) je znížiť emisie skleníkových plynov obmedzením nárastu cestných zápch a zriadením účinných multimodálnych spojení.

² Článok 38 COM(2011) 650 final/2 z 19. decembra 2011.

GRAF 1

PREHLAD A CIELE PROGRAMU MARCO POLO II (SPRÁVA Z NÁSLEDNÉHO HODNOTENIA MP II, ECORYS, 15. JÚN 2004, S. 1.)



RIADENIE PROGRAMOV MARCO POLO

4.

Programy Marco Polo riadi centrálna Komisia. Projektové žiadosti sa prijímajú na základe ročných výziev na predloženie návrhov a hodnotia sa na základe podmienok financovania a kritérií oprávnenosti, výberových kritérií a kritérií na vyhodnotenie návrhov. Pôvodne bolo GR pre mobilitu a dopravu³ plne zodpovedné za tieto programy, avšak od marca 2008 Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie (EACI) riadi samotnú realizáciu tohto systému podpory. GR pre mobilitu a dopravu a EACI sa delia o úlohy nasledovne:

- a) GR pre mobilitu a dopravu zodpovedá za riadenie programu, kam patrí stanovovanie priorít, návrh a prijatie ročného plánu práce, vypracovanie dokumentov pre ročnú výzvu na predloženie ponúk a uverejnenie výzvy v Úradnom vestníku, vzťahy s orgánmi členských štátov, hodnotenie realizácie a dosahu programu, a dohľad nad riadiacou činnosťou EACI;
- b) EACI poskytuje poradenstvo potenciálnym žiadateľom, prijíma, otvára a hodnotí návrhy projektov, rokuje o zmluvných podrobnostiach so žiadateľmi, pripravuje rozhodnutia Komisie o udelení grantov, prijíma pravidelné projektové správy, monitoruje projekty, realizuje platby v prospech príjemcov a predkladá správy Komisii.

³ V tom čase sa nazývalo „Generálne riaditeľstvo pre dopravu a energetiku“.

5. Odôvodnenie programu Marco Polo bolo také, že trhové a regulačné zlyhania odrádzajú prevádzkovateľov od zriadenia alternatív k cestnej doprave. Cieľom týchto programov je preto kompenzovať prevádzkovateľov dopravy za prvotné straty na nových alebo aktualizovaných dopravných službách, ktorými sa odsúva doprava z ciest. Dotácia EÚ sa vypočítava ako najnižšia suma spomedzi: i) jedného eura (pred výzvou na rok 2009) alebo dvoch eur (od výzvy na rok 2009) za každých 500 tkm odsunutých z ciest; ii) 35 % oprávnených nákladov (50 % pri spoločných vzdelávacích akciách); iii) kumulatívneho deficitu za celé trvanie akcie. V **rámčeku 1** je uvedený príklad.

6. S cieľom dosiahnuť presun na iné druhy dopravy sa predpokladajú rôzne typy akcií (akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy; katalyzátorové akcie a akcie námorných diaľnic, pozri glosár), ale v rámci programu Marco Polo II sa taktiež financujú projekty, ktorých cieľom je podporiť vyššiu účinnosť medzinárodnej (najmä v rámci EÚ) nákladnej dopravy (akcie na zamedzenie dopravy).

RÁMČEK 1

PRÍKLAD VÝPOČTU VÝŠKY DOTÁCIE V RÁMCI PROGRAMU MP

Ak by bol projekt programu Marco Polo vybraný na základe výzvy z roku 2009 a zrealizoval by presun 600 miliónov tkm na iné druhy dopravy a oprávnené náklady by boli 35 mil. EUR (vrátane investície 4 mil. EUR do doplnkovej infraštruktúry), neoprávnené náklady by boli 9 mil. EUR a tento projekt by vytvoril príjmy vo výške 41 mil. EUR, uplatnil by sa nasledovný výpočet dotácie.

Suma 1: pri uplatnení miery príspevku vo výzve na rok 2009 vo výške 2 EUR/500 tkm vychádza príspevok EÚ na objem odsunutý z ciest na **2,4 mil. EUR**;

Suma 2: pri uplatnení maximálnej miery pomoci 35 % z 35 mil. EUR oprávnených nákladov vychádza druhá suma na **12,25 mil. EUR**;

Suma 3: prevádzkou sa vytvorili príjmy vo výške 41 mil. EUR a náklady boli 44 mil. EUR (oprávnené aj neoprávnené), čím vznikla strata **3 mil. EUR**;

V tomto prípade by dotácia bola obmedzená na **2,4 mil. EUR**, čo je najnižšia z daných troch súm.

7. Tento program zahŕňa aj projekty, ktoré priamo nezabezpečujú presun na iné druhy dopravy (v rámci spoločných vzdelávacích akcií), ako aj iné výdavky (až do 5 % rozpočtu). Od roku 2009 do roku 2012 odišli dotácie⁴ vo výške približne 11,8 mil. EUR na:

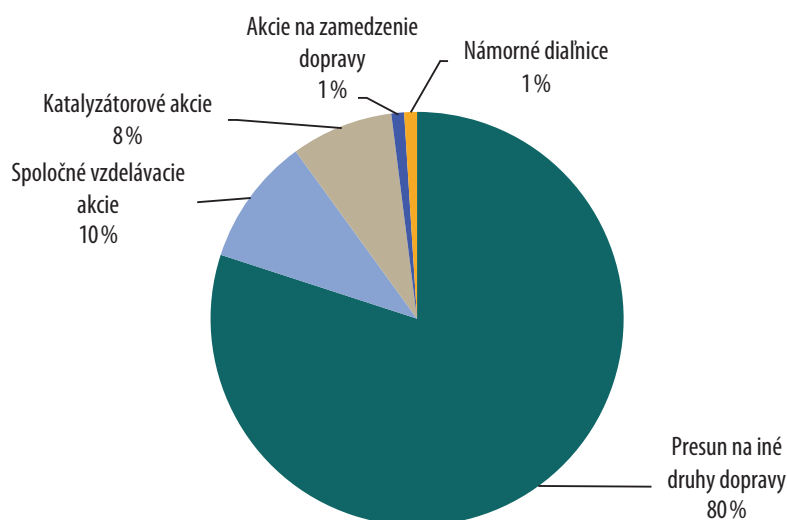
- projekty realizované v rámci spoločnej vzdelávacej akcie, ktorých cieľom je zabezpečiť presun na iné druhy dopravy nepriamo zlepšením znalostí v odvetví logistiky nákladnej dopravy a podporovaním pokrokových metód a postupov spolupráce na trhu nákladnej dopravy. Približne 8,1 mil. EUR bolo vyplatených do konca roka 2011 na 16 projektov,
- sprievodné opatrenia, začaté na podporu súčasných akcií a ďalší rozvoj programu. Súčasťou týchto opatrení sú komunikačné aktivity na propagáciu programu, štúdie o vnútrozemskej vodnej doprave a preprave jednotlivých vozňov a taktiež príspevkov na európsky program podpory dopravných služieb krátkej námornej plavby (na ktoré bolo vyplatených 3,7 mil. EUR).

⁴ To predstavuje 12,5 % sumy vyplatenej v rámci programov.

8. Z piatich typov akcií financovaných v rámci programu tvoria projekty presunu na iné druhy dopravy jadro týchto programov a predstavujú 80 % podpísaných dohôd o grante (pozri **graf 2**).

GRAF 2

**VYUŽITIE FINANCOVANIA Z PROGRAMOV MARCO POLO
PODĽA TYPU AKCIE (VÝROČNÁ SPRÁVA O ČINNOSTI EACI ZA
ROK 2010, PRÍLOHA 5.4, BOD 1)**



ROZSAH AUDITU A AUDÍTORSKÝ PRÍSTUP

9. Cieľom auditu Dvora audítorov bolo zistiť, či boli programy Marco Polo účinné. Dvor audítorov posúdil, či Komisia naplánovala programy, riadila ich a dohliadala nad nimi takým spôsobom, aby čo najviac zvýšila ich účinnosť. Dvor audítorov taktiež posúdil, či niekoľko financovaných projektov dosiahlo svoje ciele.
10. Audit sa týkal programu Marco Polo I a prebiehajúceho programu Marco Polo II do júla 2012. Pri práci sa využila kombinácia niekoľkých audítor-ských postupov: preskúmanie spisov, rozhovory, analýza hodnotení do-sahu, hodnotení a výsledkov prieskumov a preskúmanie hodnotení pro-jektových žiadostí. Dvor audítorov taktiež posúdil informácie dostupné na GR pre mobilitu a dopravu ohľadom systémov podpory realizovaných v členských štátoch, vykonal prieskum vnútroštátnych systémov podpory dopravných služieb, ktoré existovali v čase konania auditu, a uskutočnil rozhovory s vybranými vnútroštátnymi orgánmi, ktoré sa zúčastnili na práci výboru programu Marco Polo počas auditu projektov.
11. Táto práca bola doplnená o rozhovory s príslušnými subjektmi a overením na mieste výsledkov 16 dokončených projektov akcie „presunu na iné druhy dopravy“ (jadro programu, pozri bod 8) v Belgicku, Nemecku, vo Francúzsku, v Taliansku, Luxembursku a Holandsku (pozri **prílohu I** ohľa-dom obsahu projektov a podrobnosťami o výkonnosti). V **rámčeku 2** sa nachádza krátky opis dvoch kontrovaných projektov.
12. 16 kontrolovaných projektov predstavovalo 19,5 mil. EUR v záväzkoch a 11,4 mil. EUR v platbách. Polovica z nich bola schválená v rámci MP I, druhá polovica v rámci MP II. Štyri projekty boli projekty krátkej námor-nej plavby, jeden projekt bol kombináciou železničnej/vnútrozemskej vodnej dopravy a zvyšných 11 boli železničné projekty. Štrnásť príjemcov z týchto 16 projektov boli konzorciá veľkých dopravných spoločností, štátne železničné podniky alebo medzinárodné prepravné linky.

RÁMČEK 2

PRÍKLADY KONTROLOVANÝCH PROJEKTOV MARCO POLO

- a) Sirius 1 bol železničný projekt na prevoz prírodnej minerálnej vody z francúzskeho výrobného závodu do rôznych logistických centier v Nemecku. Cieľom bolo zlepšiť kapacitu a služby zákazníkom a podporiť cieľ uhlíkovej stopy spoločnosti (40 % zníženie od roku 2008 do roku 2012 na rozsahu priamej zodpovednosti a všetkých značkách).



© Európsky dvor audítorov

Nakladanie vody do vlakov vo výrobnom závode S.A. des Eaux Minérales d'Evian

- b) Gulf Stream je projekt krátkej námornej plavby, ktorý ponúka námornú alternatívu pre nákladnú dopravu medzi Španielskom a južným Anglickom. Ide o službu prevozných lodí, pri ktorej sa prevádzkujú spätné plavby každý víkend medzi španielskym prístavom Santander a Poolom na južnom pobreží Anglicka, aby sa vyriešil víkendový zákaz kamiónov po francúzskej štátnej cestnej sieti.



© BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon

Kamióny prevážajúce náklad do miesta určenia počas víkendu vychádzajú z lode

PRIPOMIENKY

PROGRAMY NIE SÚ ÚČINNÉ

VÝSTUPY ĎALEKO ZA OČAKÁVANIAMI ...

13. V právnych predpisoch sa vyčíslili ročné ciele pre presun na iné druhy dopravy, ktoré mali programy dosiahnuť. V prípade MP I bol ročný cieľ 12 miliárd tkm. V prípade MP II sa ročný cieľ zvýšil „o podstatnú časť“ na 0,5 miliárd tkm⁵ na základe návrhu finančného balíka vo výške 740 mil. EUR, ktorý mal zahŕňať podporu infraštruktúry. Napriek skutočnosti, že sumy na infraštruktúru boli zamietnuté v priebehu legislatívneho procesu, pôvodný cieľ bol zväčša zachovaný.
14. Porovnanie medzi stanovenými cieľmi a vykázanými výsledkami programov preukazuje pokračujúcu a výrazne nedostatočnú výkonnosť (pozri **tabuľku 1**).
15. Vykázané údaje o presune sú konečné len za MP I. Vyplýva z nich, že 22,1 miliárd tkm nákladu bolo presunutých z ciest na iné druhy dopravy. Hoci sa tento výsledok rovná odsunutiu ciest 1 230 000 kamiónov na 1 000 km (vzdialenosť z Berlína do Paríža) s nákladom 18 ton⁶, stále je to len 46 % cieľu programu.
16. Od roku 2007 do roku 2010 MP II dosiahol len 23,9 % viazaného presunu dopravy (pozri **tabuľku 1**). Napriek tomu, že program MP II ešte prebieha, plne nepresunie cieľovú podstatnú časť 20,5 miliárd tkm/ročne, pretože bola nedostatočná odozva na ročné výzvy na predloženie návrhov projektov. Preto financovanie programu, ktoré je k dispozícii, neumožní dosiahnuť cieľ, aj keby boli všetky projekty plne úspešné.

⁵ V článku 1 nariadenia č. 1692/2006 Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 z 24. októbra 2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (Marco Polo II) a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1382/2003 (Ú. v. EÚ L 328, 24.11.2006, s. 1) sa stanovuje, že program by mal dosiahnuť: „(...) presun dopravy, t. j. podstatnej časti očakávaného celkového ročného nárastu v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave meranej v tonokilometroch (...).“ Podľa odôvodnenia 2 toho istého nariadenia sa celkový ročný nárast medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy odhadoval na 20,5 miliardy tkm. V odôvodnení 4 istého nariadenia sa uvádza, že program by mal pomôcť presunúť „aspoň očakávaný celkový nárast v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave, ale pokiaľ možno viac“.

⁶ Zdroj: Prezentácia EACI na informačnom dni MP, 28. jún 2012.

... A MALÝ DOSAH NA PRESUN NÁKLADU Z CIEST

- 17.** Pomocou podpory z programu MP I sa mal presunúť aspoň očakávaný celkový nárast v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave už v roku 2003. Pri MP II sa cieľ zmenil na presun „značnej časti“ očakávaného celkového nárastu v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave. Na základe údajov poskytnutých Komisiou (GR Eurostat) z **grafu 3** vyplýva, že v roku 2003 sa na cestách prevážalo 46 % celkovej nákladnej dopravy EÚ, zatiaľ čo námorná, železničná a vnútrozemská vodná doprava predstavovali 38 %, 11 % a 3,5 % v uvedenom poradí. Do roku 2010 cestná doprava zvýšila svoj celkový podiel na 50 % celkovej nákladnej dopravy, zatiaľ čo námorná doprava klesla na 33 %, železničná doprava 11 % a vnútrozemská vodná doprava na 4 %.

TABUĽKA 1

CIEĽOVÉ, VIAZANÉ A VYKÁZANÉ OBJEMY NÁKLADU PRESUNUTÉHO Z CIEST V RÁMCI PROGRAMOV MARCO POLO V MILIARDÁCH TKM (VÝPOČTY DVORA AUDÍTOROV NA ZÁKLADE DOKUMENTOV KOMISIE A EACI¹)

	Ročný cieľ	Viazaný presun ²	Vykázaný presun (EACI)	Dosiahnuté % 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 spolu	48,00	47,71	22,08	46,28
	priemer 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
	priemer za MP II 2007 – 2010 (31.12.2012)			19,16
Celkom spolu	150,50	135,40	41,72	

¹ Použili sa posledné údaje disponibilné k 31.12.2012.

² Plánované množstvá presunu na základe dohôd o grante podpísaných Komisiou a od marca 2008 EACI.

³ Vykázané množstvá presunu oproti viazaným.

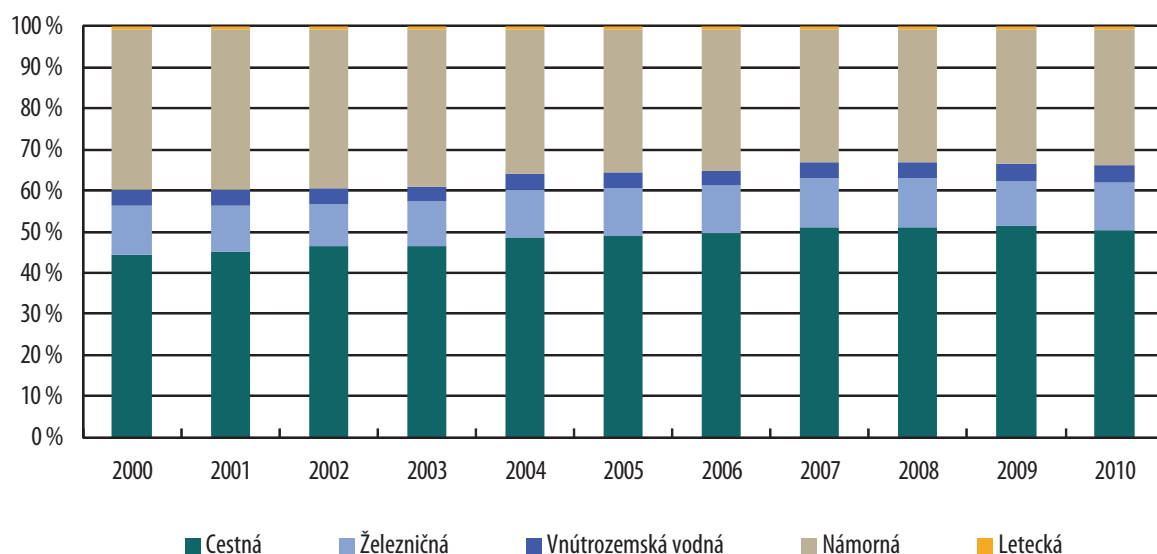
⁴ Za MP II mal byť ročný cieľ „podstatná časť“ z 20,5 miliárd tkm.

- 18.** V dôsledku finančnej a hospodárskej krízy, ktorá začala v roku 2007, sa objemy dopravy vo všeobecnosti znížili. Niektoré druhy dopravy zaznamenali výrazné straty: železničná doprava klesla o 17,9 % a vnútrozemská vodná doprava o 10,6 %⁷. Čeliac kríze cestný dopravcovia znížili svoje ceny, aby udržali svoje vozidlá na cestách. To odrážalo prejsť z cestnej dopravy na iné druhy dopravy a podporilo prechod z iných druhov ako cestnej dopravy len na cestnú dopravnú prevádzku (spätný presun) a zdôraznilo to cyklickú zraniteľnosť súčasnej koncepcie programu.
- 19.** Vykázaný presun 22,1 miliárd tkm na iné druhy dopravy dosiahnutý v rámci MP I predstavoval len 0,3 % celkovej medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy EÚ a približne 25 % nárastu medzinárodnej cestnej prepravy EÚ v tom istom období. Hlavnou príčinou tohto stavu je, že nárast medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy v rokoch 2003 až 2006 (113,7 miliárd tkm) bol oveľa vyšší, ako sa pôvodne predpokladalo (48 miliárd tkm).

⁷ Zdroj: Eurostat, „Zamerané na štatistiku“ 13/2012, 21.2.2012.

GRAF 3

VYUŽITIE DRUHOV DOPRAVY V RÁMCI EÚ, NÁRODNEJ A MEDZINÁRODNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY, V PRIEBEHU ČASU (ÚDAJE POSKYTNUTÉ DVORU AUDÍTOROV EUROSTATOM)

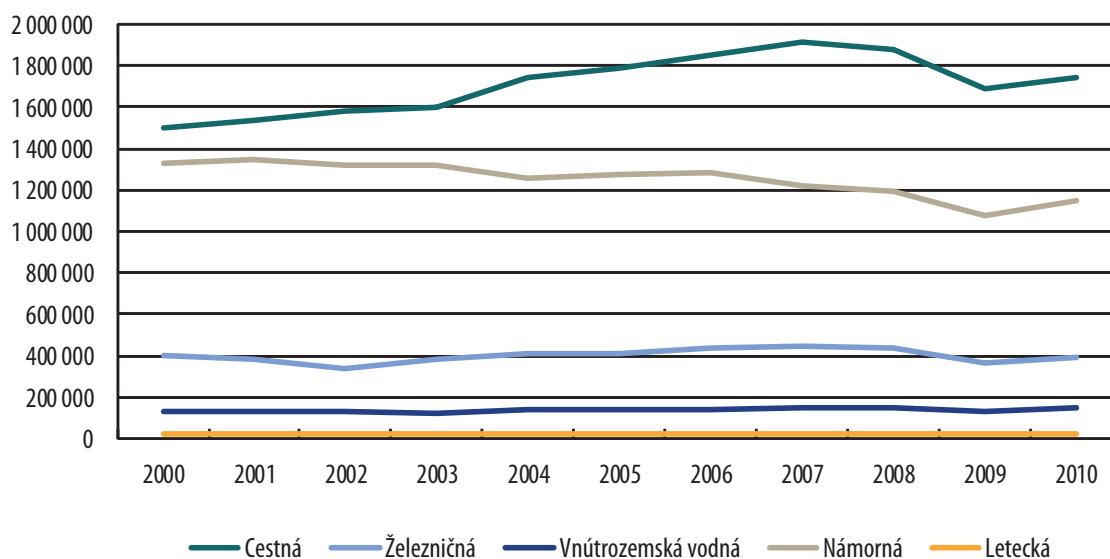


Zdroj: Eurostat

- 20.** Pokiaľ ide o MP II, v čase konania auditu bolo dokončených len niekoľko projektov a bolo príliš skoro vykonať konečné zhodnotenie ich účinnosti a potenciálneho dosahu. Avšak vzhľadom na disponibilné rozpočtové prostriedky a ich obmedzené využitie je nepravdepodobné, aby mal tento program výrazný dosah na presun dopravy z ciest (pozri **tabuľku 2**).
- 21.** Cestná nákladná doprava zostáva naďalej dominantným druhom, zatiaľ čo železničná a vnútrozemská vodná doprava sú stále na nižších úrovniach. Z **grafu 4** vyplýva, že pred rokom 2007 sa objemy cestnej nákladnej dopravy medziročne zvyšovali, že v rokoch 2007 až 2009 objemy dopravy klesli vo všetkých druhoch dopravy v dôsledku krízy a že od roku 2009 nastalo jasné obnovenie prepravených objemov, najmä v cestnej nákladnej doprave a námorných úsekoch, zatiaľ čo železničnej a vnútrozemskej vodnej doprave sa nepodarilo zvýšiť svoj podiel.

GRAF 4

PREPRAVA NÁKLADU V EÚ PODĽA DRUHU DOPRAVY V MILIÓNOCH TKM (ÚDAJE Z GRAFU 3 PREZENTOVANÉ AKO PERCENTUÁLNY PODIEL PODĽA DRUHU DOPRAVY)



Zdroj: Eurostat

SKUTOČNÝ DOSAH NEMOŽNO POSÚDIŤ

- 22.** Finančnými prostriedkami z programu sa mali podporovať politické ciele zníženia vedľajších účinkov nákladnej dopravy na životné prostredie, uvoľnenia cestných zápch a zlepšenia bezpečnosti na cestách. Dvor audítorov vzal na vedomie odhady Komisie, že za každé euro investované do programu Marco Polo I sa vytvorili prínosy z hľadiska životného prostredia vo výške 13,30 EUR⁸.
- 23.** Disponibilné údaje o cestných zápchach a dopravných nehodách však neumožňujú posúdiť skutočný dosah, pretože Eurostat nemá dohodnutú oficiálnu metodiku a harmonizované štatistické údaje o cestných zápchach a údaje o dopravných nehodách sú neúplné. Okrem toho, hoci sa vo všeobecnosti uznáva, že alternatívy k len cestnej doprave zvyčajne poskytujú väčšie prínosy pre širšiu komunitu, skutočná miera finančnej páky bude pravdepodobne oveľa nižšia. Je to z toho dôvodu, že v rokoch 2004 až 2010 použité údaje z kalkulačky programu Marco Polo⁹ boli neaktuálne a preto nepresné. Od roku 2004 sa cestná doprava stáva postupne čistejšou v dôsledku výskumu a inovácií¹⁰. Komisia to nezohľadnila vo svojich výzvach od roku 2005 do roku 2010. Až vo výzve z roku 2011 boli použité nové koeficienty a nová metodika pri výpočte vplyvu prepravy nákladu železničnou, vnútrozemskou vodnou dopravou a krátkou námornou plavbou. V niektorých prípadoch tieto druhy dopravy nie sú oveľa prínosnejšie ako možnosť len cestnou dopravou (pozri **prílohu II**). Napríklad už neexistuje veľký rozdiel medzi len cestnou dopravou a naftovými vlakmi, malými motorovými loďami alebo prevoznými osobnými loďami („Ro/Pax“), ktoré sa plavia rýchlosťou 20 až 23 uzlov. Akonáhle lode Ro/Pax prevýšia rýchlosť 23 uzlov, bolo by dokonca lepšie pre životné prostredie prevážať náklad kamiónom.

⁸ Prezentácia EACI na informačnom dni MP, 28. jún 2012.

⁹ „Kalkulačka Marco Polo“ je automatizovaná tabuľka, ktorá umožňuje porovnať teoretické externé náklady týkajúce sa environmentálnych faktorov (napr. znečistenie vzduchu, klimatické zmeny, hluk) a sociálnoekonomických faktorov (napr. nehody, zápchy a infraštruktúra). Výpočet je vyjadrený v euro na tkm, medzi riešením „len cestnou“ dopravou a alternatívnym riešením multimodálnou dopravou (železničnou, vnútrozemskou vodnou dopravou a krátkou námornou plavbou).

¹⁰ Predbežné hodnotenie MP II, Ecorys, 15. jún 2004, s. 56: „ak porovnáme moderné motory kamiónov so zastaranými alebo vysokorýchlostnými lodnými motormi, cestná doprava sa môže ukázať ako priaznivejšie riešenie z hľadiska životného prostredia“.

NEBOLO PREDLOŽENÝCH DOSTATOK RELEVANTNÝCH NÁVRHOV PROJEKTOV, ...

- 24.** Projekty financované v rámci tohto programu sú jednými z mála príkladov, keď sa finančné prostriedky EÚ vyplácajú na základe výsledkov. Dvor audítorov uznáva, že EACI má postupy, ktoré umožňujú vynakladať financie EÚ na projekty, ktoré najlepšie spĺňajú výberové kritériá. Zvyčajne sa však nenavrhnú dostatočný počet vysoko kvalitných projektov (len v roku 2004 boli disponibilné zdroje plne viazané, pozri **tabuľku 2**).
- 25.** Programy MP majú teda problémy s absorbovaním zdrojov. Zo 101,8 mil. EUR finančnej podpory, ktorá bola k dispozícii pre MP I, sa vyplatilo len 41,8 mil. EUR (41 %) ¹¹. Rozpočet programu MP II je vo výške 450 mil. EUR, z ktorých bolo do konca roka 2012 vyplatených len 77,8 mil. EUR (25 % disponibilného rozpočtu) najmä vo forme preddavkov. Je preto pravdepodobné, že výrazná časť financovania zostane nevyužitá a nebude slúžiť stanoveným cieľom.

¹¹ Vrátane platieb vo výške 1,4 mil. EUR na dva projekty realizované v rámci katalyzátorovej akcie, ktorými sa nepodporil presun na iné druhy dopravy: finančné prostriedky EÚ boli vyplatené na konverziu lokomotív a na vypracovanie správ o realizácii projektov.

TABUĽKA 2

PREHĽAD PROJEKTOV A DISPONIBILNÝCH FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV, VIAZANÝCH A VYPLATENÝCH V RÁMCI PROGRAMOV MARCO POLO V MIL. EUR (VÝPOČTY DVORA AUDÍTOROV NA ZÁKLADE DOKUMENTOV KOMISIE A EACI¹)

	Počet projektov	Disponibilný rozpočet	Viazané finančné prostriedky	Viazané oproti celkovému rozpočtu v %	Vyplatené finančné prostriedky	Vyplatené oproti celkovému rozpočtu v %
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 spolu	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 spolu	117	304,2	227,5	74,1	77,7	25,5
Celkom spolu	172	406,0	301,2		119,5	

¹ Použili sa posledné údaje disponibilné k 31.12.2012.

... PRETOŽE SITUÁCIA NA TRHU A PODMIENKY ZAPOJENIA SA NEPODPOROVALI PREVÁDZKOVATEĽOV, ABY VYUŽILI VÝHODY TOHTO SYSTÉMU PODPORY

26.

Okrem zmeny situácie na trhu (pozri bod 18) významnou príčinou nízkeho využitia finančných prostriedkov je to, že získanie podpory z programov MP sa ukázalo byť zdĺhavé, rizikové, komplikované a nákladné:

- a) kontrolovaným príjemcom trvalo v priemere dva roky získať prístup do tohto systému podpory (od dátumu prvého projektového nápadu až po podpísanie dohody o grante). V rámci tohto obdobia im trvalo v priemere jeden rok od dátumu uzavretia výzvy, kým sa podpísali dohody o grante. Jednohlasne to považovali za príliš dlhé čakanie v premenlivom obchodnom prostredí. Dvor audítorov zistil, že v niekoľkých prípadoch boli zákazníci medzičasom stratení. Keďže z dôvodu rovnakého zaobchádzania a spravodlivej hospodárskej súťaže Komisia a EACI nepovolili zmeny pôvodných trás, prepravovaných výrobkov alebo východiskových bodov a destinácií, 53 zo 154 vybraných projektov (alebo 34 %) od roku 2003 do roku 2010 boli „nezačínajúcimi alebo skoro končiacimi projektmi“. Predstavovali 64,2 mil. EUR v záväzkoch a 3,7 mil. EUR v platbách;
- b) Investície do doplnkovej infraštruktúry zostávajú úplne na vlastné riziko príjemcu: hoci sa v právnych predpisoch umožňuje čiastočné financovanie takejto infraštruktúry, mechanizmus financovania zvyčajne poskytuje len dotácie podľa objemu presunutých tkm a v praxi znemožňuje, aby sa z programu spolufinancovali investície do infraštruktúry;
- c) Prevádzkovatelia považujú podmienky programu za príliš zložité pre každodennú realitu obchodu, čo vysvetľuje, prečo mnohí príjemcovia využívali na vypracovanie dokumentácie konzultantov¹²;
- d) Účasť na programoch MP je aj nákladná¹³: na základe cestovných výdavkov zamestnancov, ktoré poskytli členovia konzorcia, poplatkov za konzultácie a nákladov na človekomesiace odpracované zamestnancami príjemcov, boli priemerné náklady na vypracovanie žiadosti u 16 kontrolovaných príjemcov 105 000 EUR.

¹² Zo 16 kontrolovaných projektov 14 príjemcovia (alebo 87 %) využili konzultantov.

¹³ V odôvodnení 4 nariadenia (ES) č. 1692/2006 a v odôvodnení 8 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 923/2009 zo 16. septembra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1692/2006 (Ú. v. EÚ L 266, 9.10.2009, s. 1) sa uvádza očakávanie, že mnohé malé a stredné podniky (MSP) sa zúčastnia programu. Z dôvodu zložitosti programov, vysokých limitov, pod ktorými by nedošlo k spolufinancovaniu, len 24 % príjemcov MP bolo MSP (Zdroj: údaje EACI).

NEISTOTA OHĽADOM TOHO, KOĽKO DOPRAVY SA SKUTOČNE PRESUNULO Z CIEST,...

- 27.** V stĺpci 4 **tabuľky 1** sa nachádzajú údaje vykázaných objemov nákladu presunutého z ciest. Počas auditu nebolo možné získať istotu, že tieto údaje boli spoľahlivé. Po prvé, ak došlo k aktualizácii existujúcej služby, objemy nákladu deklarované ako prevezené na tej istej trase pred začiatkom projektu EACI akceptovala bez akýchkoľvek kontrol (tieto množstvá sa odpočítavajú pri ukončení projektu, aby bolo možné vypočítať nárast v presune na iné druhy dopravy). Po druhé, prvými následnými finančnými auditmi vykázaných objemov presunu na iné druhy dopravy, ktoré EACI ukončila až v roku 2011, sa zistili chyby¹⁴ a jeden prípad vykazovania na základe hrubej hmotnosti namiesto čistej hmotnosti.
- 28.** Dvor audítorov pri audite 16 projektov zistil, že len jeden projekt mal presné údaje o množstvách vážených pri príchode na termináloch. V šiestich prípadoch nástroj používaný na zaznamenanie čistej hmotnosti nebol k dispozícii pri kontrole na mieste a vo zvyšných deviatich projektoch tento nástroj preukázal obmedzenú spoľahlivosť audit trailu a zvýšené riziko nadmerných platieb. Napríklad pri jednom projekte nebol v prepravnom dokumente (CMR¹⁵) uvedený nijaký údaj o hmotnosti a pri ďalšom projekte testy na porovnanie hmotnosti zaznamenané v systéme s hmotnosťou uvedenou v príslušných dokumentoch CMR vôbec nesúhlasili a príjemca si nebol istý, či EACI vykázal hrubú alebo čistú hmotnosť.

... A POLOVICA KONTROLOVANÝCH PROJEKTOV MÁ OBMEDZENÚ UDRŽATEĽNOSŤ ...

- 29.** Keďže financovanie jednorazových operácií, ktoré nie sú udržateľné, by malo malý význam, od financovaných projektov sa očakáva, že budú rentabilné v priebehu svojej životnosti, t. j. najviac v priebehu troch rokov, a budú pokračovať v prevádzke aj ďalej. Hoci sa v nariadeniach uvádza udržateľnosť ako jedna z podmienok financovania¹⁶, nebolo to prevzaté do podpísaných dohôd o grante a udržateľnosť sa ani nekontrolovala po ukončení projektov.

¹⁴ V jednej správe EACI uvádza predbežnú chybovosť 20 %.

¹⁵ Nákladný list CMR je dokument používaný v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave na základe „Dohovoru o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave“ (Dohovor OSN podpísaný v Ženeve 19. mája 1956).

¹⁶ Článok 5 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 1382/2003 Európskeho parlamentu a Rady z 22. júla 2003 o poskytnutí finančnej pomoci spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (program Marco Polo) (Ú. v. EÚ L 196, 2.8.2003, s. 1) a príloha I k nariadeniu (ES) č. 1692/2006.

30. Okrem toho ťažké prevádzkové prostredie, najmä v prípade železníc, prispelo k slabej udržateľnosti. Prijemcovia, ktorí zriaďovali železničné služby, čelili prevádzkovým rizikám a v priebehu prevádzky mali ťažkosti s národnými železničnými spoločnosťami z dôvodu nepredpokladanej údržby, štrajkov na železniciach a v prístavoch a z dôvodu chýbajúcej interoperability. V jednom z kontrolovaných projektov to viedlo k zrušeniu 20 % plánovaných odchodov v priebehu trvania celého projektu; v ďalšom projekte v priebehu tretieho roka prevádzky došlo k 44 nehodám, ktoré spôsobili oneskorenia v dodávke a prerušenie služby trvajúce viac než jeden týždeň; v treťom projekte bol príjemca viazaný štyrikrát zmeniť lokomotívu na trati z rumunského výrobného závodu do svojho distribučného centra na severe Talianska.

¹⁷ „Hodnotenie programu Marco Polo I“, Ecorys, 7. november 2007, bod 3.6.

¹⁸ COM(2012) 675 final z 21. novembra 2012, s. 6.

31. Mnohí príjemcovia programu sa preto rozhodli ukončiť projekty ešte pred ukončením svojich zmlúv a mnoho z tých, ktorí projekty dokončili, buď ukončili alebo výrazne zmenili rozsah služieb po ukončení financovania projektu. V 6 zo 16 projektov, ktoré Dvor audítorov kontroloval, dotovaná služba už nebola v prevádzke v čase konania auditu (z dôvodu nedostatočného objemu alebo jeden z partnerov odstúpil alebo zbankrotoval) a ďalšie dva projekty pokračovali, ale ich rozsah sa zmenšil.

... A PROJEKTY BY ZAČALI AJ BEZ FINANCOVANIA EÚ

32. Dôkazy z projektov programu Marco Polo, ktoré Dvor audítorov kontroloval, preukázali, že financovanie EÚ im umožnilo začať projekty skôr, zväčšiť rozsah služieb alebo sa im investícia vrátila skôr.

33. Počas auditu sa však zistili aj závažné náznaky mŕtvej váhy:

- 13 zo 16 kontrolovaných príjemcov potvrdilo, že by začali a prevádzkovali dopravné služby aj bez dotácie,
- hodnotiteľ Ecorys uviedol, že „väčšina projektov by taktiež začala bez dotácie“¹⁷,
- Komisia ako manažér programu uviedla vo svojej poslednej správe pre Európsky parlament a Radu¹⁸, že „42 % príjemcov povedalo, že ich projekty by určite pokračovali aj bez finančných prostriedkov MP“.

- 34.** To vysvetľuje skutočnosť, že i) na prepravu ťažkého tovaru na dlhé vzdialenosti by sa aj tak použila námorná, železničná alebo vnútrozemská vodná doprava z dôvodu nákladov, najmä ak možno dodávky naplánovať dopredu, a ii) financovanie z MP pokrýva takú malú časť celkových nákladov na projekt, že ho nemožno pokladať za skutočný stimul (v 16 projektoch, ktoré kontroloval Dvor audítorov, dotácia pokryla len 2,8 % sumy investovanej príjemcami).

¹⁹ Predbežné hodnotenie MP II, Ecorys, 15. jún 2004, kapitola 6.3.

KAŽDODENNÉ RIADENIE PROGRAMOV SA POSTUPNE ZLEPŠILO, ...

- 35.** V súlade s bežnou praxou Komisie sa práca EACI riadi ročným programom práce (RPP), ktorý schvaľuje Komisia. Komisia dohliada nad každodenným riadením programov MP prostredníctvom štvrtročných správ EACI, štvrtročných a polročných koordinačných zasadnutí a štvrtročných zasadnutí riadiacej komisie. Osobitne vyčlenený úradník Komisie na plný úväzok má pravidelné kontakty s vedením a zamestnancami EACI a zúčastňuje sa pracovných zasadnutí a príležitostne kontrol na mieste. EACI vypracúva výročné správy o činnosti (VŠČ), v ktorých porovnáva skutočnú výkonnosť s RPP.
- 36.** Dvor audítorov zistil, že EACI zlepšila v priebehu času riadenie projektov programov MP okrem iného i) sprísnením postupu výberu projektov s cieľom zabezpečiť, aby sa vybrali len vysokokvalitné projekty, ii) zriadením helpdesku a osobitných emailových schránok pre potenciálnych žiadateľov, ktoré kontrolovaní príjemcovia považovali za užitočné a efektívne, iii) príspevom k znalostnej základni Komisie prostredníctvom analytických správ, iv) pravidelným monitorovaním financovaných projektov a v) znížením omeškania platieb.

... ALE ANALÝZA POTRIEB TRHU NEBOLA DOSTATOČNÁ ...

- 37.** Programy MP boli navrhnuté tak, aby EÚ poskytovala financovanie ako čiastočnú kompenzáciu značných výdavkov vzniknutých pri založení nových alebo rozvoji existujúcich dopravných služieb s očakávaním, že zvýšená ponuka týchto služieb vytvorí na trhu dopyt („tlak ponuky zhora“¹⁹).

- 38.** Štruktúra oboch programov MP bola založená na návrhu Komisie²⁰, v ktorom boli využité výsledky konzultácií so zúčastnenými stranami, ktoré sa organizovali pred začiatkom oboch programov²¹.
- 39.** Dvor audítorov to však nepovažuje za dostatočné, pretože prevádzkovatelia prejdú len z cestnej na iné druhy dopravy za normálnych trhových podmienok len vtedy, ak si okolnosti (zvyčajne náklady, čas, spoľahlivosť, objemy, ktoré sa majú prepraviť, a vzdialenosť terminálov) takúto zmenu vyžadujú. Ak chcela Komisia navrhnúť úspešný program podpory dopravných služieb, mala preto najprv zanalyzovať, prečo sa nevytvorili multimodálne dopravné služby, alebo nerozvinuli za normálnych trhových podmienok, a ako prekonať potenciálne prekážky alebo bariéry, ktoré brzdia alebo bránia vytvoreniu či rozvoju týchto služieb.
- 40.** Od roku 2007 potenciál pre účinnosť programov MP ďalej klesal pre externé príčiny: finančná a hospodárska kríza znížila celkový objem dopravy (pozri bod 18) a rozhodnutia národných železničných spoločností pozastaviť dodávky jediným vagónom z dôvodu vnútorných nákladov mali okamžitý účinok na malé spoločnosti, ktoré boli nútené zmeniť multimodálnu na len cestnú dopravu. Okrem toho teraz možno očakávať spätný presun (z lodnej na cestnú dopravu) pre nedávno prijaté právne predpisy²².

... A NÁPRAVNÉ OPATRENIE MOHLI BYŤ PRIJATÉ SKÔR

- 41.** V hodnotiacej správe z roku 2007²³ sa uvádzalo niekoľko problémov súvisiacich s prvým programom Marco Polo, napr. neprimerané limity, nepružnosť pravidiel pre tkm, nejasné a zložité pravidlá predkladania, výberu a zadávania projektov. Komisia si však bola na základe monitorovania projektov a programov vedomá oneskorení v realizácii projektov a ťažkostí s dosiahnutím cieľov už skôr (od marca 2006).

²⁰ COM(2002) 54 final zo 4. februára 2002.

²¹ Pozri napr. „Správu z predbežného hodnotenia MP II“, Ecorys, 15. jún 2004, kapitoly 2 a 7.

²² Náklady na lodné palivo sa výrazne zvýšili od roku 2015 v dôsledku nových pravidiel pre síru a nových všeobecných limitov pre síru, ktoré boli prijaté v septembri 2012. Tým sa vrátil časť nákladu, ktorý sa v súčasnosti prepravuje loďami, na cesty. Zdroj: Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) „Technická správa“, 13.12.2010 a COM(2011) 439 final z 15. júla 2011.

²³ „Hodnotenie programu Marco Polo I“, Ecorys, 7. november 2007.

- 42.** V hodnotení dosahu z roku 2008²⁴ bolo uvedených niekoľko možností na zlepšenie programov vrátane úplnej revízie právneho základu, pozastavenia programu alebo zavedenia zmien do MP II. Návrh Komisie bol obmedzený na rozpočtové a technické dodatky k MP II²⁵ (napr. zdvojnásobenie výšky dotácie, považovanie hmotnosti prázdnych kontajnerov a vozidiel ako oprávnených množstiev nákladu, zníženie limitov a väčšia pružnosť) v snahe zväčšiť atraktivnosť tohto programu. Tieto opatrenia však nenapravili dôležité nedostatky programu, ktoré sú zdôraznené vyššie.
- 43.** Komisia taktiež nevykonala hĺbkové hodnotenie vnútroštátnych systémov podpory multimodality členských štátov s cieľom získať ponaučenia pre možnú zmenu programov MP. Dvor audítorov zastáva názor, že je možné získať ponaučenie z vnútroštátnych programov, ktoré fungujú na strane dopytu s obmedzenými administratívnymi výdavkami, pričom sa platia paušálne sumy priamo cestným dopravcom, ktorí sa rozhodnú presunúť svoje kamióny alebo kontajnery z ciest na lode alebo železnicu (napr. „Ecobonus“ a „Ferrobbonus“ v Taliansku²⁶). V jednej krajine (Rakúsko) vnútroštátne systémy podpory taktiež prispievajú na investície do infraštruktúry v pomere očakávaného objemu presunu na iné druhy dopravy ku skutočne presunutému objemu.

²⁴ SEC(2008) 3022 z 10. decembra 2008, Možnosť C.

²⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 923/2009.

²⁶ Talianska správa riadila oba programy s rozpočtom 235 mil. EUR (z čoho 193,5 mil. EUR bolo vyplatených, miera čerpania 82,3 %) s 15 zamestnancami na plný úväzok a s nákladmi neprevyšujúcimi 970 000 EUR/rok, čím administratívne náklady predstavujú 1,2 % celkového rozpočtu na program.

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

- 44.** Programy Marco Polo sú súčasťou cieľa politiky v oblasti dopravy vyvinúť alternatívy k preprave nákladu v EÚ len cestnou dopravou. Dvor audítorov zistil, že programy nie sú účinné, pretože i) ciele sa dosiahli len vo veľmi obmedzenej miere, ii) programy mali malý dosah na presun nákladu z ciest, a iii) neexistujú žiadne údaje, na základe ktorých by sa dali posúdiť očakávané prínosy zníženia vplyvu nákladnej dopravy na životné prostredie, uvoľnenia zápch a zlepšenia bezpečnosti na cestách.
- 45.** Mechanizmus používaný pre platby v rámci programu zabezpečil, aby sa financovanie EÚ vyplácalo na základe výsledkov, a tieto projekty zvyčajne poskytli väčšie prínosy pre širšiu komunitu. Nebol však predložený dostatočný počet relevantných návrhov projektov z dôvodu situácie na trhu a odrádzajúcich podmienok pre obchodné prostredie (konkrétne trvanie postupov, riziká, zložitost' a administratívne náklady). Okrem toho i) je neistota ohľadom toho, koľko dopravy sa skutočne presunulo z ciest, ii) rozsah financovaných služieb (projektov) bol v mnohých prípadoch výrazne znížený alebo boli pozastavené a iii) existujú dôkazy, že mnohé projekty by začali aj bez financovania EÚ.
- 46.** Každodenné riadenie programov sa v priebehu času zlepšilo. Okrem iného dobrá metodika výberu projektov zabezpečuje, že sa vyberú len vysokokvalitné projekty. Komisia však nezrealizovala primeranú analýzu trhu na posúdenie potenciálu na dosiahnutie úspechu, nezvážila nový vývoj a neprijala včasné opatrenia na nápravu neúčinnosti programov.

ODPORÚČANIA

Rada, Európsky parlament a Komisia by mali:

- a) zvážiť pozastavenie financovania EÚ tých nákladných dopravných služieb, ktoré majú rovnakú koncepciu ako programy Marco Polo („tlak ponuky zhora“), čo viedlo k nedostatkom uvedeným v tejto správe (nedostatočné prijatie na trhu, chýbajúce dôkazy o dosiahnutí výsledkov, veľká administratívna záťaž, nedostatočná udržateľnosť a mŕtva váha);
- b) podmieniť prípadné pokračovanie takéhoto financovania predbežným hodnotením dosahu, ktoré preukáže, či a do akej miery existuje pridaná hodnota pre EÚ. To by si vyžadovalo podrobnú trhovú analýzu potenciálneho dopytu prevádzkovateľov a zohľadnenie osvedčených postupov členských štátov s podobnými vnútroštátnymi systémami podpory. Len v prípade pozitívneho hodnotenia, pokiaľ ide o zmysluplnú akciu EÚ v tejto oblasti, by Komisia mala:

- i) stanoviť realistické ciele objemu nákladu, ktorý sa má presunúť z ciest; pravidelne kontrolovať výstupy a výsledky programov a prijať okamžité opatrenia na nápravu nedostatkov v súvislosti so stanovenými cieľmi;
- ii) podmieniť financovanie EÚ výsledkami (napr. proporcionálne platby k zaznamenanému objemu nákladu presunutého z ciest);
- iii) posúdiť potreby, limity a podmienky pre podporu infraštruktúry a zariadenia s cieľom znášať časť rizík s prevádzkovateľmi, ktorí budujú zariadenia na zvýšenie multimodálnej dopravy;
- iv) pokračovať v opatreniach na účinné riešenie technických, prevádzkových a infraštruktúrnych bariér, ktoré by mohli byť v neprospech účinnosti projektov, napr. v súvislosti s cezhraničnou železničnou dopravou;
- v) zabezpečiť, aby boli k dispozícii primerané údaje, ktoré preukážu výkonnosť dosiahnutú financovanými akciami;
- vi) znížiť čas potrebný na výber projektu a udelenie zákazky prednostne na šesť mesiacov;
- vii) stanoviť udržateľnosť projektov aspoň tri roky po ich ukončení ako potrebnú podmienku;
- viii) vysporiadať sa s problémom mŕtvej váhy tým, že sa bude riešiť pri hodnotení projektov.

Túto správu prijala komora II, ktorej predsedá Harald NOACK, člen Dvora audítorov, v Luxemburgu na svojom zasadnutí dňa 24. apríla 2013.

Za Dvor audítorov



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
predseda

PODROBNÉ ÚDAJE O PROJEKTOCH VO VZORKE

Kontrolované projekty	Výzva	Krajina	Krátky opis obsahu projektu
MP I			
AIN	2003	Belgicko	Zlepšiť intermodálnu lodnú a železničnú dopravu do a z prístavu Antverpy: zvýšiť frekvenciu existujúcich služieb alebo začať nové služby v očakávaní problémov so zápchami v dôsledku plánovaných cestných prác na antverpskom obchvate.
DUE LOKO-MOTION	2003	Nemecko	Projekt poskytovania služieb kolajovej trakcie a interoperabilnej súvislej trakcie novou viacprúdovou lokomotívou pre železničnú dopravnú službu medzi Mníchovom (Riem, Nemecko) a Cervignano del Friuli (Taliansko).
BRIDGE OVER EUROPE	2004	Holandsko	Multimodálne (krátka námorná plavba/železničná/cestná doprava) spojenie s Pyrenejským polostrovom, s hlavným zameraním na 45-stopový kontajner ponúkajúci rentabilnú a nákladovo efektívnu alternatívu k cestnej doprave juh-sever-juh príviesom.
BASS	2005	Nemecko	Projekt na zvýšenie podielu námornej dopravy na preprave celkového objemu tovaru medzi západnou a strednou Európou na jednej strane a baltickými štátmi a Spoločenstvom nezávislých štátov na druhej strane.
NEPOL EXPRESS	2005	Nemecko	Projekt na prevádzku pravidelného železničného spojenia medzi Rotterdamom (Holandsko) a Poznaň-Franowo (Poľsko).
LUNA	2006	Taliansko	Kombinovaná služba autovlaku spájajúceho taliansky, nemecký a škandinávsky trh cez Švajčiarsko.
RAIL	2006	Belgicko	Projekt sa týka dvoch železničných trás: do/z Golbey (FR) a na/zo severu Španielska (Tarragona/Barcelona) cez železničný/cestný terminál v Le Boulou (FR), navzájom prepojené cez železničný uzol.
LORRY RAIL	2006	Luxembursko	Intermodálna železničná služba zo severu na juh na dopravu nesprevádzaných príviesov medzi železničnými terminálmi v Bettembourg (Luxembursko) a Le Boulou (Perpignan) s využitím špeciálnej technológie.

Kontrolované projekty	Výzva	Krajina	Krátky opis obsahu projektu
MP II			
GULF-STREAM	2007	Francúzsko	Projekt na zabezpečenie priameho námorného spojenia medzi Poolom (južné pobrežie Spojeného kráľovstva) a Santanderom (severné Španielsko) pre kamióny, ktoré nemôžu ísť cez Francúzsko z dôvodu víkendového zákazu na kontinentálnom území Francúzska.
ITABEL EXPRESS	2007	Taliansko	Pravidelné spojenie nákladným vlakom z Pescary (stredné/južné Taliansko) do Mechelenu (Belgicko) pre domáce spotrebiče.
SIRIUS 1	2007	Francúzsko	Projekt na dodávku vody vlakom medzi francúzskym výrobným závodom a nemeckým trhom.
VIKING RAIL	2007	Nemecko	Železničné spojenie medzi Nemeckom a Švédskom na prepojenie dodávateľov autodiélov so sídlom v Nemecku s výrobným závodom v Gothenburgu.
EURO-REEFER RAIL	2008	Holandsko	Železničná služba pre chladenú kontajnerovú dopravu mliečnych výrobkov a iných potravín podliehajúcich skaze s každodenným odchodom z Genku (Belgicko) do Busto Arsizio (Taliansko); zo Zabrze (Poľsko) do Salzburgu (Rakúsko) a Piacenze a Padovy (Taliansko); z Busto Arsizio (Taliansko), Slawkova (Poľsko) a Budapešti (Maďarsko) do Zeebrugge (Belgicko); z Mníchova (Nemecko) do Duisburgu (Nemecko); a z Herne (Nemecko) do Norrköpingu (Švédsko).
KTS	2008	Taliansko	Nákladný vlak na prepojenie rôznych výrobných závodov v Nemecku, Slovensku a Rumunsku do distribučného centra v San Vito al Tagliamento (Taliansko).
OFE	2008	Belgicko	Projekt na prevádzku pravidelného železničného koridoru pre kontajnery zo Zeebrugge a Antverp (Belgicko) do Ottmarsheimu (Francúzsko).
SCADAE	2008	Taliansko	Projekt na zriadenie priamej služby z jadranských prístavov Koper (Slovinsko), Benátky, Ravenna a Ancona (Taliansko) do Solúna (Grécko), Istanbulu a Izmiru (Turecko).

POROVNANIE KOEFICIENTOV KALKULAČKY PROGRAMU MP V PRIEBEHU ČASU¹

Druh dopravy	Poddruh	Výzva na rok 2003 ²	Výzva na rok 2004 ³	Len výzva na presun na iné druhy dopravy z roku 2011 ⁴			
Cestná		0,024	0,035	0,018			
Železničná	Naftová	0,012	0,015	0,015			
	Elektrická			0,004			
Vnútrozemská vodná	1 000 – 1 500 T	0,005	0,010	0,014			
	1 500 – 3 000 T (vrátane zmiešanej/ neznáme)			0,013			
	> 3 000 T			0,010			
				Tradičné palivo ⁵	Zemný plyn	Pohon pumpovaním morskej vody	Pohon pumpovaním sladkej vody
Krátka námorná plavba	Všeobecná/ nákladná	0,004	0,009	0,007	0,000	0,004	0,004
	Kontajnerová loď			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (< 17 kn)			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (17 – 20 kn)			0,009	0,000	0,005	0,005
	Ro/Pax (20 – 23 kn)			0,013	0,001	0,008	0,008
	Ro/Pax (> 23 kn)			0,020	0,001	0,011	0,011

¹ Zdroj: Údaje EK/EACI zostavené Dvorom audítorov.² Zdroj: Výzva na predloženie návrhov na rok 2003 (Ú. v. EÚ C 245, 11.10.2003, s. 52).³ Zdroj: Výzva na predloženie návrhov na rok 2004 (Ú. v. EÚ C 255, 15.10.2004, s. 8).⁴ Pozri výzvu na predloženie návrhov na rok 2011 (Ú. v. EÚ C 309, 21.10.2011, s. 12).⁵ Koeficienty sa znížia ešte viac, ak sa použije palivo s nízkym obsahom síry.

ODPOVEĎ KOMISIE

ZHRNUTIE

III.

Programy priniesli významný presun na iné druhy dopravy. Program Marco Polo poskytuje stimuly v obmedzenom rozsahu na prechod z cestnej nákladnej dopravy na komplexnejšie a ťažšie realizovateľné intermodálne systémy. V rámci dokončeného programu Marco Polo I (MP I) bolo presunutých minimálne 22 miliárd tkm s čerpaním rozpočtu vo výške 41 %; konečné výsledky programu Marco Polo II (MP II) zatiaľ nie sú k dispozícii, pretože program stále prebieha.

Hlavným merateľným cieľom MP I bol „presun očakávaného ročného celkového rastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy“. V rámci MP II sa očakáva presun „podstatnej časti“ tohto rastu.

Vzhľadom na celkový rozpočet vyčlenený legislatívnym orgánom na program Marco Polo a vzhľadom na veľkosť tohto programu v porovnaní s dopravným sektorom EÚ (MP I predstavoval iba 0,01 % a MP II okolo 0,05 % rozpočtu EÚ) Komisia neočakávala významnú zmenu rovnováhy medzi jednotlivými druhmi dopravy na úrovni EÚ.

Program Marco Polo umožňuje kvantifikovať výsledky programu vyjadrené presunom na iné druhy dopravy. Pomocou kalkulačky MP (poznámka pod čiarou č. 9 pripomienok Dvora audítorov) možno odhadnúť prínosy tohto programu pre životné prostredie a získané úspory externých nákladov. Ide o výnimočnú vlastnosť programu Marco Polo.

IV.

Programy využívajú mimoriadny mechanizmus, v rámci ktorého je vyplácanie finančných prostriedkov podmienené výsledkami. To vytvára silnú väzbu medzi rozpočtovými prostriedkami a všeobecnými cieľmi programu vrátane kvantifikácie úspešnosti presunu na iné druhy dopravy.

Cieľom programu je dosiahnuť rovnováhu medzi požiadavkami nariadenia o rozpočtových pravidlách a pravidiel financovania, o ktorých rozhodol Európsky parlament a Rada v nariadeniach, ktorými sa ustanovujú programy Marco Polo, na jednej strane a potrebami podnikov na strane druhej. Vstupné podmienky boli navrhnuté tak, aby odrážali vlastnosti programu, ktorý je založený na výsledkoch, a zabezpečili primeranú úroveň administratívnej kontroly. Tieto vstupné podmienky boli počas životného cyklu programov Marco Polo revidované a upravené s cieľom uľahčiť prístup k tomuto programu.

ODPOVEĎ KOMISIE

Projekty Marco Polo obzvlášť citlivo reagovali na hospodársku krízu. To je jeden z dôvodov, prečo v rámci tohto programu bolo podporených menej projektov, než by bolo žiaduce.

Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie (EACI) zaviedol od roku 2010 doplnkové osvedčenia o audite, ktoré poskytujú ďalšie ubezpečenie o náklade prepravovanom v rámci projektov Marco Polo. Ide o jedno z nápravných opatrení, ktoré boli zavedené počas životného cyklu tohto programu.

Komisia sa domnieva, že financované dopravné služby boli dostatočne udržateľné. Z vonkajších hodnotení programov Marco Polo (Ecorys, 2007, a Europe Economics, 2011) vyplýva, že vo všeobecnosti väčšina služieb (72 % podľa Europe Economics) pokračuje v určitej forme aj po skončení dohody o grante (prispôsobujú sa meniacim sa trhovým podmienkam).

Príjemcovia potvrdili, že dotácie z programov MP im umožnili začať skôr a zväčšiť rozsah ich služieb.

V.

Komisia by chcela uviesť, že:

- 1) Pre MP I bola v rámci verejných konzultácií vykonaná analýza relevantného trhu a v roku 2004 bolo vykonané predbežné hodnotenie programu Marco Polo II.
- 2) Na základe odoziev na politiku sa v programoch počas ich celého životného cyklu vykonávali relevantné a aktuálne zmeny a úpravy.¹
- 3) Boli zavedené včasné nápravné opatrenia v súlade s bežnou praxou a existujúcimi postupmi.

¹ Nariadenia (ES) č. 1382/2003, (ES) č. 1692/2006, (ES) č. 923/2009 a niekoľko zmien zavedených ad hoc na základe právneho mandátu ustanoveného v uvedených nariadeniach.

VI.

Komisia berie na vedomie odporúčania.

Pokiaľ ide o „nedostatky“ uvedené v správe, Komisia pripomína svoje stanovisko uvedené v odpovediach na body 15, 16, 26, 27, 31 a 33.

Komisia si uvedomuje, že program Marco Polo trpel niekoľkými nedostatkami. Zároveň je však toho názoru, že programy MP pomohli európskemu dopravnému priemyslu vyskúšať inovatívne riešenia a presunúť nezanedbateľný objem dopravy z preťažených ciest EÚ, a to pomocou nepatrnej časti rozpočtu EÚ (od 0,01 % do 0,05 %).

Komisia sa domnieva, že do budúcnosti je vhodné zabezpečiť podporu EÚ novým službám nákladnej dopravy na dosiahnutie cieľov dopravnej politiky EÚ (integrované intermodálne služby, zníženie preťaženia v cestnej doprave, zníženie vplyvu na životné prostredie, inovatívne riešenia, nové trhy a technológie) a na zabezpečenie najlepších záujmov občanov EÚ, ktorí tieto služby využívajú.

Nebol predložený žiaden návrh nariadenia o finančných prostriedkoch určených pre program Marco Polo III pre programové obdobie 2014 – 2020, všeobecný rámec podpory služieb nákladnej dopravy bol zahrnutý do návrhov Komisie týkajúcich sa nových usmernení o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) a do nástroja „Spájame Európu“ (CEF) už v roku 2011.

Akékoľvek budúce vypracovanie podrobných opatrení v oblasti služieb nákladnej dopravy podľa všeobecného rámca stanoveného v usmerneniach o TEN-T bude založené na vyhradenom predbežnom hodnotení vrátane analýzy relevantného trhu a zohľadní skúsenosti a najlepšie postupy vnútroštátnych systémov podpory. Odporúčania Európskeho dvora audítorov sa budú posudzovať v tomto kontexte.

Konečné určenie budúceho rámca tohto režimu v kontexte viacročného finančného rámca, nástroja CEF a siete TEN-T však závisí od rozhodnutia legislatívnych orgánov.

ODPOVEĎ KOMISIE

ZISTENIA

14.

Pokiaľ ide o „výrazne nedostatočné plnenie“, Komisia sa domnieva, že výsledky týchto programov by sa mali posudzovať aj so zreteľom na zmeny situácie na trhu a problémy hospodárskej krízy. Podľa údajov uvedených v tabuľke 1, ciele stanovené v programe Marco Polo I (t. j. pred hospodárskou krízou) zodpovedali odhadom absorpčnej schopnosti trhu (uskutočnený presun) v odvetví dopravy. Objem presunu uskutočneného v rámci programu Marco Polo II navyše zodpovedá podstatnej časti očakávaného rastu vo výške 20,5 miliardy tkm. Okrem toho je z tabuľky 1 zrejmé, že presun v prvom roku programu Marco Polo II prevyšuje hodnotu 20,5 miliardy tkm.

15.

Komisia považuje odstránenie 22,1 miliardy tkm z európskych ciest za významný úspech programu MP I, najmä vzhľadom na čerpanie rozpočtu vo výške 41 %.

Vzhľadom na to, že väčšina projektov pokračuje aj po skončení obdobia financovania, je pravdepodobné, že zabezpečia ďalší presun na iné druhy dopravy, resp. jej zamedzenie (pozri odpoveď na bod 31).

Program priniesol aj doplnkové výhody. Podľa kalkulačky Marco Polo (pozri poznámku pod čiarou č. 9 pripomienok Dvora audítorov) presun 22,1 miliardy tkm na iné druhy dopravy znamenal prínos pre životné prostredie a úspory externých nákladov až do výšky 434 miliónov EUR. Pri porovnaní tejto sumy s rozpočtom použitým na projekty zamerané na presun na iné druhy dopravy (32,6 milióna EUR) sa Komisia domnieva, že každé investované euro znamenalo prínosy pre životné prostredie vo výške až 13,3 eura.

16.

Pokiaľ ide o „nedostatočnú reakciu“ na každoročné výzvy na predkladanie návrhov projektov, Komisia upozorňuje na nepriaznivý vplyv hospodárskej krízy, ktorá sa začala v roku 2008, na podnikateľské prostredie. Navyše intermodálne dopravné riešenia sú komplexnejšie než preprava nákladu výlučne cestnou dopravou. Začatie komplexného projektu v dramaticky sa zhoršujúcej hospodárskej situácii prináša ďalšie riziká. To viedlo k slabšiemu zavádzaniu programu, než sa pôvodne očakávalo pred vypuknutím krízy. Zároveň treba uviesť, že význam podpory intermodálnej nákladnej dopravy sa nezmenšil a politické ciele programu Marco Polo zostávajú v platnosti.

Spoločná odpoveď na body 19 a 20

Vzhľadom na skromný rozsah programov MP Komisia neočakávala zmenu rovnováhy medzi jednotlivými druhmi dopravy na úrovni EÚ:

- MP I: 102 miliónov EUR, čo predstavovalo približne 0,01 % rozpočtu EÚ pre finančný výhľad 2000 – 2006,
- MP II: 450 miliónov EUR, čo predstavuje približne 0,05 % rozpočtu EÚ pre finančný výhľad 2007 – 2013.

Rozsah prijatý spoluzákonodarcami umožňoval len presun „očakávaného ročného celkového rastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy“ (ktorý bol v skutočnosti oveľa vyšší, než bol predpoklad) v rámci programu MP I a v rámci programu MP II presun „podstatnej časti očakávaného ročného celkového rastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy“.

Komisia sa preto domnieva, že pokiaľ ide o konkrétne ciele programu, boli dosiahnuté významné úspechy.

23.

Úrad ESTAT nezhrmažďuje údaje o preťažení v cestnej doprave a táto činnosť nie je zahrnutá do ročného štatistického pracovného programu. Pokiaľ ide o údaje o dopravných nehodách, v roku 1993 Rada rozhodla o vytvorení databázy Spoločenstva o cestných nehodách (CARE)². Ročný prehľad úradu ESTAT o nehodách je natoľko úplný, nakoľko je to reálne možné.

Pokiaľ ide o údaje poskytované kalkulačkou Marco Polo, Komisia sa domnieva, že kalkulačka je rovnako dobrá ako podkladové metodiky a dostupné údaje; kalkulačka bola aktualizovaná ihneď po schválení metodického prístupu k oceňovaniu externých nákladov na úrovni Komisie³.

² Rozhodnutie Rady 93/704/ES (Ú. v. ES L 329 z 30.12.1993, s. 63 – 65).

³ Príručka z roku 2008 na odhadovanie externých nákladov v dopravnom sektore a oznámenie o balíku ekologických opatrení v doprave.

ODPOVEĎ KOMISIE

Pokiaľ ide o skutočnú úroveň „pákového efektu“ programu, Komisia odhaduje, že každé investované euro znamenalo prínos pre životné prostredie vo výške 13 eur. Okrem toho je potrebné uviesť, že:

- zatiaľ čo cestná doprava sa postupne stáva čistejšou, technický pokrok bol zaznamenaný aj v ostatných druhoch dopravy; preto rozdiel medzi starými a novými koeficientmi vyplýva nielen z lepšej výkonnosti cestnej dopravy, ale aj z revidovanej metodiky prevzatých do kalkulačky po roku 2008 (napr. cena CO₂, rozlišovanie jednotlivých typov lodí, palív, nových technológií, elektrických/dieselových vlakov atď.),
- do kalkulačky neboli zahrnuté niektoré nákladové koeficienty z dôvodu technických problémov s ich oceňovaním a vykonávaním v praxi (napr. náklady na premárnenú príležitosť pre cestnú infraštruktúru).

A nakoniec, aj napriek tomu, že rozdiel medzi cestnou dopravou a inými druhmi dopravy sa znížil, celkovo sú iné druhy dopravy ako cestná doprava stále šetrnejšie k životnému prostrediu než doprava nákladov kamiónmi. Podľa kalkulačky len jedna kategória predstavujúca iný druh dopravy ako cestná doprava má horšie výsledky než cestná doprava.

Komisia sa preto domnieva, že kalkulačka je dobrým ukazovateľom prínosov programu MP pre životné prostredie.

25.

Finančná a hospodárska kríza je jedným z hlavných činiteľov, ktoré obmedzujú zavádzanie programu a ovplyvňujú podmienky začatia a vykonávania projektov Marco Polo, čo vedie k zníženiu absorpcie rozpočtových prostriedkov.

Navyše je známe, že existujú projekty, ktoré vďaka financovaniu z MP prinášajú zisk alebo dosahujú prah rentability skôr, než sa predpokladá v žiadostiach. Keďže z programov nemožno vyplácať na projekty viac, než je celková strata, ktorá vznikla v priebehu obdobia financovania (zásada neziskovosti – pozri tiež bod 5), v niektorých prípadoch boli dotácie poskytnuté na takéto projekty znížené alebo dokonca museli byť vrátené. Táto situácia, aj napriek tomu, že je pozitívna, takisto prispieva k nižšiemu využívaniu dostupných finančných prostriedkov.

26. a)

Čas, ktorý žiadatelia potrebujú na vypracovanie projektových námetov, je mimo kontroly Komisie a nemal by sa brať do úvahy pri výpočte času potrebného na udelenie grantu.

Vzhľadom na význam ukazovateľa, akým je čas potrebný na udelenie grantu, sa postupy programu zjednodušili (pozmeňujúce nariadenie (ES) č. 923/2009). To umožnilo skrátiť čas potrebný na udelenie grantu (napr. 209 dní v roku 2011).

Pokiaľ ide o zmeny projektov, flexibilita pri niektorých z nich by znamenala nerovnaké zaobchádzanie v prípade ostatných, najmä tých projektov, ktoré sa rozhodli nepožiadat o grant alebo boli neúspešné. Potreba zabezpečiť rovnaké zaobchádzanie a zabrániť zbytočným problémom v oblasti hospodárskej súťaže je jednou zo základných zásad pri riadení programu.

Pokiaľ ide o žiadateľov, ktorí projekt nezačali alebo ho predčasne ukončili, Marco Polo je program riadený trhom, kde trhové a hospodárske podmienky patria medzi dôležité faktory úspešnosti projektov. Vzhľadom na to, že intermodálne dopravné riešenia sú komplexnejšie, než systém výlučne cestnej dopravy, program obzvlášť citlivo reagoval na hospodársku krízu. Kríza bola jedným z hlavných dôvodov, ktoré vysvetľujú niekoľko neúspešných projektov.

26. b)

Pravidlá platné pre katalyzátorové akcie uvedené v nariadení (ES) č. 1382/2003 a v pôvodnom nariadení (ES) č. 1692/2006 čiastočne umožňovali priamu náhradu výdavkov vynaložených na doplnkovú infraštruktúru a prevádzkové zariadenia (pozri napr. projekty Excite, Ocra).

Nariadenie (ES) č. 923/2009 zjednodušilo pravidlá financovania všetkých akcií, ktoré bude prebiehať na základe troch prvkov: presun na iné druhy dopravy, resp. zamedzenie cestnej nákladnej dopravy (s výnimkou spoločných vzdelávacích akcií), oprávnené náklady a kumulatívna strata počas obdobia financovania.

Preto aj keď riziko investícií do infraštruktúry znáša prevažne investor, v minulosti mohol príjemca získať čiastočnú úhradu nákladov vynaložených na infraštruktúru projektu, ktoré boli vyúčtované na základe oprávnených nákladov.

ODPOVEĎ KOMISIE

26. c)

Cieľom programu je dosiahnuť rovnováhu medzi požiadavkami nariadenia o rozpočtových pravidlách a pravidel financovania, o ktorých rozhodol Európsky parlament a Rada v nariadeniach, ktorými sa ustanovujú programy Marco Polo, na jednej strane a potrebami podnikov na strane druhej.

26. d)

Príslušné náklady spojené s vypracovaním projektu bežne znášajú spoločnosti aj v situácii, keď podnikajú bez verejnej podpory. Je bežnou praxou, že na začatie nového projektu by v každom prípade mala byť vynaložená určitá úroveň investícií (napr. na organizáciu a riadenie projektu).

27.

Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie zaviedol od roku 2010 doplnkové osvedčenia o audite, ktoré poskytujú ďalšie ubezpečenie o náklade prepravovanom v rámci projektov Marco Polo. Komisia si však uvedomuje, že týmito novými predpismi sa zaviedli dodatočné požiadavky na príjemcov, čím sa zvyšuje ich administratívne zaťaženie.

Komisia vo svojej výročnej správe o činnosti uviedla mieru zostatkových chýb 1,9 % pre MP I a 2,9 % pre MP II.

29.

Vzhľadom na špecifickosť projektov Marco Polo (obchodné činnosti) je pri hodnotení návrhov (v rámci analýzy dôveryhodnosti a životaschopnosti) venovaná primeraná pozornosť aj otázke udržateľnosti. Zavádzanie alebo kontrola dodržiavania akýchkoľvek prísnejších pravidiel (najmä podmienenie výplaty dotácie udržateľnosťou projektov) sú skutočne nereálne a nepochybne by žiadateľov odradili od účasti na programe pre vyššie podnikateľské riziko v prípade zmeny podmienok na trhu.

30.

Toto zistenie jasne ukazuje, aké zložitú je podnikateľské prostredie pre projekty financované z programu Marco Polo a nakoľko je zvolený prístup vhodný vzhľadom na udržateľnosť.

Ukazuje to tiež, o čo v programe Marco Polo ide, t. j. poskytnúť stimuly v obmedzenom rozsahu na prechod z relatívne jednoduchej, lacnej a bezrizikovej cestnej nákladnej dopravy na komplexnejšie a ťažšie realizovateľné intermodálne systémy.

31.

Z vonkajších hodnotení programov Marco Polo (Ecorys, 2007, a Europe Economics, 2011) vyplýva, že vo všeobecnosti väčšina služieb (72 % podľa Europe Economics) pokračuje v určitej forme aj po skončení dohody o grante (prispôsobujú sa meniacim sa trhovým podmienkam). Vzhľadom na dynamické podnikateľské prostredie, nepriaznivú hospodársku situáciu od roku 2008 a komplexnosť intermodálnych riešení v porovnaní s výlučne cestnou dopravou považuje Komisia tento údaj za uspokojivý.

Vyplýva z neho, že krátkodobé financovanie vytvorilo dlhodobú zmenu, a to aj pri súčasnom vývoji podmienok na trhu. V dôsledku toho sa očakáva, že programy prinesú ďalšie výhody spojené s presunom na iné druhy dopravy, resp. so zamedzením dopravy, a úspory externých nákladov aj po skončení trvania zmlúv.

33.

Komisia sa domnieva, že program jednoznačne znamená pridanú hodnotu pre auditované projekty, pretože aj napriek efektu mŕtvej váhy, ktorú uviedlo 42 % opýtaných príjemcov, financovanie zo strany EÚ im umožnilo začať skôr, rozšíriť ponuku služieb alebo urýchliť návratnosť investícií.

Efekt mŕtvej váhy je ťažké vyčíslieť, pretože môže existovať mnoho faktorov, ktoré by mohli ovplyvniť výsledky, napr. problém udržateľnosti (otázka, či by projekty boli udržateľné aj bez dotácií), multiplikačný faktor (väčšie projekty vytvárajú omnoho väčší presun na iné druhy dopravy), zvýšená dôveryhodnosť a zviditeľnenie príjemcov (známka projektu EÚ), výhody plynúce zo spolupráce medzi partnermi (prenos know-how, najlepších postupov) atď.

34.

Komisia by chcela podotknúť, že:

- i) Program podporuje presun na iné druhy dopravy, t. j. neplatí za náklad, ktorý sa už prepravuje po mori, železnici alebo vnútrozemských vodných cestách. Povzbudzuje trh k zmene návykov a k presunu dopravy, ktorá prebieha po cestách, na alternatívne spôsoby dopravy.

ODPOVEĎ KOMISIE

- ii) Stimuly v obmedzenom rozsahu vedú k veľmi vysokému „pákovému efektu“ v projektoch MP. Napriek tomu sú tieto sumy dôležité pre príjemcov, ktorí zvyčajne dosahujú nízke ziskové rozpätie, v situácii, keď sa od nich očakáva konkurenčný boj o náklad s relatívne lacnou cestnou dopravou. Program Marco Polo by mal v skutočnosti zaplatiť počiatočné straty a pomôcť príjemcom „prežiť“ na trhu v najťažšom období rozbiehania podniku.

37.

Tento program je určený zasielateľom/poskytovateľom logistických služieb, ktorí sa zaoberajú organizáciou dopravných spojení v zložitých dodávateľských reťazcoch, a majiteľom nákladu alebo ich zástupcom, ktorí tvoria dopytovú stranu trhu. Zatiaľ čo prvá kategória predstavuje hlavnú cieľovú skupinu MP, existuje viacero úspešných projektov predložených odosielateľmi (vrátane prepravných spoločností), resp. výrobcami.

Cieľové skupiny programu Marco Polo boli analyzované napr. v Správe o predbežnom hodnotení programu MP II, Ecorys, kapitola 2.2 Posúdenie potrieb: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf

38.

Program Marco Polo I vychádzal z výsledkov programu PACT (podpora kombinovanej dopravy) doplnených o analýzy a konzultácie s hlavnými európskymi dopravnými združeniami.

Program Marco Polo II bol podporený predbežnou štúdiou.

39.

Pred začatím týchto programov Komisia vykonala analýzu prekážok brániacich vzniku a rozvoju intermodálnych služieb pre všetky druhy dopravy a navrhla osobitné typy intervencií na riešenie týchto nedostatkov a problémov jednotlivých druhov dopravy. Komisia v tejto súvislosti odkazuje na konzultačný dokument, ktorý vypracovala v roku 2001 a rozoslala zainteresovaným stranám pre potreby verejných konzultácií, ako aj na predbežnú štúdiu pre program Marco Polo II, ktorá zahŕňa analýzu prieskumu relevantného trhu, skúsenosti získané z programu MP I, posúdenie potrieb a ciele konzultácie so zainteresovanými stranami.

40.

Tieto otázky vyvolávali v Komisii vždy značné obavy, preto podnikla tieto opatrenia:

- do návrhu programu Marco Polo II boli počas jeho životného cyklu zavedené úpravy (zvýšená miera financovania, pozmeňujúce nariadenie (ES) č. 923/2009) na jeho zatriktívnenie a na ďalšie povzbudenie sektora k presunu nákladnej dopravy z ciest na príbrežnú námornú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu,
- boli predložené návrhy konkrétnych riešení v rámci ročných pracovných programov MP a výziev na predkladanie návrhov na riešenie problému možného spätného presunu nákladnej dopravy v príbrežnej námornej a železničnej doprave (napr. politické priority a stimuly pre nové služby príbrežnej námornej dopravy a dopravy samostatnými vozňami),
- boli určené a navrhnuté strednodobé a dlhodobé opatrenia na úrovni Komisie týkajúce sa nových požiadaviek na limity síry v námornej doprave, napr. súbor nástrojov pre udržateľnú vodnú dopravu⁴.

41.

Údaje o presune na iné druhy dopravy, ktorý sa očakával od projektov vybraných na základe výziev v rokoch 2003 a 2004, prekonal cieľ stanovený pre program MP I (12 miliárd tkm ročne), keď v roku 2003 bol dosiahnutý presun 12,4 miliardy tkm a v roku 2004 až 14,4 miliardy tkm. Neexistujú žiadne údaje, ktoré by boli dôvodom na podozrenie, že skutočné údaje o presune na iné druhy dopravy by boli nižšie ako táto prognóza.

Prvou oficiálnou správou, v ktorej boli zdôraznené určité problémy, bolo externé hodnotenie programu MP I z roku 2007. Závety hodnotenia ECORYS však boli vyrovnanéjšie a poukázali na pomerne dobrú účinnosť a vysoký pákový efekt programu: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf

⁴ Pozri „Zníženie emisií znečisťujúcich látok z námornej dopravy a súbor nástrojov pre udržateľnú vodnú dopravu“, SEK(2011) 1052 v konečnom znení.

ODPOVEĎ KOMISIE

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

42.

„Cielená revízia právneho základu“ bola možnosť zvolená v dôsledku predbežného hodnotenia. Táto možnosť riešila hlavné odporúčania hodnotiacej správy ECORYS z roku 2007 a bola zárukou rýchleho zavedenia všetkých navrhovaných zmien programu na jeho čo najskoršie vykonávanie. Rozsiahlejšia revízia programu s politickými dôsledkami bola zavrhnutá jednoducho preto, aby sa zabránilo, že zmeny sa prijímú príliš neskoro v životnom cykle tohto programu (2007 – 2013).

A nakoniec, nariadenie (ES) č. 923/2009 nadobudlo účinnosť až po výzve na predkladanie návrhov v roku 2010. Na posúdenie dlhodobých účinkov týchto zmien je preto zatiaľ priskoro.

43.

Komisia berie na vedomie potenciálne výhody programov, ako napr. Ecobonus, zároveň si však uvedomuje aj ich možné nevýhody (napr. administratívne zaťaženie a náklady, udržateľnosť, efektívnosť, vplyv na konkurencieschopnosť atď.), najmä ak tieto programy majú byť vykonávané na úrovni EÚ, t. j. vo všetkých členských štátoch EÚ. Programy na úrovni EÚ majú odlišnú povahu v tom zmysle, že musia byť odôvodnené na základe subsidiarity. Musia riešiť problémy, ktoré členské štáty nemôžu riešiť na svojej úrovni, a dosahovať ciele, ktoré na vnútroštátnej úrovni nemožno dosiahnuť. Navyše existujú aj značné rozdiely medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o ich zemepisnú polohu, toky nákladnej dopravy, dostupnosť infraštruktúry, použitý spôsob dopravy atď.

Aj keď Komisia nebola zo zákona povinná „vykonať hĺbkovú analýzu vnútroštátnych systémov podpory na vyvodenie poučenia pre možné zmeny návrhov programov MP“, vypracovala súpis vnútroštátnych systémov podpory a vykonala príslušnú analýzu (Správa o predbežnom hodnotení programu MP II, kapitola 5 „Analýza európskej pridanej hodnoty“) s cieľom zabezpečiť synergiu a zamedziť duplicitu rozličných nástrojov financovania na úrovni EÚ a na úrovni jednotlivých členských štátov.

44.

Komisia sa domnieva, že programy, vzhľadom na ich veľmi ambiciózne ciele, možno považovať za menej účinné, než by bolo žiaduce, ale že napriek tomu priniesli významný presun na iné druhy dopravy vyjadrené v miliardách tonokilometrov. Program Marco Polo poskytuje stimuly v obmedzenom rozsahu na prechod z relatívne jednoduchej, lacnej a bezrizikovej cestnej nákladnej dopravy na komplexnejšie a ťažšie realizovateľné intermodálne systémy.

- i) V rámci programu Marco Polo I bolo presunutých minimálne 22 miliárd tkm, čo predstavuje 46 % cieľovej hodnoty⁵. Program Marco Polo II stále beží, preto konečné výsledky zatiaľ nie sú k dispozícii.
- ii) Hlavným merateľným cieľom týchto programov je „presunúť očakávaný ročný celkový rast (podstatnej časti z neho v rámci MP II) medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy“. Vzhľadom na celkovú výšku rozpočtu programu Marco Polo (MP I predstavoval približne 0,01 % a MP II okolo 0,05 % rozpočtu EÚ) a vzhľadom na veľkosť tohto programu v porovnaní s dopravným sektorom EÚ Komisia neočakávala významnú zmenu rovnováhy medzi jednotlivými druhmi dopravy na úrovni EÚ.
- iii) Marco Polo umožňuje kvantifikovať výsledky programu vyjadrené presunom na iné druhy dopravy. Pomocou kalkulačky MP (poznámka pod čiarou č. 9 pripomienok Dvora audítorov) možno odhadnúť prínosy tohto programu pre životné prostredie a získané úspory externých nákladov. Ide o výnimočnú vlastnosť programu Marco Polo.

45.

Program má jedinečný mechanizmus na úrovni EÚ, ktorý podmieňuje vyplácanie finančných prostriedkov výsledkami. To umožňuje použiť rozpočtové prostriedky v súlade s cieľmi programu.

Podmienky pre podnikateľské prostredie nie sú „odradujúce“. Cieľom programu je dosiahnuť rovnováhu medzi požiadavkami nariadenia o rozpočtových pravidlách a pravidiel financovania, o ktorých rozhodol Európsky parlament a Rada v nariadeniach, ktorými sa ustanovujú programy Marco Polo, na jednej strane a potrebami podnikov na strane druhej. Doteraz získalo podporu vyše 650 spoločností, pričom jedným z hlavných dôvodov, prečo zavádzanie programu nedosahuje požadovanú úroveň, je hospodárska kríza.

⁵ Na dosiahnutie tohto cieľa sa čerpalo 41 % rozpočtu.

ODPOVEĎ KOMISIE

Program Marco Polo poskytuje stimuly v obmedzenom rozsahu na prechod z relatívne jednoduchej, lacnej a bezrizikovej cestnej nákladnej dopravy na komplexnejšie a ťažšie realizovateľné intermodálne systémy. Preto projekty Marco Polo obzvlášť citlivo reagovali na hospodársku krízu. To je jeden z dôvodov, prečo v rámci tohto programu bolo podporených menej projektov, než by bolo žiaduce.

V tejto súvislosti:

- i) Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie zaviedol od roku 2010 doplnkové osvedčenia o audite, ktoré poskytujú ďalšie ubezpečenie o nákladoch prepravovaných v rámci projektov Marco Polo;
- ii) väčšina projektov pokračuje aj po skončení obdobia financovania a zabezpečuje ďalší presun cestnej nákladnej dopravy na iné druhy dopravy;
- iii) efekt mŕtvej váhy v programe Marco Polo je ťažké vyčíslieť, pretože by mohlo existovať mnoho faktorov, ktoré môžu ovplyvniť výsledky. Komisia sa domnieva, že program jednoznačne znamenal pridanú hodnotu pre auditované projekty, pretože aj napriek mŕtvej váhe, ktorú uviedlo 42 % opýtaných príjemcov, financovanie zo strany EÚ im umožnilo začať skôr, rozšíriť ponuku služieb alebo urýchliť návratnosť investícií.

46.

Pre program Marco Polo I bola v rámci verejných konzultácií vykonaná analýza relevantného trhu a v roku 2004 bolo vykonané komplexné predbežné hodnotenie programu Marco Polo II.

Na základe odoziev na politiku sa v programoch počas ich životného cyklu vykonávali relevantné a aktuálne zmeny a úpravy.

Boli zavedené včasné nápravné opatrenia v súlade s bežnou praxou a existujúcimi postupmi.

Odporúčania a)

Komisia berie na vedomie odporúčania Európskeho dvora audítorov.

Pokiaľ ide o „nedostatky“ uvedené v správe, Komisia pripomína svoje stanovisko uvedené v odpovediach na body 15, 16, 26, 27, 31 a 33.

Komisia si uvedomuje, že program Marco Polo trpel niekoľkými nedostatkami. Zároveň je však toho názoru, že programy MP pomohli európskemu dopravnému priemyslu vyskúšať inovatívne riešenia a presunúť nezanedbateľný objem dopravy z preťažených ciest EÚ, a to pomocou nepatrnej časti rozpočtu EÚ (od 0,01 % do 0,05 %).

Komisia sa domnieva, že do budúcnosti je vhodné zabezpečiť podporu EÚ novým službám nákladnej dopravy na dosiahnutie cieľov dopravnej politiky EÚ (integrované intermodálne služby, zníženie preťaženia v cestnej doprave, zníženie vplyvu na životné prostredie, inovatívne riešenia, nové trhy a technológie) a na zabezpečenie najlepších záujmov občanov EÚ, ktorí tieto služby využívajú.

Nebol predložený návrh nariadenia o finančných prostriedkoch určených pre program Marco Polo III pre programové obdobie 2014 – 2020, všeobecný rámec podpory služieb nákladnej dopravy bol zahrnutý do návrhov Komisie týkajúcich sa nových usmernení o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) a do nástroja „Spájame Európu“ (CEF) už v roku 2011.

Akékoľvek budúce vypracovanie podrobných opatrení v oblasti služieb nákladnej dopravy podľa všeobecného rámca stanoveného v usmerneniach o TEN-T bude založené na vyhradenom predbežnom hodnotení.

Konečné určenie budúceho rámca tohto režimu v kontexte viacročného finančného rámca, nástroja CEF a siete TEN-T však závisí od rozhodnutia legislatívnych orgánov.

ODPOVEĎ KOMISIE

Odporúčania b)

Komisia súhlasí s tým, že je potrebné vypracovať predbežné posúdenie vplyvu, v ktorom sa náležite zohľadnia najlepšie postupy vnútroštátnych systémov podpory.

Ako už bolo vysvetlené v písmene a), túto analýzu možno vykonať až po dokončení legislatívneho procesu viacročného finančného rámca, nástroja CEF a siete TEN-T. Tento proces poskytne rámec pre následné opatrenia programu Marco Polo.

Vzhľadom na to, že táto predbežná analýza bude základom pre návrh nástroja na podporu služieb nákladnej dopravy, Komisia sa domnieva, že niektoré z týchto odporúčaní sú v súčasnej fáze predčasné.

Odporúčania b) i)

Ako je uvedené v predchádzajúcich odsekoch, návrh opatrení programu typu Marco Polo v rámci nového programu TEN-T zatiaľ nebol stanovený a bude vychádzať z nastavenia politického rámca a predbežného hodnotenia. Komisia súhlasí s tým, že pre nový nástroj treba určiť realistické ciele a že je potrebné prijať okamžité opatrenia na nápravu prípadných nedostatkov. Následné opatrenia programu Marco Polo však nebudú zamerané len na presun na iné druhy dopravy a jeho ciele nebudú nevyhnutne stanovené vo vzťahu k objemu nákladnej dopravy presunutej mimo ciest.

Odporúčania b) ii)

Mechanizmus financovania následných opatrení programu typu Marco Polo bude vyplývať z rámca politiky a bude založený na predbežnej analýze.

Odporúčania b) iii)

Takéto posúdenie sa vykoná v súvislosti s uvedenou predbežnou analýzou.

Odporúčania b) iv)

Návrhy usmernení TEN-T a CEF identifikujú problematické miesta a interoperabilitu ako jedny z hlavných cieľov zásahov EÚ v oblasti dopravy.

Odporúčania b) v)

Komisia súhlasí so zabezpečením dostupnosti príslušných údajov na preukázanie výsledkov dosiahnutých pomocou financovaných akcií.

Odporúčania b) vi)

Bude vyvinuté úsilie o ďalšie skrátenie času potrebného na výber projektov a zadávanie zákaziek v súlade s nariadením o rozpočtových pravidlách.

Odporúčania b) vii)

Vzhľadom na nestabilné podnikateľské prostredie je vyžadovanie udržateľnosti projektov po dobu najmenej troch rokov po ich skončení ako nevyhnutnej podmienky nerealizovateľné, a to z hľadiska plnenia alebo z hľadiska kontroly. Takáto požiadavka by žiadateľov odrádzala a podstatne by zvyšovala podnikateľské riziko v prípade zmeny podmienok na trhu.

Odporúčania b) viii)

Rizikami spojenými s nosnosťou a účinnými spôsobmi riešenia tohto problému sa bude zaoberať uvedená predbežná analýza.

Európsky Dvor audítorov

Osobitná správa č. 3/2013

Boli programy Marco Polo účinné v presune dopravy z ciest?

Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie

2013 – 39 s. – 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9241-218-0

doi:10.2865/79166

AKO ZÍSKAŤ PUBLIKÁCIE EÚ

Bezplatné publikácie:

- jeden kus:
prostredníctvom webovej stránky EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- viac kusov alebo plagátov/máp:
na zastúpeniach Európskej únie (http://ec.europa.eu/represent_sk.htm); v delegáciách,
ktoré sídlia v nečlenských krajinách EÚ (http://eeas.europa.eu/delegations/index_sk.htm);
kontaktovaním služby Europe Direct (http://europa.eu/europedirect/index_sk.htm);
na bezplatnom telefónnom čísle 00 800 6 7 8 9 10 11 (v rámci EÚ) (*).

(*) Za poskytnutie informácií sa neplatí, podobne ako za väčšinu hovorov (niektorí mobilní operátori, verejné telefónne automaty alebo hotely si však môžu účtovať poplatok).

Platené publikácie:

- prostredníctvom webovej stránky EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Predplatné:

- prostredníctvom obchodných distribútorov Úradu pre vydávanie publikácií Európskej únie (http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm).

OD ROKU 2003 SA V RÁMCI PROGRAMOV MARCO POLO FINANCUJÚ PROJEKTY, KTORÝMI SA PRESÚVA NÁKLADNÁ DOPRAVA Z CESTNEJ DOPRAVY NA ŽELEZNIČNÚ, VNÚTROZEMSKÚ VODNÚ DOPRAVU A KRÁTKU NÁMORNÚ PLAVBU S CIEĽOM ZLEPŠIŤ ENVIRONMENTÁLNE VLASTNOSTI NÁKLADNEJ DOPRAVY, ZNÍŽIŤ DOPRAVNÉ ZÁPCHY A ZVÝŠIŤ BEZPEČNOSŤ NA CESTÁCH. VZHĽADOM NA MNOHO ZISTENÝCH NEDOSTATKOV DVOR AUDÍTOROV POVAŽUJE TIETO PROGRAMY ZA NEÚČINNÉ (NEDOSIAHLI SVOJE CIELE VÝSTUPOV A NEMALI ŽIADNY DOSAH NA PRESUN NÁKLADNEJ DOPRAVY Z CIEST; NIE SÚ K DISPOZÍCII ŽIADNE ÚDAJE NA POSÚDENIE OČAKÁVANÝCH PRÍNOSOV; NEBOL PREDLOŽENÝ DOSTATOČNÝ POČET NÁVRHOV PROJEKTOV; OBMEDZENÉ VYKÁZANÉ PRESUNUTÉ MNOŽSTVÁ SÚ NEISTÉ; MNOHO PROJEKTOV MALO ZLÚ UDRŽATEĽNOSŤ A ZAČALI BY AJ BEZ FINANCOVANIA EÚ). DVOR AUDÍTOROV PRETO NAVRHUJE POZASTAVIŤ PROGRAMY MARCO POLO A S CIEĽOM POSILNIŤ VÝKONNOSŤ PRÍPADNÝCH BUDÚCICH SYSTÉMOV PODPORY DOPRAVNÝCH SLUŽIEB DVOR AUDÍTOROV ODPORÚČA PODMIENIŤ POKRAČOVANIE FINANCOVANIA PODROBNÝM PREDBEŽNÝM HODNOTENÍM POTENCIÁLNEHO DOPYTU. LEN AK EXISTUJE TAKÝTO POTENCIÁL, DVOR AUDÍTOROV NAVRHUJE STANOVIŤ JASNÉ PRAVIDLÁ A PODMIENKY, KTORÉ SA MAJÚ DODRŽIAVAŤ PRI FINANCOVANÍ V BUDÚCNOSTI.



EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV



Úrad pre publikácie



ISBN 978-92-9241-218-0



9 789292 412180