

Zvláštní zpráva

Hlavní silniční síť EU: cestovní doba se zkrátila, ale síť ještě není plně funkční



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

Obsah

	Body
Shrnutí	I-XII
Úvod	01-08
Silniční doprava v EU	01
Transevropská dopravní politika	02-05
Financování EU určené na silniční síť	06-08
Rozsah a koncepce auditu	09-12
Připomínky	13-66
Rozvoj hlavní silniční sítě TEN-T podporovaný finančními prostředky EU a opatřeními Komise postupuje vpřed, a vytváří tak výsledky pro ty, kteří síť využívají k cestování	13-30
Silniční síť TEN-T se rozvíjí, avšak středoevropské a východoevropské členské státy stále zaostávají	14-18
EU přispěla od roku 2007 na rozvoj sítě TEN-T velkými částkami	19-24
Komise sehrála významnou úlohu na úrovni strategie	25-27
Zkrácení cestovní doby a více kilometrů na dálnici	28-30
Některé klíčové faktory však brání plné funkčnosti hlavní silniční sítě TEN-T	31-66
Většina finančních prostředků z ESI fondů na období 2014–2020 byla přidělena mimo hlavní silniční síť TEN-T	32-35
Překážky plynulého cestování na hlavní silniční síti	36-43
Nedostatky v rámci Komise pro monitorování oslabují její schopnost přijímat nápravná opatření	44-55
Hlavní silniční síť ohrožuje ve střednědobém až dlouhodobém výhledu nedostatečná údržba prováděná členskými státy	56-66
Závěry a doporučení	67-73
Přílohy	

Příloha I Finanční prostředky z EFRR a Fondu soudržnosti na silniční projekty v období 2007–2013, v mil. EUR

Příloha II Finanční prostředky z EFRR a Fondu soudržnosti na silniční projekty v období 2014–2020, v mil. EUR

Příloha III Finanční prostředky z ESI fondů na silniční síť v období 2014–2020

Zkratky a glosář

Odpovědi Komise

Auditní tým

Harmonogram

Shrnutí

I Udržitelná a efektivní doprava je důležitá, protože propojuje regiony a země, a spojuje tak trhy a lidi a přispívá k hospodářské činnosti, rozvoji a růstu. V této souvislosti hrají silnice významnou úlohu, neboť na ně připadá největší podíl jak osobní, tak nákladní dopravy v EU.

II V roce 2013 bylo přijato nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T), které mělo dát podnět k rozvoji dopravy v EU a které zavedlo koncepci tzv. globální a tzv. hlavní sítě TEN-T. Globální síť, která má být dokončena do roku 2050, má zajistit dostupnost a propojení všech regionů EU. Hlavní síť, která má být dokončena do roku 2030, je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů TEN-T.

III Aby mohly členské státy rozvíjet svou část sítě TEN-T, vyčlenila EU na období 2007–2020 na silnice přibližně 78 miliard EUR, z toho zhruba 40 miliard EUR na silnice TEN-T. Většina z těchto prostředků pochází z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a z Fondu soudržnosti. Menší částky jsou rovněž k dispozici z Nástroje pro propojení Evropy (CEF).

IV Tímto auditem jsme posuzovali pokrok při dokončování plně funkční hlavní silniční sítě TEN-T a související úlohu Komise při plnění tohoto cíle.

V Rozhodli jsme se tento audit provést, neboť k tomu existuje řada důvodů: na silniční síť připadá největší podíl pozemní dopravy, hlavní síť TEN-T by měla být dokončena do roku 2030, Komise zahájila přezkum nařízení o TEN-T a EU investovala do silnic mnoho finančních prostředků.

VI Budování hlavní silniční sítě TEN-T postupuje vpřed. Většina členských států střední a východní Evropy však zaostává. Od roku 2007 k tomuto pokroku přispívají finanční prostředky EU. V programovém období 2007–2013 tak bylo postaveno asi 2 400 km nových silnic TEN-T a dalších 2 000 km by mělo být postaveno v programovém období 2014–2020. To přispělo k dosažení některých pozitivních výsledků pro ty, kteří síť využívají k cestování, jako je zkrácená cestovní doba a více kilometrů ujetých na dálnici.

VII Komise sehrála významnou úlohu na úrovni strategie: na základě jejího návrhu byla zavedena globální a hlavní síť, včetně devíti koridorů hlavní sítě. Kromě toho se v současném programovém období na hlavní síť, včetně přeshraničních úseků,

zaměřilo i financování z CEF. Pokud jde o financování z ESI fondů (EFRR a Fondu soudržnosti), Komise intervenovala na úrovni členských států tím, že vyžadovala splnění podmínek před poskytnutím peněžních prostředků EU a jednala o dohodách o partnerství a operačních programech tak, aby členské státy stanovily síť TEN-T jako prioritu.

VIII Tato opatření však ne vždy vedla ke stanovení priorit ve stejném rozsahu, pokud se jedná o zaměření investic konkrétně na hlavní síť. Z dostupných finančních prostředků z ESI fondů na období 2014–2020 vyčlenily členské státy na hlavní síť TEN-T pouze 34 %, třebaže v hlavních přijímajících členských státech byla v době, kdy se o přidělech jednalo, míra dokončení hlavní sítě nízká.

IX Zjistili jsme, že plynulému cestování v hlavní silniční síti TEN-T brání skutečnost, že některé přeshraniční úseky nejsou dokončeny a způsob budování chráněných parkovacích ploch a infrastruktury pro alternativní čistá paliva není dostatečně koordinovaný.

X Dále jsme zjistili, že nedostatky v monitorování prováděném Komisí oslabují její schopnost přijímat v případě potřeby nápravná opatření. Komise ne vždy monitoruje celou hlavní síť a její monitorování postrádá průběžné cíle, které by jí umožnily přesně posuzovat pokrok a předkládat spolehlivé prognózy, pokud jde o pravděpodobnost jejího dokončení do roku 2030. Údaje navíc nejsou aktuální; jejich spolehlivost je ovlivněna neexistencí jednotného přístupu a neexistují žádné ukazatele výsledků.

XI Hlavní silniční síť ohrožuje ve střednědobém až dlouhodobém výhledu nedostatečná údržba prováděná členskými státy. Vnitrostátní rozpočty na údržbu trvale klesají a nevyvíjejí se v souladu s rostoucí délkou infrastruktury a stárnutím klíčových propojení. Ačkoli to může mít dopad na plnou funkčnost hlavní sítě v roce 2030, Komise nemá k dispozici nástroje, aby mohla ověřit, zda mají členské státy spolehlivý systém zajišťující řádnou údržbu jejich sítí.

XII Na základě těchto závěrů doporučujeme, aby Komise:

- zaměřila investice přednostně na hlavní síť, a to tak, že zajistí, aby členské státy měly odpovídající plány uvádějící časový harmonogram a dostupný rozpočet, aby mohla být celá hlavní síť TEN-T dokončena do roku 2030, přičemž obzvláštní pozornost by měla věnovat přeshraničním úsekům;

- posílila monitorování, aby mohla sledovat pokrok v rozvoji hlavní sítě TEN-T a provádět nápravná opatření, a to tak, že zavede průběžné cíle, systematický a jednotný přístup a systém umožňující monitorování výsledků;
- posílila svůj přístup k údržbě tím, že provede vhodná opatření s cílem posílit dlouhodobé plánování údržby členskými státy.

Úvod

Silniční doprava v EU

01 Udržitelná a efektivní doprava je důležitá, protože propojuje regiony a země, a spojuje tak trhy a lidi a přispívá k hospodářské činnosti, rozvoji a růstu. Také soudržnost a konkurenceschopnost vyžadují hladké propojení mezi všemi členskými státy EU. V této souvislosti hrají silnice významnou úlohu, neboť na ně připadá největší podíl dopravy v EU: podle Eurostatu představovala v roce 2017 silniční doprava v tunokilometrech 76,7 % veškeré pozemní nákladní dopravy v EU. Silnice jsou ještě důležitější pro osobní dopravu: v roce 2017 připadalo na osobní automobily v osobokilometrech 83,3 % osobní pozemní dopravy cestujících v EU a na autokary, autobusy a trolejbusy dalších 8,8 %¹.

Transevropská dopravní politika

02 Parlament a Rada vydaly v roce 1996 hlavní směry pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T), aby podnítily rozvoj dopravní infrastruktury v EU². Účelem těchto hlavních směrů bylo usnadnit integraci silniční, letecké, železniční, vnitrozemské vodní a námořní dopravy do sítě TEN-T, která by přispěla k řádnému fungování vnitřního trhu a upevnila hospodářskou a sociální soudržnost zajištěním udržitelné mobility osob a nákladu. Aby bylo těchto cílů dosaženo, byly v hlavních směrech určeny projekty společného zájmu.

03 V roce 2013 přijali normotvůrci nařízení o TEN-T³, které zavedlo koncepci tzv. globální a tzv. hlavní sítě TEN-T, které mají členské státy vybudovat, a znamenalo přechod od přístupu založeného na jednotlivých prioritních projektech k přístupu založenému na multimodální síti v celé EU spojující silniční, železniční, vnitrozemskou vodní, námořní a leteckou dopravu. Globální síť, která má být dokončena do roku 2050, má zajistit dostupnost a propojení všech regionů EU. Hlavní síť, která má být

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php>.

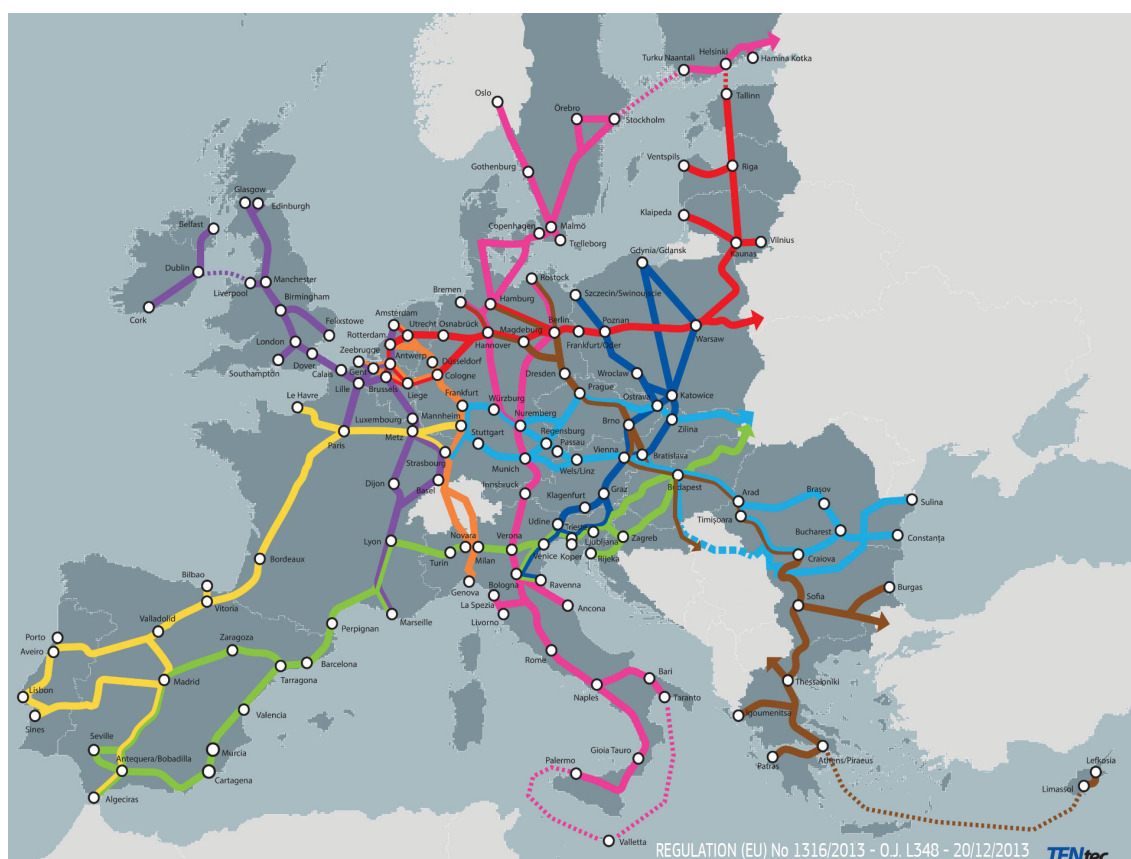
² Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1).

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

dokončena do roku 2030, je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů TEN-T. Aby mohly být silnice hlavní sítě považovány za úplné, musí se jednat o dálnice nebo rychlostní silnice. Nařízení o TEN-T rovněž stanoví dva další technické požadavky: dostupnost bezpečných a chráněných parkovacích ploch a infrastruktury pro alternativní čisté pohonné hmoty nahrazující zdroje fosilní ropy. Globální síť má celkovou délku přibližně 136 700 km, z toho hlavní silniční síť tvoří 49 700 km.

04 Aby se hlavní síť rozvíjela koordinovaným způsobem bez ohledu na státní hranice, je stanoveno devět hlavních multimodálních koridorů, které pokrývají nejdůležitější dopravní trasy v celé EU. Pokud jde o silnice, představují tyto hlavní koridory (z nichž některé se překrývají) přibližně dvě třetiny hlavní silniční sítě (přibližně 34 000 km) (viz [obrázek 1](#)).

Obrázek 1 – Koridory hlavní sítě TEN-T



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

Zdroj: Evropská komise.

05 Na konci roku 2019 přijala Evropská komise Zelenou dohodu pro Evropu⁴, jejímž cílem je do roku 2050 dosáhnout nulových čistých emisí skleníkových plynů. V Zelené dohodě pro Evropu se navrhuje přispět k této uhlíkové neutralitě tak, že se 75 % vnitrozemské nákladní dopravy, která nyní využívá silnice, přenesse na železnici a vnitrozemské vodní cesty. Kromě plánovaného posílení multimodální dopravy hodlá Komise znovu zvážit otázku efektivního zpoplatnění silnic a zvýšit výrobu a zavádění udržitelných alternativních paliv používaných v odvětví dopravy.

Financování EU určené na silniční síť

06 Členské státy mohou svou část sítě TEN-T rozvíjet také díky financování EU, které se poskytuje prostřednictvím několika nástrojů. Granty EU na silnice v období 2007–2020 dosahují přibližně 78 miliard EUR a využívají se k financování nově postavených silnic a k rekonstrukci či modernizaci silnic. Většina finančních prostředků pochází z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a Fondu soudržnosti, avšak jejich zaměření je různé: zatímco Fond soudržnosti je určen výhradně na hlavní i globální síť TEN-T, EFRR nestanoví investice do TEN-T jako prioritu. Menší částky jsou k dispozici také z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) (dříve program TEN-T) na financování převážně hlavní sítě (viz [tabulka 1](#)). Kvůli posunu k udržitelnějším druhům dopravy se rozpočet určený na silnice mezi oběma programovými obdobími snížil. V době auditu nebyly rozpočtové přiděly pro víceletý finanční rámec 2021–2027 dosud schváleny.

Tabulka 1 – Finanční prostředky EU přidělené na silniční projekty, 2007–2020 (v mil. EUR)

Nástroj	2007–2013	2014–2020	Celkem
EFRR a Fond soudržnosti	46 544	29 282	75 826
TEN-T	524	–	524
CEF	–	2 060	2 060
Celkem	47 068	31 342	78 410

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise a INEA

⁴ COM(2019) 640 final ze dne 11. prosince 2019.

07 Nástroje financování EU jsou řízeny různými způsoby:

- (a) EFRR a Fond soudržnosti se provádějí v rámci sdíleného řízení. Komise (Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku) vyjednává dohody o partnerství a operační programy (OP) navržené členskými státy, schvaluje je a sleduje jejich provádění, včetně posuzování podmínek, které členské státy musí splnit, aby mohly získat finanční prostředky EU (předběžné podmínky). Na vnitrostátní nebo regionální úrovni odpovídá za řízení operačních programů, které zahrnuje výběr projektů, jejich monitorování a podávání zpráv o jejich provádění, řídicí orgán. V případě velkých projektů (jejichž celkové způsobilé náklady přesahují 75 milionů EUR) schvaluje příspěvek EU jednotlivě Komise.
- (b) Nástroj pro propojení Evropy (dříve také program TEN-T) provádí Komise v rámci přímého řízení. Komise vyhlašuje výzvy k předkládání návrhů pro žadatele o spolufinancování EU a hodnotí je s podporou Výkonné agentury pro inovace a sítě (INEA), na kterou dohlíží Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu.

08 Kromě grantů podporuje EU rozvoj silniční sítě prostřednictvím finančních nástrojů, jako jsou úvěry a záruky, které mají přilákat soukromé investice do dopravní infrastruktury, například prostřednictvím dluhového nástroje CEF a Evropského fondu pro strategické investice. Na projekty v oblasti silniční dopravy poskytuje navíc půjčky Evropská investiční banka.

Rozsah a koncepce auditu

09 Tímto auditem jsme posuzovali pokrok při plnění cíle, kterým je dokončit plně funkční hlavní silniční síť TEN-T, a související úlohu Komise. Za tímto účelem jsme prověřovali, zda:

- (1) EU přispívá k dokončení hlavní silniční sítě TEN-T a k dosažení výsledků pro ty, kteří síť využívají k cestování;
- (2) síť TEN-T funguje podle plánu a Komise dostatečně sleduje, jak postupuje dokončování sítě a jak členské státy přispívají k udržování silnic.

10 Analyzovali jsme roli a úkoly Komise, pokud jde o podporu dokončení hlavní silniční sítě do roku 2030. Posuzovali jsme, co Komise dosud udělala na strategické úrovni, jak byly rozděleny finanční prostředky EU a jak Komise monitoruje realizaci hlavní sítě. Vedli jsme také rozhovory s Komisí, jmenovitě s Generálním ředitelstvím pro mobilitu a dopravu, Generálním ředitelstvím pro regionální a městskou politiku, s agenturou INEA, evropskými koordinátory a Eurostatem. Analyzovali jsme celkové využití EFRR a Fondu soudržnosti v programových obdobích 2007–2013 a 2014–2020 a také finanční prostředky z Nástroje pro propojení Evropy; neprověřovali jsme tedy jednotlivé projekty.

11 Na potvrzení svých zjištění v Komisi jsme také navštívili čtyři členské státy: Bulharsko, Českou republiku, Španělsko a Polsko. Na tyto členské státy společně připadá zhruba 62 % finančních prostředků z EFRR, Fondu soudržnosti a CEF určených na projekty v období 2007–2013 a 2014–2020 a prochází jimi šest z devíti koridorů hlavní sítě (baltsko-jadranský, severomořsko-baltský, středomořský, východní a východostředomořský, atlantský a rýnsko-dunajský), které mají být dokončeny do roku 2030. Rovněž jsme vedli pohovory se zástupci orgánů členských států (ministerstev zodpovědných za investice do dopravy a infrastruktury, řídicích orgánů, správců silniční infrastruktury) a dalších zainteresovaných subjektů (různých národních a evropských sdružení).

12 Rozhodli jsme se tento audit provést, neboť k tomu existuje řada důvodů. Na silniční síť připadá největší podíl pozemní dopravy. Hlavní síť TEN-T by měla být dokončena do roku 2030 a Komise zahájila přezkum nařízení o TEN-T, který má být dokončen nejpozději v roce 2021. EU navíc investovala do silnic velké množství finančních prostředků: 78 miliard EUR od roku 2007 a jednání o programovém období

2021–2027 stále probíhají. V posledních letech Účetní dvůr zkoumal množství aspektů sítě TEN-T se zvláštním zaměřením na jiné druhy dopravy⁵.

⁵ Zvláštní zpráva č. 19/2018 „Evropská vysokorychlostní železniční síť: nikoliv realita, ale nesouvislý systém“, zvláštní zpráva č. 13/2017 „Jednotný evropský systém řízení železničního provozu: bude politické rozhodnutí někdy uskutečněno?“, zvláštní zpráva č. 23/2016 „Námořní doprava v EU: v neklidných vodách – mnoho neúčinných a neudržitelných investic“, zvláštní zpráva č. 8/2016 „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“.

Připomínky

Rozvoj hlavní silniční sítě TEN-T podporovaný finančními prostředky EU a opatřeními Komise postupuje vpřed, a vytváří tak výsledky pro ty, kteří síť využívají k cestování

13 Přezkoumali jsme pokrok v rozvoji hlavní sítě TEN-T v členských státech. Zkoumali jsme, zda k němu přispěly finanční prostředky EU a zapojení Komise na strategické úrovni. V neposlední řadě jsme shromažďovali informace o doposud dosažených výsledcích, pokud jde o kilometry ujeté na dálnici a zkrácení cestovní doby na různých úsecích hlavní sítě.

Silniční síť TEN-T se rozvíjí, avšak středoevropské a východoevropské členské státy stále zaostávají

14 Podle Eurostatu se celková délka dálnic (včetně TEN-T) v EU v letech 2007 až 2017 zvýšila o přibližně 3 100 km. Rozvoj silniční sítě je v devíti koridorech hlavní sítě poměrně pokročilý, přičemž míra dokončení se pohybuje od 70 % po téměř 100 % (viz [tabulka 2](#)).

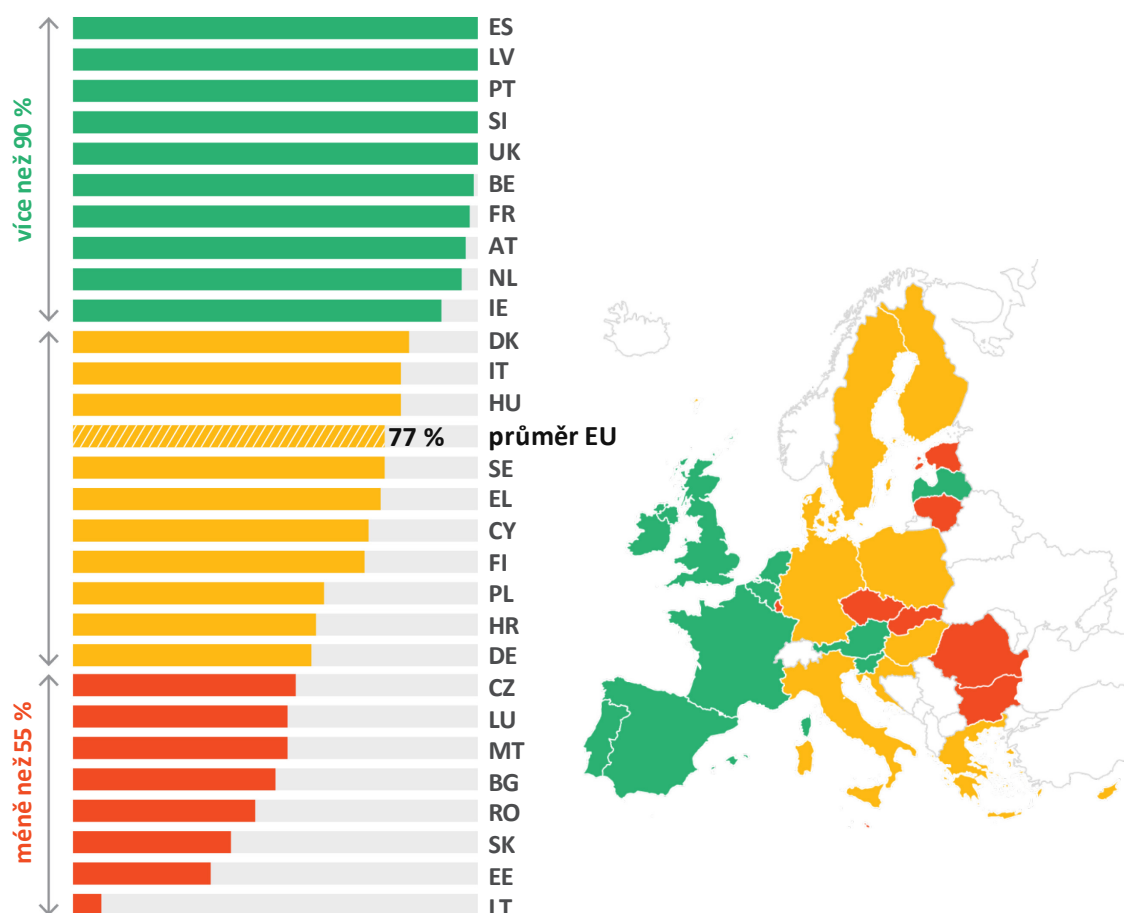
Tabulka 2 – Stav dokončení devíti koridorů hlavní sítě

Koridor	Celková délka (v km)	Stav dokončení
Baltsko-jadranský	3 600	84,0 %
Severomořsko-baltský	4 092	70,0 %
Středomořský	5 500	98,0 %
Východní a východostředomořský	5 400	88,2 %
Atlantský	4 535	99,8 %
Rýnsko-dunajský	4 488	78,0 %
Rýnsko-alpský	1 721	Převážně splňuje normy
Skandinávsko-středomořský	6 300	99,0 %
Severomořsko-středomořský	4 538	V souladu kromě některých napojení tzv. poslední míle

Zdroj: EÚD na základě nejnovějších pracovních plánů koridorů.

15 Celkové údaje o hlavní síti shromážděné Komisí podléhají určitým omezením (viz bod 48). Přesto ukazují na výrazné rozdíly mezi členskými státy, zejména mezi západoevropskými členskými státy na jedné straně a středoevropskými a východoevropskými na straně druhé. Míra dokončení v jednotlivých členských státech podle stavu z roku 2016 (poslední úhrnné údaje) se pohybuje od 7 % (Litva) a 34 % (Estonsko) po zhruba 100 % (například Španělsko a Spojené království), přičemž míra dokončení hlavní sítě v celé EU činí 77 % (viz **obrázek 2**). V případě navštívených členských států jsme získali novější údaje: v době auditu činila míra dokončení v Bulharsku 46 %, v České republice okolo 78 % a v Polsku přibližně 75 %.

Obrázek 2 – Dokončení hlavní silniční sítě TEN-T podle členských států, stav z roku 2016



Zdroj: EÚD na základě údajů Komise (nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/849, Úř. věst. L 128I, 19. 5. 2017, s. 1).

16 Tento rozdíl mezi mírou rozvoje hlavní sítě v západoevropských a středoevropských/východoevropských členských státech potvrdila v roce 2017 sedmá zpráva Komise o hospodářské, sociální a územní soudržnosti, která uvádí, že mnoho regionů v členských státech střední a východní Evropy není doposud propojeno

efektivní silniční sítě a tyto regiony získají lepší přístup na trhy teprve až po dokončení sítě TEN-T⁶.

17 Na tento rozdíl poukázala i studie Evropského parlamentu z roku 2016⁷, v níž se srovnávaly silnice TEN-T spojující 13 dvojic měst v EU-15⁸ a v regionech střední a východní části EU. V EU-15 se jednalo o tyto čtyři dvojice: Barcelona–Sevilla, Paříž–Frankfurt, Kolín–Paříž a Mnichov–Verona a v členských státech střední a východní Evropy šlo o těchto devět dvojic: Záhřeb–Bratislava, Varšava–Praha, Záhřeb–Lublin, Bratislava–Sofie, Budapešť–Sofie, Budapešť–Bukurešť, Sofie–Konstanca, Varšava–Riga a Vilnius–Lublin. Ve studii se konstatovalo, že v jízdních rychlostech mezi nimi byly značné rozdíly, přičemž Česká republika, Slovensko a části Polska se průměru EU-15 blížily mnohem více než pobaltské státy, Rumunsko a Bulharsko. Průměrná rychlost čtyři dvojic v EU-15 činila 100 km/h, avšak u devíti dvojic v regionech střední a východní části EU to bylo 80 km/h. Vysvětlovat by to mohla skutečnost, že silnice spojující každou dvojici měst v EU-15 byly téměř vždy (98 %) dálnicemi, kdežto v novějších členských státech byl tento podíl výrazně nižší (53 %).

18 Další faktor vzešel z průzkumu Světového ekonomického fóra z roku 2018 o vnímané kvalitě silniční infrastruktury, v němž se používala škála od 1 (extrémně špatná) do 7 (extrémně dobrá). Zatímco mezi prvních deset zemí EU patřilo devět členských států z EU-15 s hodnocením od 5,34 v Lucembursku do 6,80 v Nizozemsku, osm zemí s nejnižším hodnocením bylo ve střední a východní části EU s hodnocením od 2,96 v Rumunsku do 4,14 v Polsku⁹.

EU přispěla od roku 2007 na rozvoj sítě TEN-T velkými částkami

19 Jak již bylo řečeno v bodě 14, celkový počet kilometrů dálnic (včetně TEN-T) v EU se mezi lety 2007 a 2017 zvýšil přibližně o 3 100 km, k čemuž EU přispěla značnými částkami. V programovém období 2007–2013 a 2014–2020 činila celková hodnota grantů EU na silniční projekty jak v rámci TEN-T, tak mimo něj přibližně 78 miliard EUR.

⁶ Evropská komise, *Můj region, má Evropa, naše budoucnost. Sedmá zpráva o hospodářské, sociální a územní soudržnosti*, 2017, s. 40.

⁷ Evropský parlament, *Research for TRAN committee: Connectivity and Accessibility of Transport Infrastructure in Central and Eastern European EU Member States, In-depth Analysis*, 2016.

⁸ Členské státy EU před přistoupením v roce 2004.

⁹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/quality-roads_en.

Velká část této podpory pochází z EFRR a Fondu soudržnosti na projekty, které se týkají buď nově postavených silnic, nebo rekonstruovaných či modernizovaných silnic (viz [tabulka 1](#)). Prostředky z ESI fondů přidělené na investice do silnic za programové období 2007–2013 a 2014–2020 shrnují podle členského státu a druhu projektu [přílohy I a II](#). Během stávajícího období vyčlenilo z EFRR anebo Fondu soudržnosti podporu na silniční projekty 21 členských států. Téměř 50 % těchto prostředků připadá jen na Polsko.

20 Ze 78 miliard EUR určených na silnice bylo od roku 2007 na silnice TEN-T z ESI fondů vyčleněno 39,1 miliardy:

- (a) v období 2007–2013 bylo na podporu výstavby 2 400 km nových silnic TEN-T, většinou dálnic a převážně v EU-12, kde během této doby téměř veškeré nové dálnice byly vybudovány s podporou EU, použito 21,3 miliardy EUR. Projevilo se to především v Polsku, kde bylo se spolufinancováním EU ve výši 85 % postaveno 1 056 km (nárůst celkové délky dálnic o 124 %), a v Rumunsku, kde bylo postaveno 314 km (nárůst o 129 %) ¹⁰. Kromě nově postavených silnic TEN-T se z EFRR a z Fondu soudržnosti podpořila rekonstrukce 28 600 km silnic, avšak v té době se nijak nerozlišovalo mezi silnicemi sítě TEN-T a ostatními silnicemi;
- (b) během období 2014–2020 bylo na zhruba 2 000 km nově vybudovaných silnic TEN-T a na 770 km rekonstruovaných silnic TEN-T (včetně dálnic) vyčleněno 17,8 miliardy. Hlavním zdrojem podpory určené na financování silnic TEN-T z ESI fondů je Fond soudržnosti (viz [tabulka 3](#)).

Tabulka 3 – Nové a rekonstruované silnice TEN-T podporované z ESI fondů, 2014–2020 (v km)

	EFRR	Fond soudržnosti	Celkem
Nově vybudováno	327	1 681	2 007
Rekonstruováno	127	643	770

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise ¹¹.

¹⁰ Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF), WP1: Synthesis report, srpen 2016.

¹¹ Platforma veřejně přístupných údajů o ESIF: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>.

21 V době auditu však byla míra dokončení silničních projektů TEN-T spolufinancovaných z ESI fondů v programovém období 2014–2020 stále nízká. V případě nově budovaných silnic TEN-T bylo z 2 007 km plánovaných silnic dosud dokončeno 390 km. V případě rekonstruovaných silnic bylo ze 770 km dokončeno 387 km¹².

22 Ve třech navštívených členských státech, ve kterých nebyla hlavní síť ještě dokončena (Bulharsko, Česká republika a Polsko), přispívalo financování z ESI fondů v programovém období 2014–2020 k pokroku (viz **rámček 1**).

Rámček 1

Podíl financování z ESI fondů na rozvoji hlavní silniční sítě v Bulharsku, České republice a Polsku

V Polsku bylo k podpoře z EFRR nebo Fondu soudržnosti schváleno 30 projektů v hlavní silniční síti TEN-T s 85% spolufinancováním z EU. Po dokončení budou tyto projekty představovat 947 km nově postavených silnic a přibližně 50 km rekonstruovaných silnic (ve srovnání s celou hlavní sítí v délce 3 750 km).

V Bulharsku by silniční projekty v rámci hlavní sítě prováděné s 85% spolufinancováním z EU měly přinést 67 km nově postavených silnic na technicky nejnáročnější části dálnice spojující Sofii s Řeckem (ve srovnání s celkovou hlavní sítí v délce 1 512 km). V Bulharsku bylo významného pokroku dosaženo v programovém období 2007–2013, v němž bylo vybudováno 264 km silnic hlavní sítě.

V České republice v současné době existuje 13 silničních projektů, které mají dopad na hlavní síť a které jsou z EU spolufinancovány ve výši 85 %. Výsledkem dvou z nich budou nové dálniční úseky (o celkové délce 21,5 km) a cílem 11 projektů je rekonstruovat 61,7 km silnic (ve srovnání s celkovou hlavní sítí v délce 1 022 km).

23 Kromě financování z ESI fondů přispěl k rozvoji hlavní sítě TEN-T také Nástroj pro propojení Evropy, který je otevřen všem členským státům a přímo řízen Komisí. Granty na silniční projekty představují přibližně 10 % finančního krytí nástroje, tj. přibližně 2,1 miliardy EUR. Z celkové částky je přibližně 864 milionů EUR vázáno na konkrétní investice do silniční infrastruktury, 599 milionů EUR na infrastrukturu pro alternativní

¹² Platforma veřejně přístupných údajů o ESIF: <https://cohesiondata.ec.europa.eu/themes/7>.

paliva a přibližně 31 milionů EUR na bezpečné a chráněné parkovací plochy. Zbytek se vynakládá na inteligentní dopravní systémy a další telematické aplikace.

24 Z 864 milionů EUR vyčleněných na investice do silniční infrastruktury jde přibližně 97 % na hlavní síť a téměř 80 % (přibližně 662 milionů EUR) je zaměřeno na úseky silnic, které překračují hranici nebo k ní vedou. Příklady tohoto zaměření jsme našli ve čtyřech navštívených členských státech, kde se z CEF spolufinancuje pět takových projektů (viz [rámeček 2](#)).

Rámeček 2

Příklady projektů CEF zaměřených na přeshraniční úseky v navštívených členských státech

V Bulharsku se z CEF spolufinancuje modernizace hlavního tahu I-8 z Kalotiny k sofijskému okruhu, který je součástí hlavní sítě. Zahrnuje modernizaci silnice v délce 14,5 km v přeshraničním úseku, který vede do Srbska. Celkové způsobilé náklady činí 83 milionů EUR, včetně maximálního příspěvku EU ve výši 20,6 milionu EUR.

Ve Španělsku se z CEF financuje výstavba přeshraničního silničního spojení na atlantském koridoru mezi Fuentes de Oñoro a Vilar Formoso (Portugalsko). Odhadované celkové náklady činí přibližně 28,1 milionu EUR. Podpora EU byla stanovena na 10 %, tj. celkově na přibližně 2,8 milionu EUR.

Komise sehrála významnou úlohu na úrovni strategie

25 Když EU v roce 2013 přijala na základě návrhu Komise nařízení o TEN-T, jednalo se o klíčový strategický krok v podpoře dostupnosti a propojení pro všechny regiony EU, a to zejména proto, že nařízení zavedlo koncepci globální a hlavní sítě s různými lhůtami pro jejich realizaci. Tento přístup přispívá k přednostnímu dokončení nejdůležitějších dopravních tras, neboť hlavní síť, včetně devíti hlavních koridorů, musí být dokončena do roku 2030.

26 Aby se usnadnila koordinovaná realizace koridorů, devět evropských koordinátorů (z nichž každý dohlíží na provádění jednoho koridoru), jmenovaných Komisí, zveřejnilo pracovní plány koridorů¹³ a sledovalo jejich provádění. Pracovní plány byly pravidelně aktualizovány a byl k nim přiložen orientační seznam

¹³ Článek 47 nařízení o TEN-T.

plánovaných projektů, v němž jsou uvedeny odhadované náklady, plánované datum dokončení a druh dopravy. Ačkoli pracovní plány nejsou právně závazné, odsouhlasily je všechny členské státy na příslušném koridoru.

27 Kromě rámce stanoveného v nařízení o TEN-T je Komise zapojena na strategické úrovni v členských státech, které využívají ESI fondů (21 z 28 členských států) (viz bod 07). Ve čtyřech členských státech, jež jsme navštívili, Komise při jednání o dohodách o partnerství a operačních programech na programové období 2014–2020 a při jejich schvalování předložila zásadní připomínky, které měly členské státy vést k tomu, aby ve svých plánech upřednostňovaly TEN-T. Například:

- (a) v Bulharsku Komise poukázala na to, že analýza návrhu dohody o partnerství neprokázala dostatečné zaměření na unijní dopravní investice jako na prioritu pro následující programové období a že dohoda o partnerství musí dále uvádět, že klíčovou prioritní investicí je dokončení dálnice mezi Sofií a řeckou hranicí v hlavní síti. Dokončení této dálnice pak bylo stanoveno jako klíčová priorita jak v dohodě o partnerství schválené v říjnu 2015, tak v příslušném operačním programu pro dopravu na období 2014–2020;
- (b) v Polsku Komise při jednání o dohodě o partnerství s vnitrostátními orgány poukázala na to, že návrh dohody o partnerství povoluje všechny typy silnic pro sekundární propojení bez stanovení priorit, včetně propojení ve venkovských oblastech, což nebylo v souladu s postojem Komise. Komise proto konstatovala, že místní silnice mohou být obvykle financovány z EFRR pouze tehdy, pokud „zajišťují přímé spojení se sítí TEN T“ nebo „jsou přímo napojeny na hlavní a globální síť“;
- (c) Komise požádala Českou republiku, aby posílila vazbu mezi národní dopravní strategií a dohodou o partnerství tím, že v ní výslovně uvede dokončení koridorů hlavní sítě.

Zkrácení cestovní doby a více kilometrů na dálnici

28 Z údajů, které jsme získali během auditu v Komisi a ve čtyřech navštívených členských státech, vyplynulo, že v letech 2012 až 2019 se cestovní doba obecně zlepšila. Analyzovali jsme čtyři trasy: Madrid–Varšava, Tallinn–Vídeň, Bukurešť–Paříž a Burgas–Berlín. Tyto trasy procházejí všemi čtyřmi členskými státy, které jsme navštívili, a pokrývají velkou část hlavní sítě na jiho–severní a západo–východní ose (viz [obrázek 3](#)).

Obrázek 3 – Čtyři analyzované trasy (2019)



- Bukurešť–Paříž
- Burgas–Berlín
- Madrid–Varšava
- Tallinn–Viedeň
- Všechny ostatní koridory

0 250 500 750 1000 km

Zdroj: Eurostat.

29 Zjistili jsme, že se zvýšil počet kilometrů ujetých po dálnici, což vytváří časové úspory a přispívá k vyšší bezpečnosti a kvalitě cestování. Největší nárůst byl na trase Tallinn–Viedeň, kde se počet kilometrů dálnice zvýšil o 190 % z 200 km v roce 2012 na 580 km v roce 2019 a časová úspora činila 8 % (viz [tabulka 4](#)).

Tabulka 4 – Vyšší počet kilometrů po dálnici a zkrácení cestovní doby mezi lety 2012 a 2019

	Celková cesta v r. 2019 (km)	Změna délky dálnice (km)	Změna délky dálnice	Celková doba v r. (minuty)	Časová úspora (minuty)	Časová úspora
Bukurešť–Paříž	2 322	312	17,0 %	1 291	33	2,5 %
Burgas–Berlín	2 039	339	30,0 %	1 232	33	2,6 %
Madrid–Varšava*	2 920	400	17,0 %	1 485	104	6,5 %
Tallinn–Vídeň	1 706	380	189,0 %	1 070	93	8,0 %

* Vzhledem k tomu, že hlavním kritériem byla nejrychlejší trasa, byla v tomto případě trasa v letech 2012 a 2019 odlišná.

Zdroj: EÚD na základě výpočtu Eurostatu.

30 Informace, které jsme shromáždili při návštěvách ve čtyřech členských státech, rovněž ukazují, že dokončení úseků, které patří do hlavní silniční sítě, pomohlo zkrátit cestovní dobu. Například:

- (a) v Bulharsku se z velké části díky podpoře EU celková dálniční síť téměř zdvojnásobila ze 418 km v roce 2007 na 757 v roce 2018. V období 2007–2013 spolufinancovala EU ve výši 85 % dokončení 264 km dálnic hlavní sítě, včetně dokončení dvou dálnic: jedné spojující Sofii a Burgas a druhé vedoucí k hranici s Tureckem. Podle bulharských orgánů zkrátilo dokončení první dálnice cestovní dobu mezi Sofií a Burgasem přibližně o 90 minut, protože průměrná rychlost se zvýšila z 68 km/h na 105 km/h. Po dokončení druhé dálnice se cesta ze Sofie k turecké hranici také zkrátila o zhruba 90 minut;
- (b) ve Španělsku po dokončení pěti chybějících částí hlavní silniční sítě oznámily orgány zlepšení úrovně služeb (zvýšení kapacity), průměrné rychlosti (zkrácení cestovní doby) a bezpečnosti silničního provozu na těchto úsecích. Časová úspora dosažená na těchto úsecích mezi lety 2004 a 2017 se pohybovala od 15 % do 38 %;
- (c) v Polsku z ukazatelů vyplývá, že propojení se celkově zlepšuje: celková cestovní doba mezi 18 velkými městy se snížila ze 4,3 hodiny v roce 2013 na 4,1 hodiny v roce 2018.

Některé klíčové faktory však brání plné funkčnosti hlavní silniční sítě TEN-T

31 Zkoumali jsme, zda funkčnost hlavní silniční sítě TEN-T omezují nějaké významné faktory. Aby byla hlavní síť EU plně funkční, musí být dokončena, pokud jde o třídu silnic a technické požadavky, a musí být dobře udržována. Její financování by mělo být prioritou a Komise by měla hrát klíčovou úlohu při koordinaci – aby se budování sítě vyhnulo případným překážkám – a při monitorování pokroku při jejím dokončování. Za tímto účelem jsme posuzovali, zda chybí některé části infrastruktury a zda je financování EU na období 2014–2020 přidělováno v souladu s cíli politiky TEN-T, zejména s ohledem na dokončení hlavní sítě. Rovněž jsme zjišťovali, zda monitorování, které Komise provádí, jí umožňuje sledovat dosažený pokrok a spolehlivě odhadovat, zda je pravděpodobné, že síť bude do roku 2030 dokončena, a v případě potřeby přijímat nápravná opatření. Rovněž jsme prověřovali, zda rozpočty členských států určené na údržbu umožňují zajistit dlouhodobé fungování hlavní silniční sítě.

Většina finančních prostředků z ESI fondů na období 2014–2020 byla přidělena mimo hlavní silniční síť TEN-T

32 V roce 2013 zavedlo nařízení o TEN-T koncepci hlavní sítě v rámci sítě TEN-T, aby se prioritou stalo dokončení nejdůležitějších tras z hlediska provozu. Zjistili jsme, že zatímco v období 2014–2020 se omezené prostředky z CEF určené na silnice přidělovaly téměř výhradně na hlavní síť (viz bod 23), většina prostředků z ESI fondů, tj. 65,7 %, určených na silniční projekty, byla přidělena mimo hlavní silniční síť TEN-T (viz [tabulka 5](#)). Při jednání o přidělech na období 2014–2020 však míra dokončení hlavní silniční sítě ve většině středoevropských a východoevropských členských států nepřesahovala 55 %. Podíl financování s ESI fondů určeného na silnice a přiděleného na hlavní a globální síť v každém členském státě na období 2014–2020 a stav dokončení sítí v roce 2013 uvádí [příloha III](#).

Tabulka 5 – Prostředky na silniční projekty poskytnuté z ESI fondů, 2014–2020

Silniční síť	Přidělené prostředky (jako podíl veškerých přídělů na silnice)	Přidělené prostředky (v mld. EUR)
Hlavní síť	34 %	10,1
Globální síť	27 %	7,7
Mimo síť TEN-T	39 %	11,5

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

33 To bylo patrné v České republice, která na hlavní síť vyčlenila pouze 15 %, zatímco většina podpory z ESI fondů šla mimo síť TEN-T. Zaznamenali jsme i pozitivní příklady Chorvatska a Bulharska, které na investice do hlavní sítě vyčlenily 83 % a 78 % své podpory (viz [tabulka 6](#)). Úplné informace jsou v [příloze III](#).

Tabulka 6 – Prostředky z ESI fondů poskytnuté na silnice (2014–2020) a stav dokončení hlavní sítě v roce 2013

Členský stát	Přiděleno na hlavní síť	Přiděleno na globální síť	Přiděleno mimo TEN-T	Dokončení hlavní silniční sítě v r. 2013
Bulharsko	78 %	0 %	22 %	45 %
Chorvatsko	83 %	0 %	17 %	60 %
Česká republika	15 %	22 %	63 %	55 %
Polsko	32 %	32 %	36 %	33 %

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

34 EFRR a Fond soudržnosti se také zřetelně liší v tom, jak se z nich financují silniční projekty (viz bod [06](#)). Zatímco prostředky z Fondu soudržnosti určené na silnice byly zaměřeny výhradně na TEN-T (57 % základní a 43 % globální síť), z EFRR se převážně podporovaly silniční projekty mimo TEN-T. Konkrétně finanční prostředky z EFRR na projekty v rámci hlavní silniční sítě představovaly 11 % celkových financí přidělených na silnice (viz [tabulka 7](#)).

Tabulka 7 – Prostředky z EFRR a Fondu soudržnosti přidělené na silniční projekty, 2014–2020

	Hlavní síť	Globální síť	Mimo TEN-T
Fond soudržnosti	57 % (8,4 mld. EUR)	43 % (6,3 mld. EUR)	0 %
EFRR	11 % (1,7 mld. EUR)	10 % (1,4 mld. EUR)	79 % (11,4 mld. EUR)

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

35 Nařízení o TEN-T vyžaduje, aby hlavní silniční síť byla tvořena dálnicemi nebo rychlostními silnicemi, přičemž rozhodnutí ponechává na členském státu. V této souvislosti je důležité připomenout, co Účetní dvůr vyjádřil v předchozích zvláštních zprávách¹⁴. Vzhledem k tomu, že náklady na stavbu dálnic jsou podstatně vyšší než náklady na rychlostní silnice (rychlostní silnice mohou být v průměru o 43 % levnější než dálnice), rozhodnutí o třídě silnice musí vycházet z důkladné analýzy nákladů a přínosů a musí to být rozhodnutí přijímané jednotlivě pro každý projekt, a nikoli systematické rozhodnutí pro celou silniční síť v členském státě. V navštívených členských státech jsme zaznamenali různé přístupy k této otázce: zatímco Česká republika a Španělsko se rozhodly budovat výhradně dálnice, v Polsku a Bulharsku se staví oba typy silnic (viz [tabulka 8](#)).

Tabulka 8 – Hlavní silniční síť podle třídy silnice (dokončená a plánovaná) ve čtyřech navštívených členských státech v roce 2019

Členský stát	Dálnice	Rychlostní silnice	Celková délka hlavní silniční sítě
Bulharsko	1 120 km (74 %)	392 km (26 %)*	1 512 km
Česká republika	1 000 km (98 %)	23 km (2 %)	1 023 km
Polsko	1 910 km (51 %)	1 840 km (49 %)	3 750 km
Španělsko	5 914 km (99,5 %)	26 km (0,5 %)	5 940 km

Pozn.: orientační hodnota, protože v době auditu nebylo o některých úsecích hlavní sítě s konečnou platností rozhodnuto.

Zdroj: EÚD na základě údajů poskytnutých vnitrostátními orgány.

¹⁴ Zvláštní zpráva č. 5/2013: „Jsou prostředky z fondů politiky soudržnosti EU vynakládány na silnice řádně?“, zvláštní zpráva č. 9/2018: „Partnerství veřejného a soukromého sektoru v EU: rozšířené nedostatky a omezené přínosy“.

Překážky plynulého cestování na hlavní silniční síti

Některé přeshraniční úseky jsou nedokončené

36 V nařízení o TEN-T¹⁵ je „přeshraniční úsek“ definován jako „úsek zajišťující kontinuitu projektu společného zájmu mezi nejbližšími městskými uzly na obou stranách hranice dvou členských států nebo mezi členským státem a sousední zemí“. V souladu s touto definicí může přeshraniční úsek popisovat delší úsek sítě, a nikoli několik kilometrů na obou stranách hranice.

37 Přeshraničním úsekům je třeba věnovat zvláštní pozornost, neboť mezery v přeshraniční infrastruktuře snižují zamýšlený dopad celounijní sítě. V příslušných pracovních plánech koridorů byly označeny nedokončené přeshraniční úseky jak mezi členskými státy (například mezi Polskem a Slovenskem na baltsko-jadranském koridoru), tak úseky vedoucí k hranici se zemí mimo EU (například prodloužení maďarské dálnice M3 k ukrajinské hranici na středomořském koridoru).

38 Kromě toho jsme zjistili, že ve čtyřech členských státech, které jsme navštívili, několik přeshraničních úseků chybí a zejména v některých případech hrozí, že nebudou do roku 2030 dokončeny:

- (a) V České republice jsou čtyři ze sedmi přeshraničních úseků již dokončené, ale zbývající tři (s Polskem, Slovenskem a Rakouskem) chybí a hrozí, že nebudou do roku 2030 dokončeny. Tyto úseky mají celkovou délku 154 km (z celkové hlavní sítě v délce 1 022 km). Dva projekty budou zahájeny až v roce 2027. Vzhledem k tomu, že průměrná doba potřebná pouze k přípravě výstavby dálnic (včetně všech nezbytných povolení) je 13 let¹⁶, je velmi nepravděpodobně, že tyto projekty budou do roku 2030 dokončeny.
- (b) V Bulharsku je v současné době z hlavní sítě dokončen pouze jeden ze šesti přeshraničních úseků (s Tureckem) a další dva jsou ve výstavbě (se Srbskem a Řeckem). Ze zbývajících tří je jeden společný se zemí mimo EU (Severní Makedonií) a dva s Rumunskem (viz [rámeček 3](#)). Ve druhém případě se projekty připravují, ale v době auditu neexistoval schválený harmonogram a jejich dokončení nebylo finančně zajištěno. Přeshraniční úsek se Severní Makedonií není

¹⁵ Čl. 3 písm. m) nařízení TEN-T.

¹⁶ Kontrolní závěr z kontrolní akce 17/05 „Výstavba, modernizace a rekonstrukce dálnic“, <https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K17005.pdf>.

v klíčových strategických dokumentech pro dopravu stanoven jako priorita. Hrozí tedy, že projekty nebudou do roku 2030 dokončeny.

Rámeček 3

Most přes Dunaj

Most přes řeku Dunaj mezi Bulharskem a Rumunskem na východním a východostředomořském koridoru (Vidin–Calafat) byl postaven s finanční podporou EU. I když je v provozu od roku 2013, stále není na obou stranách hranice přístupný po silnicích, které by byly v souladu s TEN-T. Tato situace narušuje plynulé cestování na tomto koridoru. V současné době trvá cesta osobním automobilem ze Sofie do Bratislavy déle trasou, která vede koridorem, než přes jinou zemi (Srbsko), i když se připočte doba strávená kontrolou na vnějších hranicích. Podle Eurostatu trvá druhá možnost o 25 % (171 minut) kratší dobu na zhruba stejnou vzdálenost 1 000 km v případě obou tras.

- (c) V Polsku je stav pokročilejší, neboť z deseti přeshraničních úseků se sousedními zeměmi je šest již dokončeno a tři by měly být dokončeny do roku 2023 (s Litvou, Slovenskem a Českou republikou). Datum dokončení není potvrzeno pouze u úseku k běloruské hranici;
- (d) Rovněž ve Španělsku jsou již čtyři z pěti přeshraničních úseků dokončeny a zbývajících úsek s Portugalskem na atlantském koridoru je ve výstavbě a předpokládá se, že bude dokončen v roce 2020.

Plynulému cestování brání nedostatečně koordinovaný způsob budování chráněných parkovacích ploch a infrastruktury pro alternativní paliva

39 V nařízení o TEN-T¹⁷ se vyžaduje „budování odpočívadel na dálnicích přibližně každých 100 km [...] s cílem zajistit [...] přiměřené parkovací plochy pro komerční uživatele silnic s odpovídající úrovní bezpečnosti a ochrany“. V nařízení se však nevysvětluje, co představuje bezpečné a chráněné parkování, ani se nevymezuje rámec, který by umožnil stanovit dostatečnou dostupnost parkování. Členské státy tak dosud uplatňovaly vlastní kritéria, podle nichž parkovací plochy klasifikují jako bezpečné a chráněné.

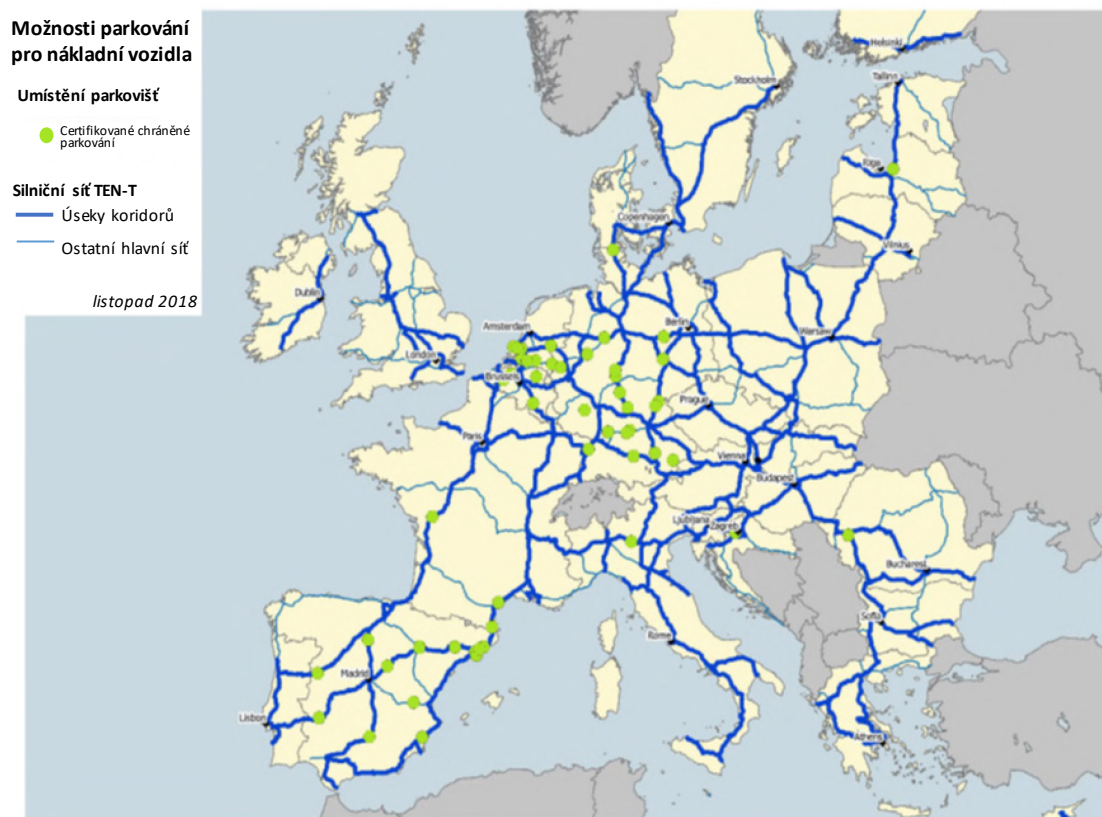
¹⁷ Čl. 39 odst. 2 písm. c) nařízení o TEN-T.

40 V únoru 2019 proto Komise ve spolupráci se zúčastněnými stranami z odvětví silniční dopravy zveřejnila studii o bezpečných a chráněných parkovacích místech pro nákladní vozidla¹⁸. Studie poukázala na chybějící komplexní databázi a na existenci různých systémů klasifikace. V zájmu nápravy tohoto stavu byla ve studii navržena norma EU pro parkovací místa pro nákladní vozidla. Norma se zaměřuje na bezpečnost (s bronzovou, stříbrnou, zlatou a platinovou úrovní) a na základní požadavky na služby (sprchy, elektřina, strava atd.), které musí být splněny pro získání osvědčení o bezpečnosti. Ačkoli studie je pro odvětví užitečným vodítkem, norma není právně závazná a členské státy mohou i nadále pro bezpečné a chráněné parkování definovat svá vlastní kritéria.

41 Studie dále ukázala, že z 300 000 parkovacích míst, která hlavní síť TEN-T nabízí, je pouze 7 000 míst (v 57 parkovištích v několika málo zemích) považováno za „bezpečná a chráněná“ (viz [obrázek 4](#)). Poukázala rovněž na všeobecný nedostatek přibližně 100 000 parkovacích míst, a to ještě před tím, než se zohlední bezpečnost a ochrana. To podle našich zjištění potvrzují například pracovní plány pro východní a východostředomořský koridor, v nichž se uvádí, že v některých zemích v koridoru není na dlouhých vzdálenostech k dispozici vhodná parkování.

¹⁸ *Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks, Final Report*, Evropská komise, únor 2019.

Obrázek 4 – Certifikované chráněné parkování v hlavní síti TEN-T



Zdroj: Evropská komise, *Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks*, s. 20.

42 Nařízení TEN-T rovněž nestanoví jasné požadavky na infrastrukturu pro alternativní paliva, a pouze požaduje, aby bylo dáno k dispozici příslušné zařízení. Podrobnější minimální požadavky stanoví směrnice 2014/94/EU¹⁹, která uvádí, že infrastruktura pro alternativní paliva musí být vybudována a realizována prostřednictvím vnitrostátních rámců politiky do konce roku 2020, případně 2025 podle druhu paliva. Sem by měly patřit dobíjecí stanice pro elektrická vozidla a plnicí stanice se zemním plynem (zkapalněným zemním plynem – LNG a stlačeným zemním plynem – CNG) a (volitelně) vodíkem. Vzhledem k tomu, že členské státy plánují své vnitrostátní cíle pro každé palivo individuálně na základě počtu vozidel v provozu na svém území, může být v současné době jeden typ palivové infrastruktury široce dostupný v jedné zemi v koridoru hlavní sítě TEN-T, avšak vzácný v další, což má dopad na plynulost mezinárodního cestování.

43 I když například podle Komise severomořsko-baltský koridor splňuje požadavky na infrastrukturu pro alternativní čistá paliva, ne všechny druhy paliva jsou skutečně

¹⁹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1).

dostupné podél celého koridoru. Z osmi členských států v koridoru jeden nestanovil vnitrostátní cíle a tři další dosud nevybudovaly žádnou infrastrukturu pro LNG. Situaci může navíc ještě zhoršit skutečnost, že cíle týkající se infrastruktury pro vodík jsou nepovinné. Tři z osmi členských států nestanovily žádné cíle a pouze čtyři budují čerpací stanice na vodík. Nákladní vozidlo na LNG nebo vodík může jen obtížně cestovat z jednoho konce severomořsko-baltského koridoru na druhý, protože plnicí stanice nejsou dostupné podél celého koridoru.

Nedostatky v rámci Komise pro monitorování oslabují její schopnost přijímat nápravná opatření

Nejsou stanoveny žádné průběžné cíle, které by Komisi umožnily řádně sledovat pokrok a přijímat nápravná opatření

44 Nařízení o TEN-T stanoví jasné cíle a lhůty pro úplné dokončení sítě: hlavní síť má být dokončena do roku 2030 a globální síť do roku 2050. Bude-li práce na hlavní síti zahájena či dokončena s výrazným zpožděním, dává nařízení o TEN-T Komisi právo požádat příslušný členský stát o vysvětlení²⁰ s cílem vyřešit problém, který vedl ke zpoždění.

45 Nařízení však nestanoví celkové dílčí cíle nebo dílčí cíle podle jednotlivých způsobů dopravy, jejichž pomocí by Komise mohla pokrok při dokončování obou sítí pravidelně sledovat. Z tohoto důvodu je pro Komisi v praxi obtížné přijmout v případě potřeby nápravná opatření ještě před konečnou lhůtou pro dokončení každé sítě. Komise dosud nepožádala žádný členský stát o vysvětlení, přestože v některých členských státech byl pokrok relativně pomalý a existuje riziko, že svou hlavní síť nedokončí včas.

46 V souladu s nařízením o TEN-T²¹ zahájila Komise v dubnu 2019 veřejnými konzultacemi přezkum provádění hlavní sítě. To Komisi dává možnost napravit nedostatky uvedené v této zprávě.

²⁰ Článek 56 nařízení o TEN-T.

²¹ Článek 54 nařízení o TEN-T.

Nástroje, pomocí kterých Komise sleduje pokrok při dokončování hlavní silniční sítě, nejsou plně účinné

47 Komise zavedla některé nástroje, kterými sleduje pokrok při dokončování hlavní silniční sítě a její soulad s technickými požadavky stanovenými v nařízení o TEN-T. Jedná se o tyto nástroje, definované v nařízení o TEN-T:

- (a) zprávy o pokroku při provádění sítě TEN-T, které Komise zveřejňuje každé dva roky a předkládá je Evropskému parlamentu a Radě. Zprávy uvádí, do jaké míry je hlavní silniční síť v souladu s celounijním kritériem založeným na dálnicích a rychlostních silnicích, a informují o využívání finanční podpory EU při budování sítě²². První zprávu o pokroku přijala Komise v červnu 2017²³ a další by měla zveřejnit do poloviny roku 2020;
- (b) interaktivní systém geografických a technických informací pro transevropskou dopravní síť, označovaný jako TENtec, do něhož by členské státy měly předávat roční údaje²⁴ a z něhož vychází zpráva o pokroku a další strategické dokumenty;
- (c) pro každý z devíti hlavních koridorů²⁵ pracovní plány koridorů předložené jednotlivými evropskými koordinátory spolu s orientačním seznamem plánovaných projektů s odhadovanými náklady a plánovaným datem ukončení.

48 Zjistili jsme však, že tyto nástroje nejsou plně účinné. Ne všechny obsahují informace o celé hlavní síti: ačkoli, pokud jde o provádění sítě, jsou pracovní plány koridorů poměrně podrobné, vztahují se jen na 68 % hlavní sítě. Údaje navíc nejsou aktuální; jejich spolehlivost je ovlivněna neexistencí jednotného přístupu a neexistují žádné ukazatele výsledků.

49 Informace zaznamenané v systému Komise nejsou aktuální. Nejnovější dostupné údaje pocházejí z roku 2016, přestože se předpokládá, že členské státy budou do systému TENtec předávat údaje ročně. Postup předávání údajů však není jasný, neboť členské státy nemají stanovenou žádnou lhůtu k tomu, aby zaslaly údaje za vymezené

²² Čl. 49 odst. 3 nařízení o TEN-T.

²³ Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Zpráva o pokroku v realizaci sítě TEN-T v letech 2014 a 2015, 19.6.2017, COM(2017) 327 final.

²⁴ Čl. 49 odst. 1 nařízení o TEN-T.

²⁵ Článek 47 nařízení o TEN-T.

období, a Komise nemá stanovenou žádnou lhůtu k tomu, aby údaje zpracovala a zpřístupnila je v systému.

50 Kromě toho jsme zjistili, že chybějící jednotný přístup ovlivňuje spolehlivost údajů, které Komise zveřejňuje a z nichž vychází ve svých zprávách o pokroku a dalších dokumentech²⁶:

- (a) neexistuje jednotná metodika, podle níž by se silniční úseky definovaly jako „dokončené“ a „určené k modernizaci“. Členské státy nepoužívají pojmy stejným způsobem, což snižuje spolehlivost a srovnatelnost údajů o míře dokončení. Některé úseky, které jsou již dokončené, pokud jde o třídu silnice, může členský stát považovat za úseky vyžadující v budoucnosti modernizaci, zatímco jiný členský stát je může vykázat jako úseky splňující požadavky v plném rozsahu (viz *rámeček 4*);
- (b) obsah pracovních plánů není dostatečně sjednocen, aby byla zajištěna srovnatelnost údajů, zejména pokud jde o dostupnost alternativních paliv a bezpečných a chráněných parkovacích ploch, neboť v některých plánech se plnění požadavků vykazuje v procentech, zatímco jiné uvádějí konkrétní údaje nebo v tomto ohledu neuvádějí údaje žádné.

²⁶ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/investments-infrastructure/ten-t-completion-roads_en.

Rámeček 4

Příklady nespolehlivých údajů v důsledku nejednotné metodiky

- (a) Bulharsko: podle posledních údajů Komise (nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/849) míra dokončení hlavní sítě v roce 2016 činila 50 %, zatímco v době auditu (květen 2019) informovaly bulharské orgány o míře dokončení 46 %.
- (b) Lotyšsko: podle posledních údajů Komise (nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/849) míra dokončení hlavní sítě v roce 2016 činila 100 %, zatímco podle údajů z roku 2014 v třetím pracovním plánu pro severomořsko-baltský koridor dosahovala míra dokončení lotyšského úseku 8 %. V aktualizaci studie o koridoru z roku 2017 byla uvedena míra 36 %. Podle internetové stránky národní správy silnic práce na hlavní silniční síti stále pokračují²⁷, což znamená, že hlavní síť není ještě dokončena.
- (c) Německo: ačkoli se míra dokončení sítě v Německu v roce 2016 uvádí jako 59 %, z příslušných pracovních plánů plyne, že německé silniční úseky jsou dokončeny.

51 Výše uvedené nedostatky Komisi neumožňují odpovídajícím způsobem sledovat skutečný pokrok při dokončování hlavní silniční sítě. Komise tak může jen s obtížemi spolehlivě odhadovat pravděpodobnost jejího dokončení do roku 2030 a v případě potřeby včas přijímat nápravná opatření na základě nařízení o TEN-T (viz bod 44).

52 Kromě toho je Komise pravidelně informována o vývoji operačních programů v oblasti dopravy v členských státech, které přidělují peněžní prostředky z ESI fondů na silnice, a to prostřednictvím výročních zpráv o provádění, schůzí monitorovacích výborů nebo návštěv na místě. Operační programy rovněž obsahují řadu ukazatelů výstupů a výsledků, které se vztahují na spolufinancované silničními úseky.

53 Pokud jde o ukazatele, zjistili jsme, že monitorovací nástroje Komise se zaměřují na ukazatele výstupů a neposkytují informace o výsledcích dosažených v úsecích sítě, které již byly dokončeny. Zpráva o pokroku ani žádný z devíti plánů koridorů například neobsahují informace o časových úsporách nebo vyšší průměrné rychlosti, i když některé údaje má Komise již k dispozici (viz bod 28).

54 Rovněž nebyly stanoveny žádné společné ukazatele výsledků pro silnice, pokud jde o financování EU. Členské státy stanovily vlastní ukazatele výsledků pro silniční

²⁷ <https://lvceli.lv/>.

projekty, jako je nasycení silnic v Bulharsku, rychlost vzdušnou čarou (*equivalent straight-line speed*) v České republice a syntetický ukazatel silniční dopravní dostupnosti v Polsku. Nejsou však srovnatelné a nelze je agregovat ani pro celou EU, ani na úrovni koridorů.

55 Komise navrhla soubor společných ukazatelů výstupů a výsledků pro podporu z ESI fondů na programové období 2021–2027, včetně ukazatelů konkrétně pro silnice (například „uživatelé nově vybudovaných, rekonstruovaných nebo modernizovaných silnic“ a „časové úspory díky lepší silniční infrastruktuře“), což představuje krok vpřed, který posílí monitorování výsledků na úrovni EU, jež Komise provádí. Ukazatele se však vztahují na silnice obecně, a nikoli konkrétně na silnice TEN-T. V době práce na auditní zprávě nebyl tento předpis ještě schválen²⁸.

Hlavní silniční síť ohrožuje ve střednědobém až dlouhodobém výhledu nedostatečná údržba prováděná členskými státy

Ačkoli údržba spadá především do působnosti členských států, zabývají se jí i předpisy EU

56 Cílem údržby je spíše uchování aktiv než jejich modernizace²⁹. Za financování a řízení údržby silnic, včetně hlavní sítě, odpovídají členské státy. Ačkoli peněžní prostředky EU nemohou být použity na údržbu (pouze na rekonstrukci nebo modernizaci silnic), právní předpisy EU upravují i tuto otázku, jak je vysvětleno níže.

57 Nařízení o TEN-T údržbu upravuje takto: „Plánování, rozvoj a provozování transevropské dopravní sítě probíhají způsobem účinně využívajícím zdroje, a to: rozvojem, zlepšováním a udržováním stávající dopravní infrastruktury [...]“ a „[...] silnice jsou patřičně udržovány [...]“³⁰.

58 Předběžné podmínky spojené s postupem financování z ESI fondů vyžadují, aby Komise posoudila otázku údržby v členských státech, které ESI fondy čerpají. Podle

²⁸ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti, COM(2018) 372 final.

²⁹ Generální ředitelství pro regionální a městskou politiku, *Maintenance of road transport infrastructure*, diskusní dokument, 24.4.2013.

³⁰ Čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 17 odst. 2. Viz též čl. 10 odst. 1 písm. e): „Při rozvoji globální sítě mají obecnou prioritu opatření nezbytná pro [...] zlepšováním nebo zachováním kvality infrastruktury z hlediska bezpečnosti, ochrany, účinnosti, odolnosti vůči změně klimatu [...]“.

příslušné předběžné podmínky musí komplexní dopravní plány nebo rámce, které mají být předloženy Komisi, obsahovat nezbytná opatření mimo jiné pro zlepšování nebo zachování kvality infrastruktury z hlediska bezpečnosti, ochrany, účinnosti, odolnosti vůči změně klimatu a případně vůči katastrofám a také z hlediska kvality služeb a plynulosti dopravních toků. Komise v této souvislosti zasáhla ve čtyřech členských, které jsme navštívili. Například požádala Polsko, aby se více zaměřilo na údržbu (a proto polský dopravní plán poté odkazoval na konkrétní právní předpisy týkající se financování pozemní dopravní infrastruktury), a trvala na tom, aby v dohodě o partnerství s Bulharskem bylo stanoveno, že je třeba účinně udržovat silniční infrastrukturu a vytvářet finanční zdroje pomocí systému poplatků.

59 Výše popsany postup se vztahuje pouze na členské státy, které čerpají prostředky z ESI fondů na silnice, a Komise nemá nástroj, kterým by řešila problematiku údržby v jiných členských státech. Na druhé straně, zatímco v členských státech podporovaných v rámci politiky soudržnosti, včetně Polska, České republiky a Bulharska, na něž se vztahuje tento audit, se budují nové dálnice, silniční síť postavená v jiných členských státech v předešlých desetiletích také s použitím financování z EU již vyžaduje nebo může brzo vyžadovat významnou strukturální údržbu. Problém se týká nejen silnic, ale i dalších konstrukčních prvků, jako jsou mosty a tunely.

60 Údržbou se rovněž zabývá revidovaná směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, která vstupuje v platnost na konci roku 2019³¹. Směrnice odkazuje na transevropskou silniční síť, jak je definována v nařízení o TEN-T. Členským státům ukládá provádět „posouzení silniční sítě“ a stanovit pro tato posouzení některé indikativní prvky, mezi něž kromě jiného patří provozní vlastnosti a údržba. První hodnocení musí být provedeno nejpozději do roku 2024 a poté nejméně jednou za pět let. Komise by pomocí těchto údajů mohla shromažďovat informace o funkčnosti hlavní sítě.

61 V programovém období 2021–2027 by základní podmínka „komplexní plánování dopravy na příslušné úrovni“ členským státům čerpajícím prostředky z ESI fondů na silnice ukládala poskytovat informace o dostupnosti rozpočtových a finančních zdrojů na financování plánovaných investic a pokrytí nákladů na provoz a údržbu stávající a plánované infrastruktury. Bude-li tato podmínka přijata a řádně aplikována, bude to krok vpřed, neboť tyto členské státy by ji musely uplatňovat po celé programové

³¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 305, 26.11.2019, s. 1).

období, jinak by výdaje související s příslušným cílem nemohly zahrnout do svých žádostí o platbu.

Vnitrostátní rozpočty na údržbu trvale klesají a nevyvíjejí se v souladu s rostoucí délkou infrastruktury a stárnutím klíčových propojení

62 Podle Komise musí být údržba vhodně plánována na základě zásad pro správu majetku, aby se zajistila nákladová efektivnost a optimalizovala očekávaná životnost infrastruktury³².

63 Výdaje členských států EU na údržbu silnic v absolutních číslech klesají. Podle OECD průměr EU v letech 2007 až 2017 poklesl téměř o polovinu. Komise si je této skutečnosti vědoma, což vyjádřila i v nedávné zprávě o současných trendech a problémech v oblasti dopravy v EU: „Silniční infrastruktura v celé EU se zhoršuje z důvodu nedostatečné údržby. Rozpočty na údržbu jsou často kráceny a nevyvíjejí se v souladu s rostoucí délkou infrastruktury a stárnutím klíčových propojení. To vedlo v mnoha zemích EU ke zhoršení stavu silnic a k vyššímu riziku nehod, kongesce, zvýšení hlučnosti a omezení služeb pro společnost“³³.

64 Ve třech ze čtyř navštívených členských států jsme v letech 2007 až 2017 zaznamenali významný pokles ve financování údržby (viz [tabulka 9](#)). V Polsku se rozpočet snížil o dvě třetiny a v Bulharsku více než o polovinu. Ve Španělsku poklesl v letech 2008 až 2017 o 50 %, přičemž přibližně 300 milionů EUR z rozpočtu na údržbu bylo vyplaceno koncesionářům dálnic, na nichž uživatelé neplatí přímé poplatky. Rozpočet se zvýšil pouze v České republice, ačkoli v téže době byly do provozu uvedeny další kilometry silnic.

³² Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky, diskusní dokument o údržbě infrastruktury, Brusel, 19.3.2019.

³³ Evropská komise, *Transport in the European Union Current Trends and Issues*, březen 2019, s. 13.

Tabulka 9 – Vnitrostátní rozpočty na údržbu silnic, 2007–2017 (v mil. EUR)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bulharsko	215	203	69	100	71	103	96	93	93	93	-
Česká republika	590	611	578	670	570	571	513	587	684	767	721
Polsko	1 515	2 004	2 340	2 636	2 679	428	438	383	416	419	517
Španělsko *	983	1 106	1 325	1 103	851	650	661	601	535	551	563

Poznámka: *údaje o Španělsku se týkají výhradně rozpočtu na údržbu sítě státních silnic.

Zdroj: EÚD na základě údajů OECD (pro Bulharsko, Českou republiku a Polsko) a vnitrostátních údajů pro Španělsko.

65 Tento stav se projevuje v kvalitě infrastruktury. Údaje o čtyřech navštívených členských státech získané během auditu ukazují, že pouze ve Španělsku je stav sítě považován za obecně dobrý, třebaže určité úkoly v oblasti údržby zpožďují nedávná rozpočtová omezení. V Polsku vyžaduje opravu téměř 40 % sítě, přičemž 14 % naléhavě. V Bulharsku je 32 % silnic ve špatném stavu a 27 % v průměrném stavu. Česká republika uvedla vážné problémy se stavem dvou klíčových dálnic. Přesto žádný ze čtyř členských států, které jsme navštívili, ještě neměl dlouhodobou strategii správy majetku a takový projekt nyní spouští pouze Polsko. V současné době sestavují rozpočty na údržbu odpovědné orgány ročně na základě dvouletých nebo tříletých odhadů, které se zaměřují na nenaléhavější úseky nebo konstrukční prvky.

66 Ačkoli to může mít dopad na plnou funkčnost hlavní sítě v roce 2030, Komise v současné době nemá dostatečné informace, a to ani na úrovni hlavní sítě, ani na úrovni devíti hlavních koridorů. Členské státy nemají formální povinnost předkládat o svém systému plánování údržby zprávy. Neexistuje proto důkladná analýza celkového stavu infrastruktury hlavní sítě.

Závěry a doporučení

67 Náš celkový závěr zní, že budování hlavní silniční sítě postupuje vpřed a vytváří výsledky pro ty, kteří sítě využívají k cestování. K těmto výsledkům pozitivně přispělo financování EU a opatření Komise. Plné funkčnosti hlavní sítě TEN-T však brání některé klíčové faktory.

68 Budování hlavní silniční sítě TEN-T postupuje vpřed. Většina členských států střední a východní Evropy však zaostává. V letech 2007 až 2017 bylo v EU postaveno 3 100 km dálnic (většinou TEN-T), na něž EU od roku 2007 přispěla značnými částkami, přičemž přes 40 miliard EUR bylo přiděleno na síť TEN-T. V programovém období 2007–2013 tak bylo postaveno asi 2 400 km nových silnic TEN-T a dalších 2 000 km by mělo být postaveno s podporou EU na programové období 2014–2020. To přispělo k dosažení některých pozitivních výsledků pro ty, kteří sítě využívají k cestování, jako je zkrácená cestovní doba a více kilometrů ujetých na dálnici (viz body [14–24](#) a [28–30](#)).

69 Komise sehrála významnou úlohu na úrovni strategie: na základě jejího návrhu byla zavedena hlavní a globální síť a devět koridorů hlavní sítě. Kromě toho se na hlavní síť, včetně přeshraničních úseků, zaměřilo i financování z CEF. Pokud jde o financování z ESI fondů, Komise intervenovala na úrovni členských států za použití postupu předběžných podmínek a prostřednictvím jednání s členskými státy o dohodách o partnerství a operačních programech s cílem stanovit síť TEN-T jako prioritu (viz body [25–27](#)).

70 Tato opatření však ne vždy vedla ke stanovení priorit ve stejném rozsahu, pokud se jedná o zaměření investic konkrétně na hlavní síť. Z dostupných ESI fondů na období 2014–2020 vyčlenily členské státy 66 % mimo hlavní silniční síť TEN-T. Došlo k tomu přesto, že v členských státech, které obdržely většinu podpory z ESI fondů na silnice, byla v době, kdy se o přidělech jednalo na úrovni EU, míra dokončení hlavní sítě nízká (viz body [32–35](#)).

71 Zaznamenali jsme ještě jednu překážku bránící plynulému cestování v hlavní silniční síti TEN-T: některé přeshraniční úseky nejsou dokončeny a přístup k budování chráněných parkovacích ploch a infrastruktury pro alternativní paliva není dostatečně koordinovaný (viz body [36–43](#)).

Doporučení 1 – Upřednostnit investice do hlavní silniční sítě

Komise by měla:

- (a) zajistit, aby členské státy měly odpovídající plán na dokončení celé hlavní sítě TEN-T do roku 2030, který bude uvádět časový harmonogram a dostupný rozpočet. Zvláštní pozornost by měla být věnována přeshraničním úsekům, zejména v členských státech, které v těchto oblastech nepostupují vpřed;

Časový rámec: revize nařízení o TEN-T v roce 2021

- (b) přijmout vhodná opatření, aby členské státy přednostně vyčlenily prostředky z Fondu soudržnosti a EFRR na investice do hlavní sítě, aby byla dokončena do roku 2030, a to zejména v členských státech, kde bylo dosud dosaženo malého pokroku.

Časový rámec: při přijímání dohod o partnerství a operačních programů na programové období 2021–2027

72 Nedostatky v monitorování prováděném Komisí oslabují její schopnost přijímat v případě potřeby nápravná opatření. Komise ne vždy monitoruje celou hlavní síť a její monitorování postrádá průběžné cíle, které by jí umožnily posuzovat pokrok při dokončování hlavní sítě a předkládat spolehlivé prognózy, pokud jde o pravděpodobnost jejího dokončení do roku 2030. Údaje navíc nejsou aktuální, jejich spolehlivost je ovlivněna neexistencí jednotného přístupu a neexistují žádné ukazatele výsledků (viz body 44–55).

Doporučení 2 – Posílit monitorování

Komise by měla zlepšit svůj monitorovací systém, aby mohla sledovat pokrok v rozvoji hlavní sítě TEN-T a provádět nápravná opatření stanovená v nařízení o TEN-T. Rámec pro monitorování by se měl vztahovat na celou hlavní síť a měl by obsahovat tyto prvky:

- (a) průběžné cíle pro posuzování pokroku dosaženého členskými státy;
- (b) systematický a jednotný přístup s pevně stanovenými lhůtami, v nichž by členské státy poskytovaly údaje o dokončení hlavní sítě, jež by Komise zpracovávala a zveřejňovala; systém by měl být koncipován tak, aby umožňoval monitorovat výsledky, jakou jsou časové úspory, průměrná rychlost a kapacita, které by pomáhaly posuzovat dopad hlavní sítě EU.

Časový rámec: revize nařízení o TEN-T v roce 2021

73 Hlavní silniční síť ohrožuje ve střednědobém až dlouhodobém výhledu nedostatečná údržba prováděná členskými státy. Vnitrostátní rozpočty na údržbu trvale klesají a nevyvíjejí se v souladu s rostoucí délkou infrastruktury a stárnutím klíčových propojení. Ačkoli to může mít dopad na plnou funkčnost hlavní sítě v roce 2030, Komise nemá k dispozici nástroje, které by jí umožnily ověřovat, zda mají členské státy spolehlivý systém zajišťující řádnou údržbu sítí (viz body [56–66](#)).

Doporučení 3 – Posílit přístup k údržbě

Aby byla hlavní silniční síť ve střednědobém až dlouhodobém výhledu plně funkční, měla by Komise při revizi nařízení o TEN-T přijmout vhodná opatření, která by posílila dlouhodobé plánování údržby členskými státy. Tyto plány by měly poskytovat informace o finančních zdrojích potřebných k pokrytí dlouhodobých nákladů na údržbu stávající a plánované infrastruktury.

Časový rámec: revize nařízení o TEN-T v roce 2021

Tuto zprávu přijal senát II, jemuž předsedá Iliana Ivanovová, členka Účetního dvora, v Lucemburku na svém zasedání dne 11. března 2020.

Za Účetní dvůr

Klaus-Heiner LEHNE
předseda

Přílohy

Příloha I Finanční prostředky z EFRR a Fondu soudržnosti na silniční projekty v období 2007–2013, v mil. EUR

	Silnice celkem	Dálnice	Dálnice (TEN-T)	Vnitrostátní silnice	Regionální/místní silnice
Belgie	40,3	0	0	0	40,3
Bulharsko	1 050,7	0	673,3	334,6	42,9
Česká republika	3 835,8	257,4	1 326,0	883,4	1 369,0
Dánsko	0	0	0	0	0
Německo	2 008,7	147,1	339,9	311,9	1 209,8
Estonsko	318,6	0	273,2	45,4	0
Irsko	64,0	42,1	0	21,9	0
Řecko	5 086,1	96,6	3 870,1	362,0	757,4
Španělsko	3 168,5	863,8	823,8	152,0	1 328,9
Francie	201,2	162,1	0	0	39,1
Chorvatsko	35,1	0	0,3	34,7	0,1
Itálie	1 235,5	437,7	0	345,2	452,7
Kypr	82,3	60,3	0	0	22,0
Lotyšsko	639,3	323,6	315,7	0	0
Litva	827,8	0	423,7	281,3	122,8
Lucembursko	0	0	0	0	0
Maďarsko	3 187,4	0	1 068,1	1 373,9	745,4
Malta	94,7	0	72,3	14,0	8,4
Nizozemsko	24,5	0	0	0	24,5
Rakousko	0	0	0	0	0
Polsko	16 736,0	1 846,4	8 526,3	2 291,0	4 072,3
Portugalsko	804,7	0	396,9	8,6	399,2
Rumunsko	3 925,1	0	1 784,3	472,1	1 668,7
Slovinsko	443,2	24,0	179,1	120,2	119,9
Slovensko	2 031,9	332,7	1 020,2	473,6	205,4

Finsko	28,6	0	0	18,0	10,6
Švédsko	18,8	0	0	2,6	16,2
Spojené království	246,1	0	190,1	11,1	44,9
PH	409,1	4,4	9,8	1,1	393,9
EU	46 543,8	4 598,2	21 292,9	7 558,6	13 094,1

Poznámka: PH označuje Evropskou územní spolupráci.

Poznámka: navštívené členské státy jsou vyznačeny šedou barvou.

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise. V této tabulce není zahrnuto financování TEN-T.

Příloha II Finanční prostředky z EFRR a Fondu soudržnosti na silniční projekty v období 2014–2020, v mil. EUR

	Silnice celkem	Hlavní silniční sítě TEN-T (nové)	Globální silniční sítě TEN-T (nové)	Vedlejší napojení na TEN-T (nové)	Jiné vnitrostátní a regionální (nové)	Místní silnice (nové)	TEN-T rekonstruované	Jiné rekonstruované
Belgie	53,2	0	0	0	9,5	12,0	0	31,7
Bulharsko	737,7	572,3	0	0	0	0	0	165,3
Česká republika	2 921,3	307,4	537,0	223,4	837	0	229,5	787,1
Dánsko	0	0	0	0	0	0	0	0
Německo	0	0	0	0	0	0	0	0
Estonsko	267,1	24,4	24,4	0	0	0	218,2	0
Irsko	0	0	0	0	0	0	0	0
Řecko	1 311,4	35,2	499,8	201,7	89,8	0	110,8	374,0
Španělsko	389,6	0	0	43,8	169,3	0	10,4	166,2
Francie	0	0	0	0	0	0	0	0
Chorvatsko	400,0	330,0	0	0	0	0	0	70,0
Itálie	148,7	0	0	69,1	0	0	0	79,6
Kypr	26,5	0	0	0	0	0	26,5	0
Lotyšsko	673,4	0	0	0	0	0	377,7	295,7

Litva	466,3	86,9	0	0	0	0	222,7	156,7
Lucembursko	0	0	0	0	0	0	0	0
Maďarsko	1 343,0	160,0	500,0	103,5	40,0	67,3	160,0	312,1
Malta	52,3	0	0	0	0	0	52,3	0
Nizozemsko	0	0	0	0	0	0	0	0
Rakousko	0	0	0	0	0	0	0	0
Polsko	14 596,2	4 362,2	4 332,7	1 760,8	684,1	70,1	606,4	2 779,9
Portugalsko	56,9	0	0	0	40,9	0	0	16,0
Rumunsko	3 714,8	1 988,4	464,2	17,9	30,8	65,5	82,2	1 065,6
Slovinsko	132,0	0	63,5	68,4	0	0	0	0
Slovensko	1 842,9	1 078,6	209,4	0	186,8	0	0	368,2
Finsko	22,9	0	0	0,7	6,3	1,1	0	14,9
Švédsko	6,8	0	0	0	0	0	0	6,8
Spojené království	119,1	0	0	0	0	0	110,5	8,6
EU	29 282,0	8 945,5	6 630,9	2 489,3	2 094,3	216,0	2 207,3	6 698,6

Poznámka: navštívené členské státy jsou vyznačeny šedou barvou.

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise. V této tabulce není zahrnuto financování z CEF.

Příloha III Finanční prostředky z ESI fondů na silniční síť v období 2014–2020

Členský stát	Hlavní síť	Globální síť	Mimo síť TEN-T	Stav dokončení hlavní silniční sítě v r. 2013
Belgie	0 %	0 %	100 %	99 %
Bulharsko	78 %	0 %	22 %	45 %
Česká republika	15 %	22 %	63 %	55 %
Estonsko	50 %	50 %	0 %	34 %
Řecko	7 %	42 %	51 %	76 %
Španělsko	1 %	1 %	98 %	100 %
Chorvatsko	83 %	0 %	17 %	60 %
Itálie	0 %	0 %	100 %	77 %
Kypr	50 %	50 %	0 %	73 %
Lotyšsko	28 %	28 %	44 %	88 %
Litva	42 %	24 %	34 %	7 %
Maďarsko	18 %	43 %	39 %	81 %
Malta	50 %	50 %	0 %	53 %
Polsko	32 %	32 %	36 %	33 %
Portugalsko	0 %	0 %	100 %	100 %
Rumunsko	55 %	13 %	32 %	41 %
Slovinsko	0 %	48 %	52 %	100 %
Slovensko	58 %	11 %	31 %	39 %
Finsko	0 %	0 %	100 %	71 %
Švédsko	0 %	0 %	100 %	71 %
Spojené království	47 %	46 %	7 %	100 %
EU	34 %	27 %	39 %	74 %

Poznámka: navštívené členské státy jsou vyznačeny šedou barvou.

Zdroj: EÚD na základě údajů Komise.

Zkratky a glosář

CEF (Nástroj pro propojení Evropy) mechanismus, který od roku 2014 poskytuje finanční podporu pro tři odvětví: dopravu, energetiku a informační a komunikační technologie. V oblasti dopravy jsou prioritami intermodální dopravní koridory a čistší doprava.

Fond soudržnosti: fond EU, který má za cíl zmírňovat hospodářské a sociální nerovnosti v EU tím, že se z něj financují investice v členských státech, jejichž hrubý národní důchod na obyvatele je menší než 90 % průměru EU.

Přímé řízení: způsob plnění rozpočtu EU přímo útvary Komise.

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

ESI fondy (Evropské strukturální a investiční fondy): pět hlavních fondů EU, které společně podporují hospodářský rozvoj v EU. Řídí je společně Evropská komise a členské státy EU. Těmito fondy jsou Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR), Evropský sociální fond (ESF), Fond soudržnosti (FS), Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský námořní a rybářský fond (ENRF).

Zelená dohoda pro Evropu: jedná se o novou strategii růstu, jejímž cílem je přeměnit EU na spravedlivou a prosperující společnost s moderním, konkurenceschopným hospodářstvím účinně využívajícím zdroje, v níž do roku 2050 nebudou žádné čisté emise skleníkových plynů a v níž je hospodářský růst oddělen od využívání zdrojů.

Předběžné podmínky (v období 2021–2027 nahrazeny základní podmínkou): jsou to podmínky na základě předem vymezených kritérií, stanovených v nařízení o společných ustanoveních, které jsou považovány za nezbytné předpoklady účinného a efektivního využití financování EU určeného pro všechny ESI fondy. Při přípravě operačních programů EFRR a Fondu soudržnosti v programovém období 2014–2020 jsou členské státy povinny posoudit, zda byly tyto podmínky splněny. Pokud splněny nebyly, bylo třeba vypracovat akční plány, jež měly zajistit jejich splnění do 31. prosince 2016.

INEA: Výkonná agentura pro inovace a sítě zahájila činnost dne 1. ledna 2014 za účelem provádění částí následujících programů EU: Nástroje pro propojení Evropy (CEF), programu Horizont 2020 a starších programů (TEN-T a Marco Polo 2007–2013).

Operační program (OP): základní rámec pro provádění projektů soudržnosti financovaných EU ve stanoveném období, který odráží priority a cíle vytyčené

v dohodách o partnerství mezi Komisí a jednotlivými členskými státy. Projekty v rámci operačního programu musí přispívat k dosažení určitého počtu cílů prioritní osy operačního programu stanovené na úrovni EU. Financování operačního programu může pocházet z EFRR, FS anebo ESF. Operační program připravuje členský stát a před provedením jakýchkoliv plateb z rozpočtu EU ho musí schválit Komise. V průběhu programového období lze operační programy měnit, jen pokud s tím obě strany souhlasí.

Dohody o partnerství: dohody uzavřené mezi Evropskou komisí a každým členským státem na programové období 2014–2020. Vymezují plány vnitrostátních orgánů na využití finančních prostředků z ESI fondů a určují strategické cíle a investiční priority každého členského státu, přičemž tyto cíle a priority propojují s celkovými cíli strategie Evropa 2020 pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění.

Sdílené řízení: způsob plnění rozpočtu EU, při kterém Komise deleguje úkoly související s plněním rozpočtu na členské státy, ale konečná odpovědnost zůstává Komisi.

TEN-T (transevropské dopravní sítě): soubor plánovaných silničních, železničních, leteckých a vodních dopravních sítí v Evropě. Rozvoj infrastruktury TEN-T je úzce spjat s prováděním a dalším postupem dopravní politiky EU.

ODPOVĚDI KOMISE NA ZVLÁŠTNÍ ZPRÁVU EVROPSKÉHO ÚČETNÍHO DVORA „HLAVNÍ SILNIČNÍ SÍŤ EU: CESTOVNÍ DOBA SE ZKRÁTILA, ALE SÍŤ JEŠTĚ NENÍ PLNĚ FUNKČNÍ“

SHRNUTÍ

I. Velmi důležitým úkolem zůstává nadále rozvoj multimodální hlavní sítě TEN-T do roku 2030. Od přijetí nařízení o TEN-T v roce 2013 již došlo díky úsilí Komise a členských států k významnému pokroku, a to i pokud jde o silniční dopravní infrastrukturu. Další rozvoj silniční sítě však musí rovněž zohlednit hlavní priority související s dekarbonizací, digitalizací a bezpečností dopravy. Fond soudržnosti a EFRR mohou podporovat investice do silniční infrastruktury, včetně hlavní silniční sítě, pokud je to odůvodněno z hlediska cílů stanovených ve Smlouvě, cílů Zelené dohody pro Evropu a socioekonomických a územních charakteristik dotčených členských států a regionů.

VIII. Smlouva zřizuje mimo jiné EFRR a Fond soudržnosti, aby podporovaly harmonický rozvoj a za tím účelem i opatření zaměřená na posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti (článek 174 Smlouvy o EU).

Rozsah podpory z EFRR proto přesahuje rámec (hlavní) sítě TEN-T. Fond soudržnosti podporuje projekty týkající se životního prostředí a transevropských sítí v oblasti dopravy, které zahrnují jak hlavní, tak globální síť.

V rámci sdíleného řízení Komise není odpovědná za výběr projektů pro podporu z EFRR a Fondu soudržnosti. Tyto pravomoci má řídicí orgán v souladu s článkem 67 nařízení o společných ustanoveních.

Viz rovněž odpověď Komise k bodu 32.

XII. Komise doporučení přijímá a odkazuje na své odpovědi k doporučení 1 až 3.

ÚVOD

06. Článek 176 Smlouvy o fungování Evropské unie stanoví, že „*úkolem Evropského fondu pro regionální rozvoj je, aby svou účastí na rozvoji a strukturálních změnách zaostávajících regionů a přeměně upadajících průmyslových oblastí pomáhal odstraňovat zásadní regionální rozdíly v Unii.*“ Cílem EFRR je proto podpora pouze takových investic do TEN-T, které nejvíce přispívají k socioekonomickému rozvoji znevýhodněných regionů (např. úseky TEN-T v rámci městských uzlů).

PŘIPOMÍNKY

32. Silnice hlavní sítě TEN-T představují přibližně jen 1 % všech silnic se zpevněným povrchem v EU, což vysvětluje, proč bylo 79 % prostředků z EFRR přidělených na silnice vyčleněno na silnice, které nepatří do sítě TEN-T.

Více než 57 % prostředků přidělených na silnice z Fondu soudržnosti bylo vyčleněno na hlavní síť TEN-T, zatímco 43 % na globální síť TEN-T. Vezmeme-li v úvahu rozdílnou délku hlavní a globální sítě TEN-T (globální síť je o 75 % delší než hlavní), byla průměrná intenzita podpory z Fondu soudržnosti na hlavní silniční síť TEN-T více než dvojnásobná oproti globální síti TEN-T (tj. 169 000 EUR/km oproti 72 400 EUR/km).

Finanční prostředky EU navíc nejsou jediným zdrojem financování investic do hlavní sítě TEN-T. V souladu se zásadou doplňkovosti nesmí příspěvky z evropských strukturálních a investičních fondů nahrazovat výdaje z veřejných zdrojů nebo rovnocenné strukturální výdaje členských států.

33. V České republice bylo na hlavní síť přiděleno skutečně pouze 15 % prostředků z ESI fondů, zatímco většina podpory z těchto fondů byla přidělena mimo síť TEN-T. Několik důležitých velkých projektů týkajících se hlavní sítě TEN-T, u nichž se původně s podporou z ESI fondů počítalo, nakonec z těchto fondů financováno nebylo. Orgány České republiky je stáhly, protože nebyly zcela v souladu s *acquis* EU v oblasti životního prostředí.

Viz také odpověď Komise k bodu 32.

38 a) Dotčené úseky budou předmětem přezkumu a zájmu během nadcházejících jednání s orgány České republiky o programech po roce 2020. Komise tyto úseky upřednostní s ohledem na míru jejich připravenosti a finanční prostředky dostupné pro odvětví silniční dopravy.

b) Bulharsko nedávno zveřejnilo svoji strategii do roku 2030, která předpokládá dokončení hlavní silniční sítě TEN-T do roku 2030. Tyto úseky proto mají vysokou prioritu. Budou předmětem dalších diskusí v rámci nadcházejících jednání s Bulharskem o programech po roce 2020.

Rámeček 3 – Most přes Dunaj

Bulharsko v současné době buduje rychlostní komunikaci spojující města Vidin a Botevgrad, která je financována z národního rozpočtu.

Komise je s touto situací obeznámena a ve zprávě o zemi z roku 2019, mimo jiné v příloze D zprávy, zdůraznila nedostatečně rozvinutá klíčová spojení na severu země. Tento bod bude jedním z témat nadcházejících jednání s Bulharskem o programech po roce 2020.

39. Přenesená pravomoc k zakotvení norem pro bezpečné a chráněné parkovací prostory je v současnosti předmětem diskuse spolunormotvůrců¹. V prosinci 2019 dosáhl spolunormotvůrce dohody o nových právních předpisech, která je nyní v procesu přijímání ze strany obou orgánů (přijetí je plánováno na červenec 2020).

43. Směrnice 2014/94/EU neobsahuje závazné požadavky, aby členské státy instalovaly infrastrukturu pro čerpání vodíku. Vývoj a uvádění na trh dotčených vozidel bylo – a stále je – méně pokročilé než v případě vozidel poháněných jinými alternativními palivy, na něž se směrnice vztahuje.

54. V současném programovém období jsou ukazatele výsledků definovány na úrovni jednotlivých zemí, aby bylo možno rámec pro monitorování lépe přizpůsobit konkrétním výzvám a cílům stanoveným v jednotlivých operačních programech.

55. Rozvoj silnic TEN-T není samostatným cílem ESI fondů, ale jedním z nástrojů, jak dosáhnout cílů politiky soudržnosti. Systém ukazatelů výsledků v rámci ESI fondů by proto měl tuto skutečnost zohledňovat.

¹ Nařízení (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

64. Bulharsko sdělilo Komisi, že má v úmyslu investovat příjmy z poplatků z dopravy a z mýtného do rozvoje a údržby silniční infrastruktury. Počítá rovněž s příjmy z mýtného u těžkých nákladních vozidel, které lze vybírat od roku 2020 a které má Bulharsku pomoci dokončit svoji hlavní silniční síť.

ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

70. Viz odpověď Komise k bodu 32.

Doporučení 1 – Upřednostnit investice do hlavní silniční sítě

a) Komise toto doporučení přijímá.

b) Komise toto doporučení přijímá.

Budování sítě TEN-T je společným úkolem členských států a Komise. Finanční prostředky EU jsou k dispozici pro cílenou podporu z Nástroje pro propojení Evropy, Fondu soudržnosti a EFRR.

Pokud jde o Fond soudržnosti a EFRR, programy na období 2021–2027 budou sestavovány v souladu s požadavky na tematické zaměření stanovenými v právních předpisech týkajících se politiky soudržnosti a na základě přílohy D zpráv o jednotlivých zemích v rámci evropského semestru 2019.

Hlavním cílem je snížit regionální rozdíly v rozvoji udržitelného a inteligentního evropského dopravního systému. Mezi priority v tomto ohledu patří např. snižování emisí uhlíku, digitalizace a bezpečnostní aspekty.

V rámci schvalování programů mohou být zahrnuty investice do silnic, je-li to odůvodněno z hlediska ekologických cílů EU a socioekonomických a územních charakteristik dotčených členských států a regionů. Tato podpora zahrnuje mimo jiné projekty týkající se hlavní silniční sítě TEN-T.

Doporučení 2 – Posílit monitorování

a) Komise toto doporučení přijímá.

Komise navrhne zahrnout průběžné cíle pro koridory hlavní sítě do pracovních plánů koridorů, které pokrývají téměř všechny přeshraniční úseky.

b) Komise toto doporučení přijímá.

Doporučení 3 – Posílit přístup k údržbě

Komise toto doporučení přijímá a posoudí je v rámci nadcházející revize nařízení o TEN-T, jak bylo oznámeno.

Auditní tým

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

Tento audit výkonnosti provedl auditní senát II, který se zaměřuje na výdajové oblasti týkající se investic ve prospěch soudržnosti, růstu a začleňování a jemuž předsedá členka EÚD Iliana Ivanovová. Audit vedl člen EÚD Ladislav Balko a podporu mu poskytovali vedoucí kabinetu Branislav Urbanič, tajemnice kabinetu Zuzana Franková, vyšší manažer Pietro Puricella, vedoucí úkolu Aleksandra Klis-Lemieszoneková a auditoři Marjeta Leskovarová, Fernando Pascual-Gil, Svetoslav Christov, Zuzana Gullová a Valeria Rotaová. Jazykovou podporu zajišťovali Zuzanna Filipskiová a Petra Karkošová.



Zleva doprava: Pietro Puricella, Zuzana Gullová, Svetoslav Christov, Ladislav Balko, Fernando Pascual-Gil, Aleksandra Klis-Lemieszoneková, Branislav Urbanič, Marjeta Leskovarová.

Harmonogram

Událost	Datum
Přijetí memoranda o plánování auditu / zahájení auditu	23. 1. 2019
Oficiální zaslání návrhu zprávy Komisi (nebo jinému kontrolovanému subjektu)	16. 1. 2020
Přijetí konečné verze zprávy po sporném řízení	11. 3. 2020
Oficiální odpovědi Komise (nebo jiného kontrolovaného subjektu) byly obdrženy ve všech jazycích	24. 3. 2020

AUTORSKÁ PRÁVA

© Evropská unie, 2020.

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

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

Jste povinni vypořádat další práva, pokud konkrétní obsah zobrazuje identifikovatelné fyzické osoby, například na fotografiích zaměstnanců EÚD, nebo obsahuje díla třetích stran. Je-li povolení poskytnuto, ruší toto povolení výše uvedené obecné povolení a musí jasně uvádět veškeré omezení týkající se použití.

K reprodukci obsahu, který není vlastnictvím EU, musíte žádat o povolení přímo od držitelů autorských práv.

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

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

Používání loga Evropského účetního dvora

Logo Evropského účetního dvora nesmí být použito bez předchozího souhlasu Evropského účetního dvora.

CS	PDF	ISBN 978-92-847-4481-7	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/123471	QJ-AB-20-009-CS-N
CS	HTML	ISBN 978-92-847-4466-4	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/434088	QJ-AB-20-009-CS-Q

Silnice hrají významnou úlohu v dopravě v EU, neboť na ně připadá největší podíl osobní i nákladní dopravy v EU. Posuzovali jsme pokrok při plnění cíle, kterým je dokončit plně funkční hlavní silniční síť TEN-T, a související úlohu Komise. Zjistili jsme, že rozvoj hlavní silniční sítě TEN-T podporovaný finančními prostředky EU a opatřeními Komise pokračuje, a vytváří tak výsledky pro ty, kteří síť využívají k cestování. Plné funkčnosti hlavní silniční sítě TEN-T však brání některé klíčové faktory. Doporučujeme, aby Komise zaměřila investice přednostně na hlavní síť, zlepšila monitorování a posílila svůj přístup k údržbě.

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



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace
Evropské unie

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

Tel.: +352 4398-1

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

Internetová stránka: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors