SK 2020

06

Osobitná správa

Udržateľná mestská mobilita v EÚ: výrazné zlepšenie nie je možné bez záväzku členských štátov

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV

Obsah

	Body
Zhrnutie	I–X
Úvod	01-–12
Udržateľná mestská mobilita a jej význam	01–06
Úloha Komisie	07–08
Finančné prostriedky dostupné na mestskú mobilitu	09–12
Rozsah auditu a audítorský prístup	13–16
Pripomienky	17–69
Postupná zmena v oblasti udržateľnej mestskej mobility sa nedosiahla	17–30
Neexistuje dôkaz o jasnom trende smerom k udržateľnejším druhom dopravy	18–20
Kvalita ovzdušia sa zlepšila v mestských uzloch, ale znečistenie stále prekračuje bezpečné úrovne	21–23
Mestská mobilita účastníkov cestnej premávky sa zhoršuje v dôsledku dopravného preťaženia	24–26
Pokrytie a dostupnosť verejnej dopravy v mestách sa zlepšuje	27–30
Komisia zintenzívnila svoju podporu, ale celý rad faktorov obmedzil pokrok smerom k udržateľnej mestskej mobilite	31–56
Komisia vypracovala politiky a vydala usmernenia, hoci členské štáty ich vždy nedodržiavali	32–35
Viac finančných prostriedkov EÚ bolo vyčlenených na udržateľnú mestskú mobilitu v rokoch 2014 – 2020, ale PUMM zvyčajne nie je podmienkou financovania	36–40
Niekoľko faktorov ovplyvňuje účinnosť podpory Komisie na udržateľnejšiu mestskú mobilitu	41–56
Niektoré projekty, ktoré sme preskúmali, neboli úplne účinné a niektoré neboli založené na dôkladných stratégiách	57–69
Niektoré projekty neboli také účinné, ako sa plánovalo	58–59
Projekty neboli vždy založené na dôkladných stratégiách mestskej mobility	60–69

Závery a odporúčania **70–75**

Prílohy

Príloha I – Zoznam preskúmaných projektov

Príloha II – Mapy navštívených miest

Príloha III – Prídely z EŠIF na obdobie 2014 – 2020 podľa oblasti pomoci

Príloha IV – Priemerný vek autobusov v navštívených mestách

Glosár, akronymy a skratky

Odpovede Komisie

Audítorský tím

Harmonogram

Zhrnutie

I Udržateľná mestská mobilita je jednou z hlavných výziev, ktorým čelia mestá v EÚ a ktorá znepokojuje mnohých občanov EÚ. Existuje silné prepojenie medzi udržateľnou mestskou mobilitou a hospodárskym rastom, ako aj znížením znečistenia životného prostredia.

II Hlavným zdrojom financovania mestskej mobility zo zdrojov EÚ sú európske štrukturálne a investičné fondy (EŠIF) so 16,3 mld. EUR v rokoch 2014 – 2020. Okrem toho sa v rámci Nástroja na prepájanie Európy (NPE) v oblasti dopravy poskytlo viac než 200 mil. EUR niekoľkým väčším mestám v EÚ.

III Mestská mobilita je témou, ktorá sa týka mnohých občanov EÚ, ktorí sú citliví na čas a peniaze, ktoré vynakladajú na cestovanie. EÚ investuje značné sumy, aby pomohla mestám zlepšiť ich mobilitu a zvýšiť jej udržateľnosť. Naša správa by mala pomôcť Komisii, členským štátom a mestám účinnejšie a efektívnejšie využívať finančné prostriedky pri riešení príslušných výziev, a to najmä v súvislosti s oznámením Komisie „Európsky ekologický dohovor“ z decembra 2019, ktoré bolo vydané po našom audite.

IV Členské štáty a ich mestá sú zodpovedné za udržateľné riadenie mestskej mobility. Úloha Komisie je obmedzená, ale v reakcii na význam tejto otázky Komisia po svojom balíku opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 vydala celý rad politických dokumentov a usmernení a zvýšila finančné prostriedky, ktoré poskytuje na projekty v tejto oblasti.

V Preskúmali sme, do akej miery bola podpora EÚ účinná, pokiaľ ide o prispievanie k zlepšovaniu udržateľnej mestskej mobility. Konkrétne sme posúdili, či: od prijatia balíka opatrení v oblasti mestskej mobility v roku 2013 dosiahli mestá EÚ pokrok pri zlepšovaní udržateľnej mestskej mobility; mestá dodržiavali usmernenia EÚ a zacielili financovanie EÚ na dosiahnutie udržateľnejšej mestskej mobility; a projekty, ktoré sme preskúmali, vychádzali zo spoľahlivých stratégií a ukázali sa ako účinné.

VI Uznávame, že významné zlepšenia udržateľnej mestskej mobility si môžu vyžiadať viac času. Šesť rokov po tom, ako Komisia vyzvala na postupné zmeny, však nevidieť jasný náznak, že mestá zásadne menia svoje prístupy. Predovšetkým nie je jasný trend smerom k udržateľnejším druhom dopravy. Hoci mestá zaviedli celý rad iniciatív na zvýšenie kvality a kvantity verejnej dopravy, nedošlo k výraznému zníženiu využívania súkromných automobilov. Niektoré ukazovatele kvality ovzdušia sa mierne

zlepšili, ale emisie skleníkových plynov v dôsledku cestnej dopravy sa neustále zvyšujú a mnoho miest stále prekračuje bezpečnostné prahové hodnoty EÚ.

VII Bez tlaku v podobe právnych predpisov bolo dodržiavanie usmernení Komisie zo strany mnohých členských štátov a miest obmedzené – najmä pokiaľ ide o vypracovanie udržateľných plánov mestskej mobility. Neexistuje ani požiadavka, aby bol prístup k financovaniu EÚ podmienený existenciou týchto plánov, hoci dva z kontrolovaných členských štátov stanovili túto podmienku na vnútroštátnej úrovni.

VIII Niektoré členské štáty a mestá nedoplnili finančné prostriedky EÚ účinne o primerané zdroje na zabezpečenie náležitej prevádzky a údržby svojej siete verejnej dopravy; náklady môžu tiež rásť, pretože trate nie sú vždy technicky interoperabilné. Okrem toho politiky v oblasti mestskej mobility na miestnej úrovni neboli vždy v súlade s cieľom udržateľnejšej mestskej mobility. Našli sme príklady pozitívnych iniciatív smerom k udržateľnej mestskej mobilite, ktoré si zvyčajne vyžadovali značné politické vedenie a komunikačné úsilie, aby ich občania akceptovali.

IX Zistili sme, že projekty financované EÚ, ktoré sme preskúmali, neboli také účinné, ako sa plánovalo, a to z dôvodu nedostatkov pri navrhovaní a vykonávaní projektov. Tieto projekty neboli vždy založené na dôkladných stratégiách mestskej mobility, v ktorých často chýbali základné údaje a primerané analýzy, príslušné ciele a koordinácia s inými plánmi a so susednými samosprávami.

X Na základe týchto záverov odporúčame Komisii:

- stavať na jej predchádzajúcich skúsenostiach, zverejňovať lepšie údaje o mestskej mobilite a rozsahu, v akom najdôležitejšie mestá EÚ zaviedli plány udržateľnej mestskej mobility,

- prepojiť prístup k finančným prostriedkom EÚ s existenciou plánov udržateľnej mestskej mobility.

Úvod

Udržateľná mestská mobilita a jej význam

01 Mestská mobilita sa v tejto správe týka ľahkosti, s akou sa ľudia môžu pohybovať medzi destináciami v mestských oblastiach pomocou dostupnej dopravnej siete a služieb. Je mnoho faktorov, ktoré ovplyvňujú modely mestskej mobility, napríklad demografia, využívanie pôdy, správa vecí verejných, dostupnosť verejnej dopravy, využívanie automobilov a miestne hospodárstvo.

02 Riadenie mestskej mobility je dôležitou výzvou pre mestské oblasti. Projektanti a tvorcovia politík čelia okrem nevyhnutných finančných obmedzení mnohým, často si navzájom konkurujúcim požiadavkám: zachovanie vysokej kvality života a zároveň vytvorenie atraktívneho prostredia pre podniky; a obmedzenie premávky v citlivých oblastiach, pričom sa nesmie obmedzovať potrebný pohyb tovaru a osôb[1].

03 Mestská mobilita čelí mnohým výzvam, medzi ktorými je dopravné preťaženie jednou z najnáročnejších. Rozsiahly ekonomický výskum naznačuje, že náklady spoločnosti na dopravné preťaženie sú vysoké (odhadom 270 mld. EUR ročne v EÚ[2]) a že čím je premávka v mestskej oblasti plynulejšia, tým pravdepodobnejší je jej hospodársky rast. Z jednej štúdie vyplynulo, že voľný tok dopravy vo vysoko preťažených regiónoch by mohol zvýšiť produktivitu pracovníkov až o 30 %[3]. Keďže sa dopravné preťaženie v EÚ často vyskytuje v mestských oblastiach a v ich okolí, tento problém sa týka väčšiny obyvateľov v EÚ. Skúsenosť však ukázala, že zvýšenie kapacity ciest v mestských oblastiach vedie k nárastu dopravy a tým k preťaženiu, takže riešenie je potrebné hľadať prostredníctvom iných prístupov.

04 Mnohé európske mestá trpia nízkou kvalitou ovzdušia a pravidelne prekračujú limitné hodnoty na ochranu ľudského zdravia stanovené v smernici o kvalite okolitého ovzdušia[4]. Až 96 % občanov EÚ žijúcich v mestských oblastiach je vystavených

---

1 Európska komisia (2013), *Planning for People*: *Guidelines on developing and implementing a sustainable urban mobility plan*.

2 https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

3 David Hartgen a Gregory Fields (2009). *Gridlock and Growth: The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance*. Politická štúdia Reason Foundation č. 371.

4 Smernica 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe.

úrovniam látok znečisťujúcich ovzdušie, ktoré Svetová zdravotnícka organizácia (WHO) považuje za škodlivé pre zdravie. V roku 2013 Európska komisia (Komisia) odhadla, že celkové zdravotné náklady súvisiace so znečistením ovzdušia dosahujú niekoľko stoviek miliárd eur ročne. Znečistenie má negatívny vplyv aj na biodiverzitu. Nedávne štúdie takisto poukazujú na nedostatok fyzického pohybu ako závažný negatívny sprievodný účinok cestovania autom.

05 Cestná doprava je jednou z hlavných príčin znečistenia ovzdušia[5] a emisií skleníkových plynov. Je to napríklad najväčší zdroj emisií monooxidov dusíka (NO and NO_2) a druhý najväčší zdroj emisií oxidu uhoľnatého a tuhých častíc. Mestské oblasti sa podieľajú 23 % na emisiách CO_2 z dopravy. Okrem znečistenia ovzdušia a emisií CO_2 doprava spôsobuje aj nepríjemný hluk.

06 Vzhľadom na vplyv mestskej mobility na hospodársky rast aj životné prostredie EÚ podporuje mestskú mobilitu, ktorá je udržateľná. Ide o vypracovanie stratégií, ktoré podporujú prechod na čistejšie a udržateľnejšie spôsoby dopravy, ako je chôdza, cyklistika, verejná doprava a nové modely používania a vlastníctva automobilov[6].

Úloha Komisie

07 V súlade so zásadou subsidiarity sa mestská mobilita riadi na miestnej úrovni a neexistujú žiadne nariadenia ani smernice EÚ, ktoré by sa na ňu vzťahovali. Vzhľadom na význam tejto otázky však Komisia vydala viacero politických dokumentov a vyčlenila značné finančné prostriedky na mestskú mobilitu, najmä v rámci jej dopravnej politiky. Hlavnými príslušnými generálnymi riaditeľstvami Komisie sú:

- GR pre mobilitu a dopravu (GR MOVE), ktoré stanovuje dopravné politiky a financuje projekty dopravnej infraštruktúry pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T),

- GR pre regionálnu a mestskú politiku (GR REGIO), ktoré poskytuje finančnú podporu členským štátom a regiónom, ktorú možno využiť na udržateľnú dopravu a mestskú mobilitu,

---

[5] Osobitná správa č. 23/2018: Znečisťovanie ovzdušia: naše zdravie stále nemá dostatočnú ochranu.

[6] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje, COM (2013) 913 final.

- GR pre výskum a inovácie (GR RTD) poskytuje financovanie na výskum konceptov mobility v mestských oblastiach.

08 V poslednom desaťročí Komisia vydala viacero politických dokumentov, ktoré sú uvedené v ***ilustrácii 1***. Prvým komplexným podporným balíkom pre mestskú mobilitu bol v roku 2009 „akčný plán mestskej mobility“, ktorým sa stanovil rámec pre iniciatívy EÚ v oblasti mestskej mobility. V roku 2013 Komisia vydala balík opatrení v oblasti mestskej mobility (pozri ***rámček 1***) s cieľom posilniť podporu európskych miest pri riešení problémov mestskej mobility. V roku 2017 vydala oznámenie s názvom „Európa v pohybe – Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých“, ktoré obsahuje súbor iniciatív zameraných na modernizáciu európskej mobility a dopravy. V decembri 2019, po ukončení našej audítorskej práce, Komisia vydala oznámenie, v ktorom navrhuje „európsky ekologický dohovor“ s cieľom dosiahnuť klimaticky neutrálny kontinent[7] a ktorý obsahuje cieľ prechodu na udržateľnejšiu mestskú mobilitu.

Rámček 1

Balík opatrení v oblasti mestskej mobility

Komisia sa prostredníctvom svojho balíka opatrení v oblasti mestskej mobility zamerala na posilnenie podpory európskych miest pri riešení problémov mestskej mobility. Naliehala, že je potrebná postupná zmena prístupu k mestskej mobilite, aby sa mestské oblasti Európy rozvíjali udržateľnejším spôsobom a vyzvala členské štáty, aby prijímali rozhodnejšie a lepšie koordinované opatrenia.

Balík opatrení sa zameral na prijatie plánov udržateľnej mestskej mobility (PUMM) a požadovalo sa v ňom od členských štátov, aby zvážili zabezpečenie toho, aby sa plány udržateľnej mestskej mobility prijali a vykonávali v ich mestských oblastiach a začlenili sa do širšej stratégie mestského alebo územného rozvoja.

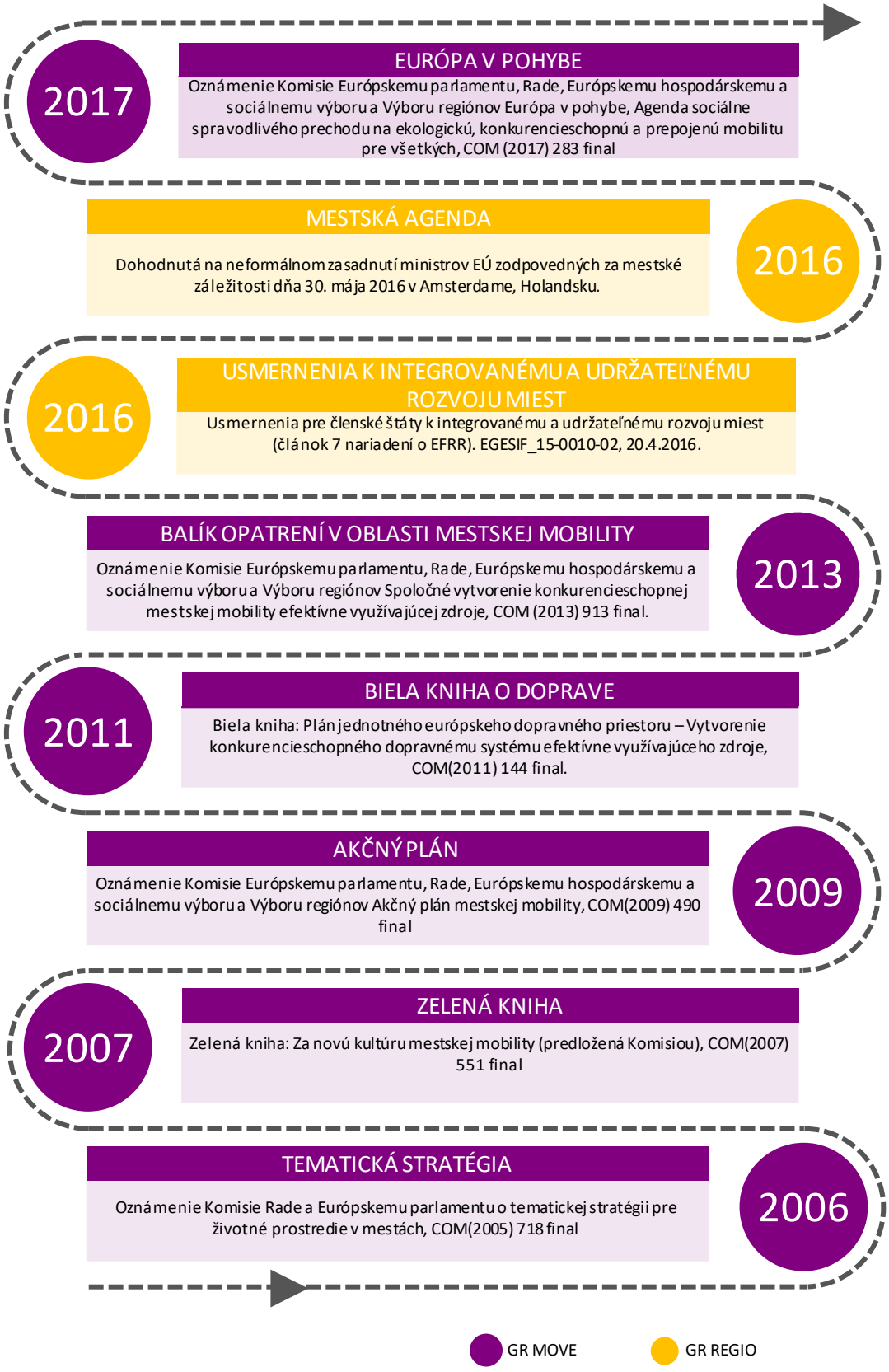
Okrem toho sa v balíku opatrení požadovala inteligentnejšia regulácia prístupu v mestských oblastiach a vyberanie poplatkov od používateľov ciest, koordinované zavádzanie inteligentných systémov mestskej dopravy a zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

V novembri 2019 sa balík opatrení v oblasti mestskej mobility hodnotil s cieľom posúdiť, či je vhodný na daný účel a či plní svoj účel.

---

[7] Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Európskej rade, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Európsky ekologický dohovor – COM(2019) 640 final.

Ilustrácia 1 – Hlavné politické dokumenty prijaté Komisiou



Zdroj: EDA.

Finančné prostriedky dostupné na mestskú mobilitu

09 Hlavným zdrojom financovania mestskej mobility zo strany EÚ sú dva z piatich európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF), Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) a Kohézny fond (KF). Ďalšie finančné prostriedky sú dostupné v rámci programu Horizont 2020 v oblasti výskumu a inovácií a Nástroja na prepájanie Európy (NPE) v oblasti dopravy.

10 Suma, ktorá je k dispozícii na mestskú mobilitu prostredníctvom EŠIF, vzrástla z 11,2 mld. EUR v programovom období 2007 – 2013 na 16,3 mld. EUR na obdobie 2014 – 2020. Patrí sem najmä financovanie čistej mestskej dopravy (8,1 mld. EUR v rokoch 2007 – 2013; 12,8 mld. EUR v rokoch 2014 – 2020), ale aj inteligentných dopravných systémov, cyklistických ciest a multimodálnej dopravy. Projekty podporované z EŠIF sú spolufinancované z vnútroštátnych zdrojov.

11 Celkové finančné prostriedky pre TEN-T v rámci NPE dosahujú 24 mld. EUR v období 2014 – 2020. V súčasnom období sa NPE používa na zameranie sa na mestské uzly – vrátane 88 miest po celej EÚ, ktoré predstavujú vstupné body základnej siete TEN-T[8]. V čase konania auditu predstavovala suma finančných prostriedkov z NPE pre mestské uzly 214 mil. EUR (1 % z celkovej sumy).

12 Od roku 2014 poskytla EIB úvery vo výške 48,2 mld. EUR vrátane Európskeho fondu pre strategické investície na financovanie projektov v odvetví dopravy ako celku, kam patria projekty železničnej, leteckej, námornej a cestnej dopravy, ako aj mestskej mobility. Tieto úvery sú určené na projekty s celkovými investičnými nákladmi vyššími ako 25 mil. EUR, ktoré sú navrhnuté tak, aby boli šetrné voči klíme, bezpečné, udržateľné a inovačné.

[8] Pozri nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

Rozsah auditu a audítorský prístup

13 V roku 2014 sme uverejnili osobitnú správu o účinnosti projektov v oblasti mestskej verejnej dopravy[9]. Cieľom tohto auditu bolo preskúmať, do akej miery je podpora EÚ účinná, pokiaľ ide o prispievanie k zlepšovaniu udržateľnej mestskej mobility. Konkrétne sme posúdili, či:

1) od prijatia balíka opatrení v oblasti mestskej mobility v roku 2013 dosiahli mestá EÚ pokrok pri zlepšovaní udržateľnej mestskej mobility;

2) mestá dodržiavali usmernenia EÚ a cielené financovanie EÚ na dosiahnutie udržateľnejšej mestskej mobility;

3) projekty, ktoré sme preskúmali, vychádzali zo spoľahlivých stratégií a ukázali sa ako účinné.

14 Mestská mobilita je témou, ktorá sa týka mnohých občanov EÚ, ktorí sú citliví na čas a peniaze, ktoré vynakladajú na cestovanie. Viac než polovica z nich považuje dopravné preťaženie za najzávažnejší problém ovplyvňujúci mobilitu[10]. EÚ investuje značné sumy, aby pomohla mestám zlepšiť ich mobilitu a zvýšiť jej udržateľnosť. Naša správa by mala pomôcť Komisii, členským štátom a mestám účinnejšie a efektívnejšie využívať finančné prostriedky pri riešení príslušných výziev, a to najmä v súvislosti s oznámením Komisie „Európsky ekologický dohovor“ z decembra 2019.

15 Audit sa týkal politických a strategických dokumentov od roku 2013, keď Komisia prijala balík opatrení v oblasti mestskej mobility s cieľom posilniť podporu európskych miest pri riešení problémov mestskej mobility. Preskúmali sme príslušné dokumenty, ktoré nám sprístupnila Komisia, ako aj členské štáty, mestá a tretie strany, uskutočnili sme rozhovory, vykonali analýzy správ a posúdenia projektových údajov vrátane projektov financovaných z NPE.

---

[9] Osobitná správa č. 1/2014: Účinnosť projektov v oblasti mestskej verejnej dopravy podporovaných Európskou úniou

[10] Osobitný prieskum Eurobarometra 422a, *Quality of Transport Report* (Správa o kvalite dopravy), december 2014. https://ec.europa.eu/transport/media/news/2014-12-08-eurobarometer_en.

16 V období od novembra 2018 do apríla 2019 sme navštívili osem miest[11] v štyroch členských štátoch (Taliansko, Nemecko, Španielsko a Poľsko) s cieľom posúdiť dostupnosť a obsah plánov udržateľnej mestskej mobility (PUMM) a ďalších miestnych stratégií a plánov. Posúdili sme 15 projektov spolufinancovaných EÚ[12] v navštívených mestách (pozri ***prílohu I***), 14 projektov podporovaných z EŠIF a jeden z EFSI. Okrem toho sme vykonali študijné návštevy v Kodani a Štokholme s cieľom preskúmať potenciál poplatkov za dopravné preťaženie a jazdu na bicykli. Našu analýzu sme doplnili o prieskum uskutočnený v 88 mestách, ktoré tvoria sieť TEN-T, s mierou odpovedí viac než 30 %; a geopriestorové analýzy Eurostatu v našom mene, vrátane využívania analýzy veľkých dát v oblasti dopravného preťaženia. V prípade potreby sme vychádzali z odborných znalostí štyroch externých odborníkov v oblasti mestskej mobility – najmä o najnovšom vývoji v tejto oblasti.

[11] Lipsko, Hamburg, Neapol, Palermo, Varšava, Lodž, Madrid a Barcelona. Na výber týchto miest sa použil celý rad kritérií vrátane miery dopravného preťaženia, obyvateľstva a zemepisnej polohy.

[12] Projekty boli vybrané na základe toho, či s najväčšou pravdepodobnosťou povedú k udržateľnejšej mestskej mobilite alebo k zlepšeniu efektívnosti existujúcej infraštruktúry.

Pripomienky

Postupná zmena v oblasti udržateľnej mestskej mobility sa nedosiahla

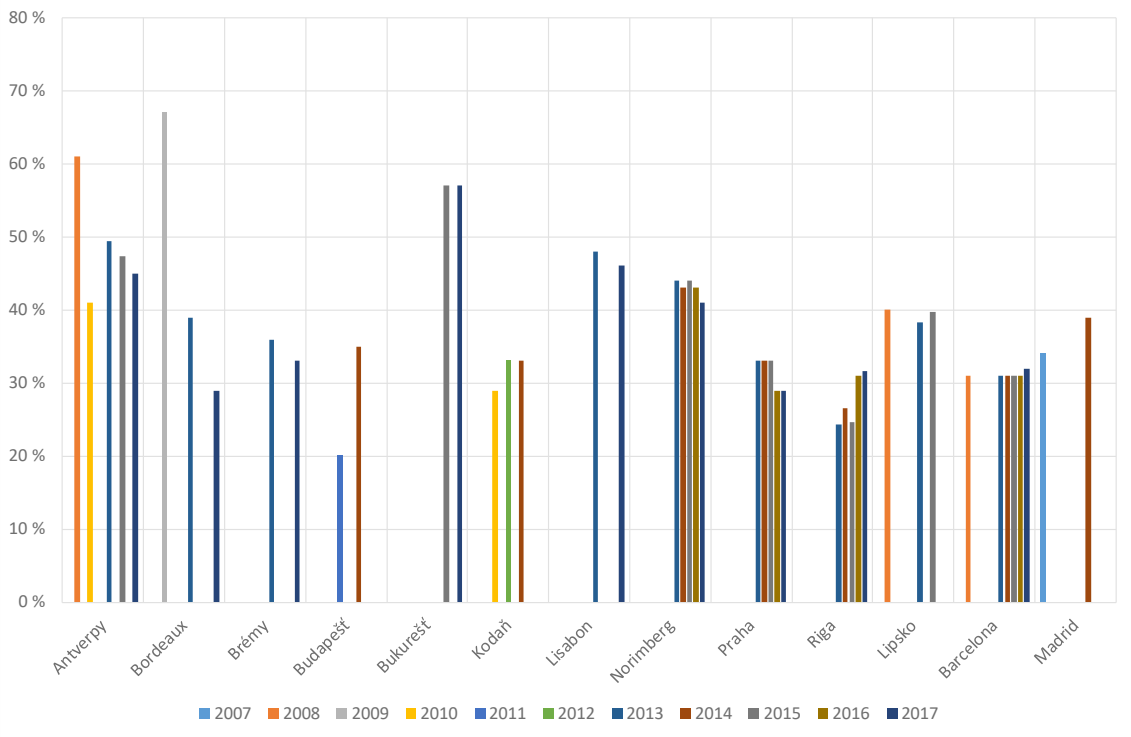
17 S cieľom posúdiť, či sa mobilita stala udržateľnejšou v súlade s ambíciami stanovenými v balíku opatrení v oblasti mestskej mobility, sme preskúmali podiel rôznych druhov dopravy; znečistenie spôsobené dopravou; miery dopravných zápach; pokrytie a dostupnosť verejnej dopravy v mestách a ich okolitých oblastiach.

Neexistuje dôkaz o jasnom trende smerom k udržateľnejším druhom dopravy

18 Európska platforma pre riadenie mobility (EPOMM) považuje podiel jednotlivých druhov dopravy za najlepší ukazovateľ udržateľnosti politiky daného mesta v oblasti mobility. Vzhľadom na chýbajúci zdroj ucelených údajov o podiele jednotlivých druhov dopravy v celej EÚ sme dôkazy získali z webového sídla EPOMM a doplnili sme analýzu o najnovšie informácie z nášho prieskumu a z našich návštev ôsmich miest.

19 Len 27 z 88 miest z nášho prieskumu poskytlo údaje o podiele jednotlivých druhov dopravy. Z analýzy podielu jednotlivých druhov dopravy v 13 mestách s porovnateľnými údajmi za viacero rokov (pozri ***ilustráciu 2***) vyplýva, že v dvoch z týchto miest – Antverpy a Bordeaux – využívanie súkromné automobilov výrazne kleslo, zatiaľ čo v Budapešti sa tento podiel zvýšil o 80 %.

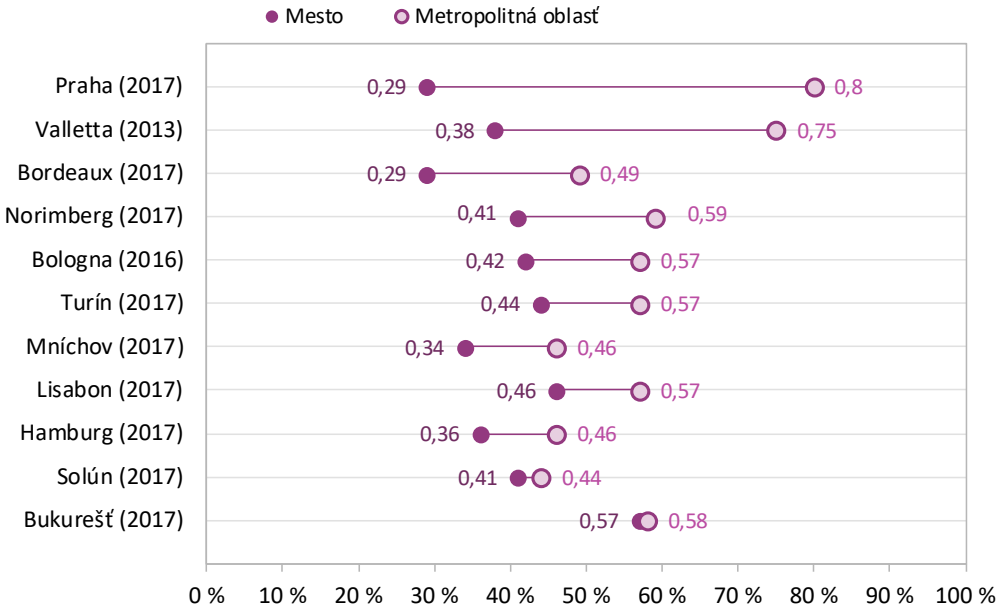
Ilustrácia 2 – Podiel súkromných vozidiel na doprave v 13 mestách v rokoch 2007 až 2017



Zdroj: Analýza EDA založená na údajoch, ktoré poskytli mestá a EPOMM.

20 Z výsledkov nášho prieskumu takisto vyplýva, že v 14 mestách, ktoré poskytli údaje o tejto téme, bol podiel súkromných vozidiel vo väčšine prípadov výrazne vyšší v metropolitnej oblasti okolo mesta než v meste (pozri ***ilustráciu 3***).

Ilustrácia 3 – Podiel súkromných vozidiel na doprave v 11 mestách a metropolitných oblastiach obklopujúcich mestá



Zdroj: EDA na základe odpovedí na prieskum o mestskej mobilite.

Kvalita ovzdušia sa zlepšila v mestských uzloch, ale znečistenie stále prekračuje bezpečné úrovne

21 Hoci sa v rokoch 1990 – 2017 emisie skleníkových plynov vo väčšine sektorov znížili, emisie spôsobené dopravou sa zvýšili. V rámci tohto sektora bola cestná doprava kategóriou, ktorej emisie sa zvýšili najviac. V rokoch 2014 až 2017 sa emisie CO_2 v cestnej doprave zvýšili o 45 miliónov ton, 5 %, a predstavovali 25 % všetkých domácich emisií CO_2[13]. Z emisií, ktoré možno pripísať doprave, je 23 % v mestských oblastiach.

22 Znečistenie ovzdušia v mestách je naďalej škodlivé pre ľudské zdravie. Celkovo sa dosiahol pokrok pri znižovaní emisií oxidu dusičitého (NO_2) a emisií tuhých častíc. Podľa Európskej environmentálnej agentúry[14] je však porušovanie noriem stanovených v smerniciach o kvalite okolitého ovzdušia v mestách EÚ veľmi rozšírené.

[13] Európska environmentálna agentúra, Ročný súpis skleníkových plynov Európskej únie 1990 – 2017 a inventarizačná správa za rok 2019, 27. máj 2019.

[14] https://airindex.eea.europa.eu/.

23 Osem miest, ktoré sme navštívili, sú všetky zahrnuté do postupov EÚ v prípade nesplnenia povinnosti[15] voči príslušným členským štátom. V septembri 2019 všetky tieto mestá okrem Lipska a Palerma naďalej prekračovali povolené úrovne znečistenia.

Mestská mobilita účastníkov cestnej premávky sa zhoršuje v dôsledku dopravného preťaženia

24 Vzhľadom na to, že nedošlo k významnému prechodu na iné druhy dopravy, zväčšujúce sa dopravné preťaženie (pozri ***rámček 2***) naznačuje, že mestská mobilita účastníkov cestnej premávky sa zhoršuje.

Rámček 2

Dopravné preťaženie

Dopravné preťaženie je fyzický jav týkajúci sa spôsobu, akým si vozidlá navzájom bránia v napredovaní, keďže dopyt po obmedzenom priestore na ceste sa približuje k plnej kapacite, ako aj relatívny jav týkajúci sa očakávaní používateľov vo vzťahu k výkonnosti cestného systému[16]. Najbežnejší ukazovateľ dopravného preťaženia je založený na rozdiele v priemernej rýchlosti medzi podmienkami voľného pohybu (zvyčajne na základe údajov zaznamenaných v strede noci) a podmienkami, ktoré boli pozorované v rôznych častiach dňa, prepočítané na zvýšenie (absolútne alebo percentuálne) v priemernom čase cesty.

25 Podľa údajov TomTom[17] v rokoch 2013 až 2018 sa dopravné preťaženie zhoršilo v 25 z 37 mestských uzlov, za ktoré boli k dispozícii údaje. Tento trend sa zaznamenal aj vo všetkých mestách, ktoré sme navštívili. Mapa na ***obrázku 1*** znázorňuje, ako počas 30-minútovej jazdy v Barcelone prejdete menej ako v roku 2012. Podobné mapy pre ostatné mestá, ktoré sme navštívili, sa nachádzajú v ***prílohe II***.

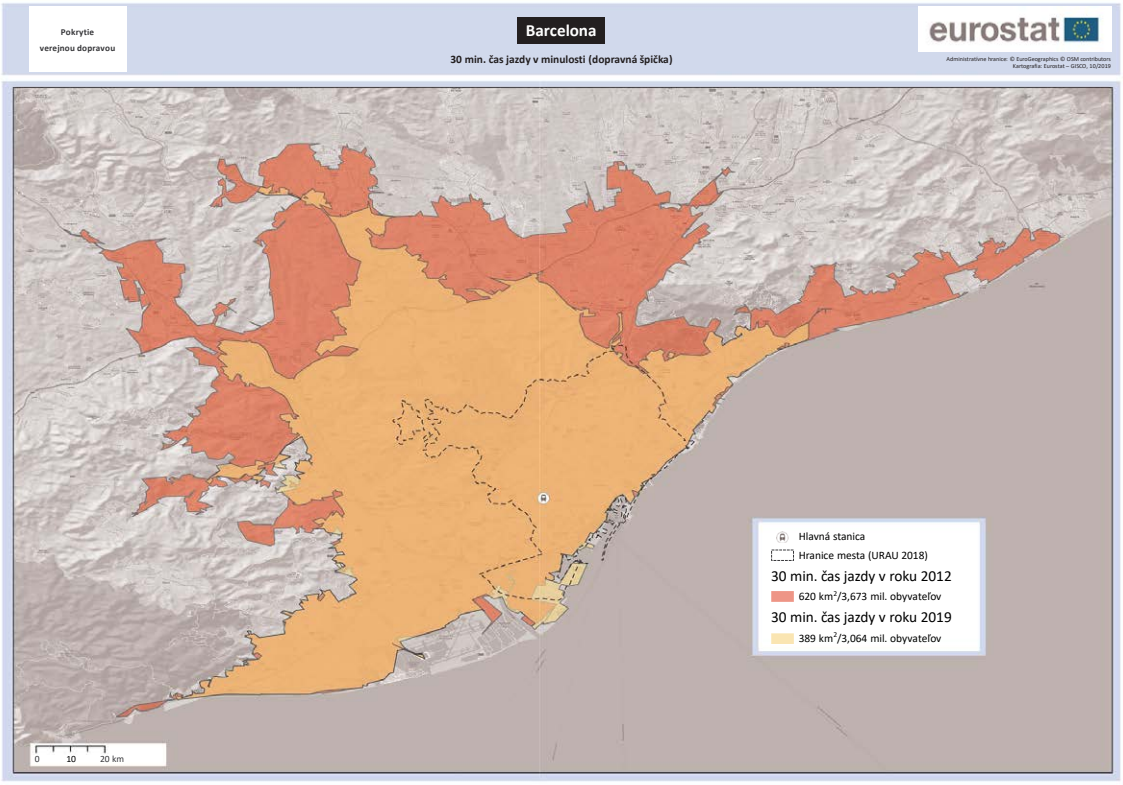
---

[15] Žaloba voči členskému štátu, ktorý nevykonáva právo EÚ.

[16] OECD (2007), *Managing Urban Traffic Congestion*. https://www.oecdilibrary.org/transport/managing-urban-traffic-congestion_9789282101506-en.

[17] Poskytovateľ údajov o premávke.

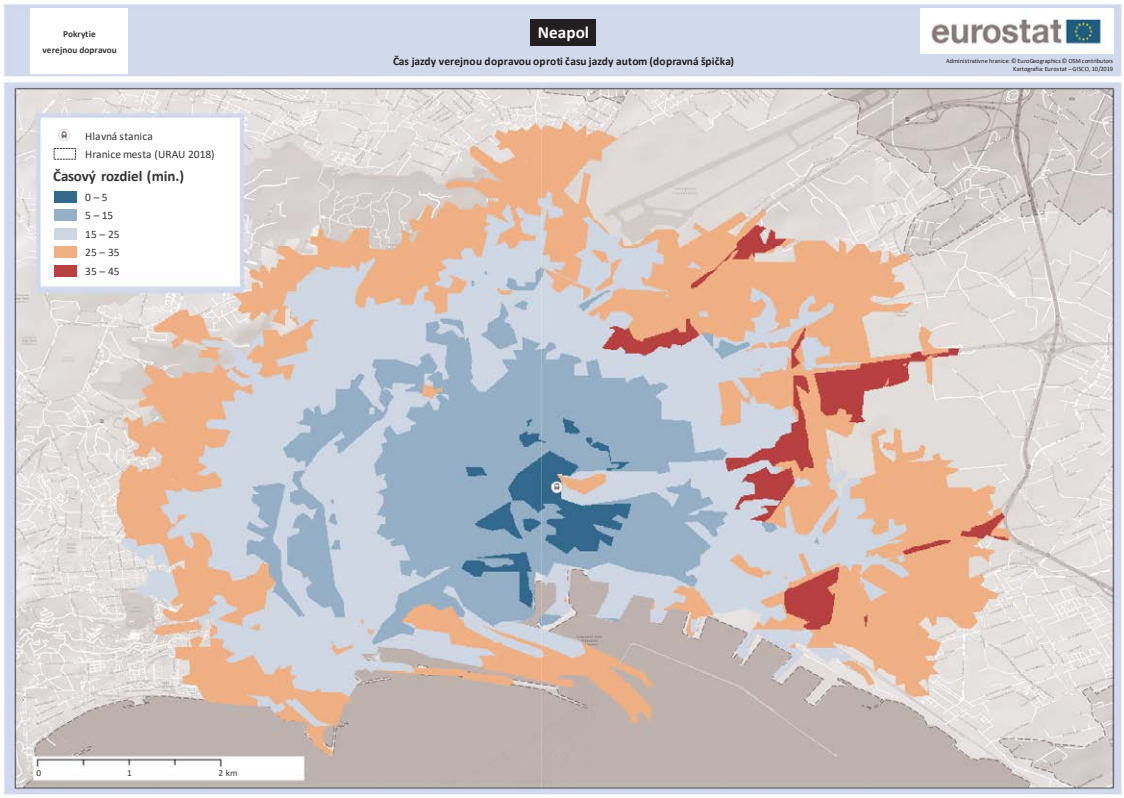
Obrázok 1 – Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019 – Barcelona



Zdroj: Analýza Eurostatu v mene EDA.

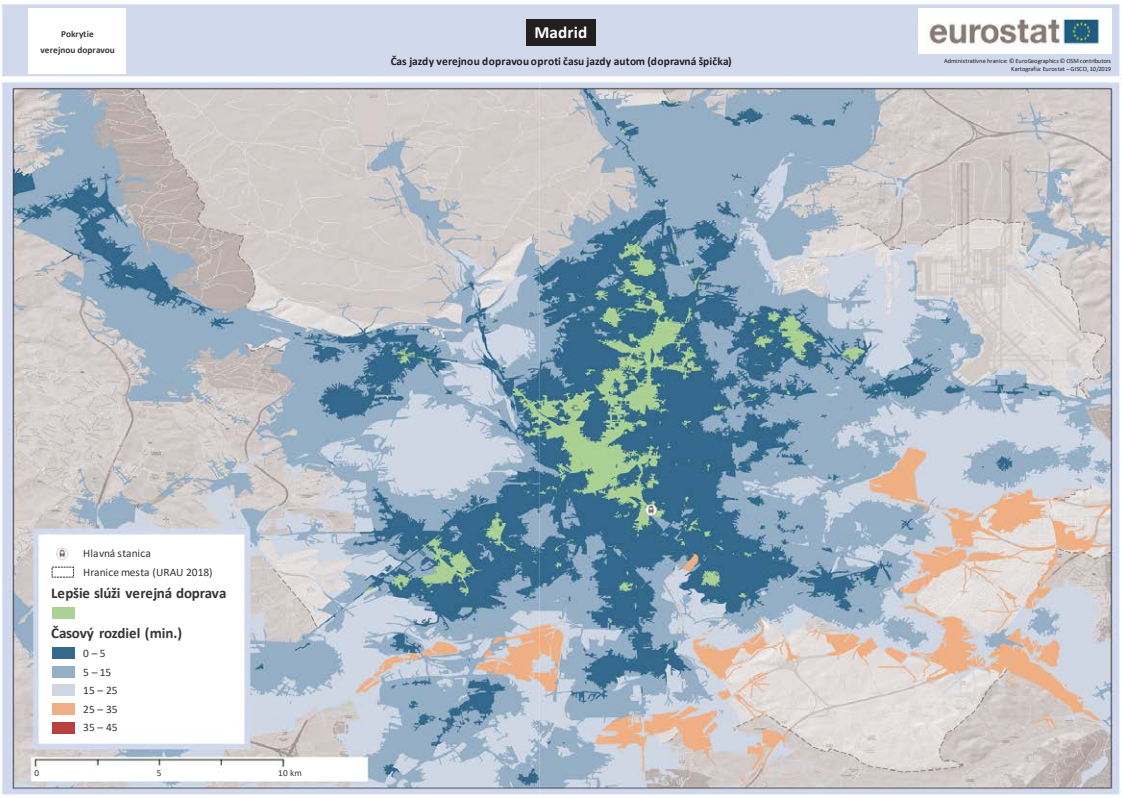
26 Zaznamenali sme však, že hoci sú náklady a pohodlie tiež faktormi, v siedmich z ôsmich miest je vo všeobecnosti stále časovo efektívnejšie využívať súkromné vozidlá než verejnú dopravu. Z ***obrázku 2*** vyplýva, že dostať sa na hlavnú železničnú stanicu v Neapole trvá dlhšie verejnou dopravou než osobným autom. Len v Madride sme našli časti mesta, kde bol prístup k stanici Atocha – jednej z dvoch hlavných železničných staníc – rýchlejší verejnou dopravou – pozri ***obrázok 3***. Podobné mapy pre ostatné mestá, ktoré sme navštívili, sa nachádzajú v ***prílohe II***.

Obrázok 2 – Porovnávacia dostupnosť železničnej stanice v Neapole autom a verejnou dopravou



Zdroj: Analýza Eurostatu v mene EDA.

Obrázok 3 – Porovnávacia dostupnosť železničnej stanice Madrid Atocha autom a verejnou dopravou (tranzit)



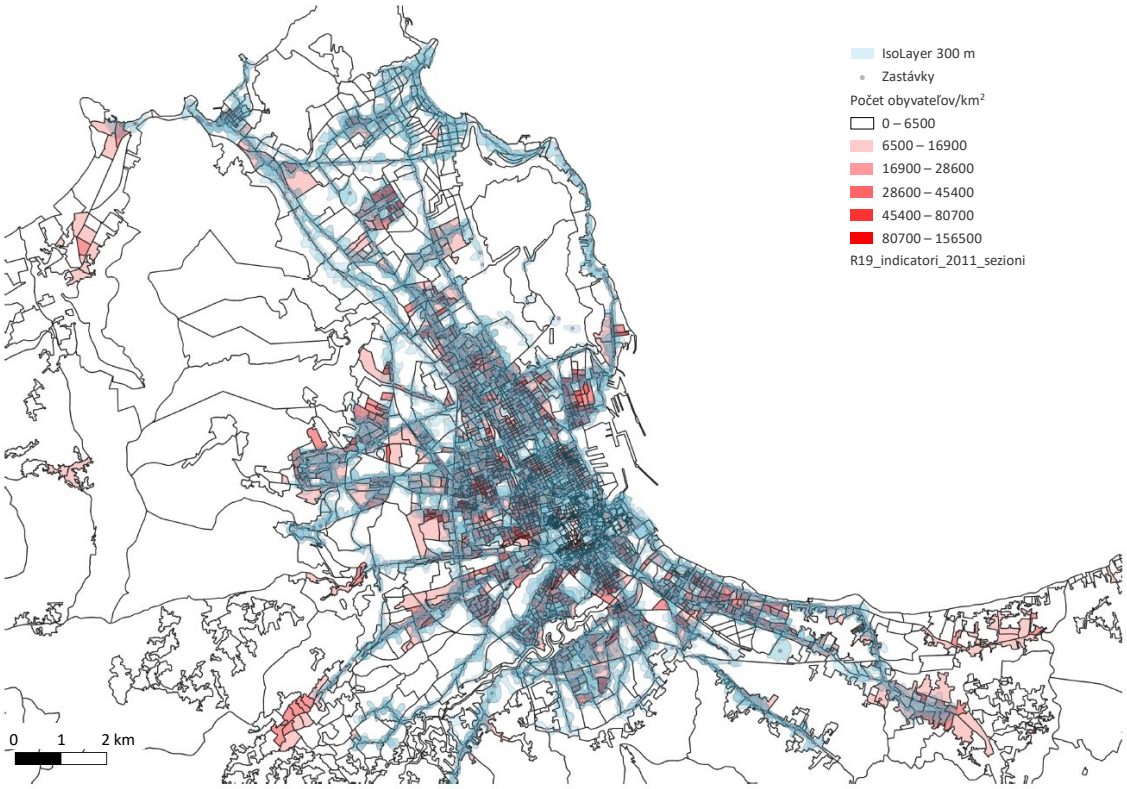
Zdroj: Analýza Eurostatu v mene EDA.

Pokrytie a dostupnosť verejnej dopravy v mestách sa zlepšuje

27 Dobrá verejná doprava je kľúčom k udržateľnej mestskej mobilite, pretože spolu s „aktívnou mobilitou“ (doprava založená na ľudskej telesnej aktivite, napríklad chôdza a jazda na bicykli) poskytuje alternatívu k využívaniu osobných automobilov. Dobrá verejná doprava si okrem iného vyžaduje ľahký prístup (vysoký podiel obyvateľstva v krátkej vzdialenosti od infraštruktúry verejnej dopravy), frekvenciu, rýchlosť a vysoký stupeň prepojenia siete. Mestá môžu využívať finančné prostriedky EÚ na pomoc pri rozširovaní svojich sietí verejnej dopravy prostredníctvom investícií do tratí metra a električiek a do železničných koľajových vozidiel – pozri bod ***36***.

28 Zo správy OECD z roku 2019 vyplýva, že podiel obyvateľstva žijúceho v blízkosti verejných dopravných zariadení je v niektorých mestách na veľmi vysokej úrovni (pozri ***tabuľku 1***). Úrovne v okrajových oblastiach sú nižšie – pozri príklad Palerma na ***obrázku 4***, z ktorého vyplýva, že významný podiel obyvateľov má malé pokrytie verejnou dopravou.

Obrázok 4 – Počet obyvateľov a pokrytie verejnou dopravou v Palerme



Zdroj: Analýza EDA založená na údajoch uverejnených úradom ISTAT a samosprávou Palermo.

29 Keďže však tieto mestá priťahujú dochádzajúcich pracovníkov z okolitých obcí, ponuka verejnej dopravy na periférii a jednoduché prepojenia na zvyšok siete v meste určujú, či sa dochádzajúci pracovníci rozhodnú dostať sa do mesta osobným vozidlom alebo verejnou dopravou bez ohľadu na kvalitu verejnej dopravy v meste.

Tabuľka 1 – Pokrytie verejnou dopravou

Názov mesta	Vnútorné mesto	Metropolitná oblasť
Lipsko	99,9 %	70,7 %
Hamburg	99,9 %	99,5 %
Neapol	53,5 %	48,5 %
Madrid	99,9 %	96,7 %
Varšava	100,0 %	84,8 %
Priemer*	95,6 %	87,9 %

* Priemer zahŕňa 81 miest, ktoré mali údaje GTFS, zo 121 miest, na ktoré sa vzťahuje správa Medzinárodného fóra pre dopravu.

Zdroj: Medzinárodné fórum pre dopravu, 2019.

30 Nižšie pokrytie verejnou dopravou v okrajových zónach dochádzania a skutočnosť, že väčšina liniek na periférii ide do a z centra mesta, zatiaľ čo čoraz viac ľudí dochádza medzi predmestiami, tam prispieva k vyššiemu podielu súkromných vozidiel ako v rámci miest (pozri ***ilustráciu 3***).

Komisia zintenzívnila svoju podporu, ale celý rad faktorov obmedzil pokrok smerom k udržateľnej mestskej mobilite

31 Posúdili sme podporu, ktorú Komisia poskytla členským štátom, pokiaľ ide o politické dokumenty a usmernenia, a rozsah, v akom ich členské štáty využili. Okrem toho sme analyzovali finančnú podporu poskytovanú Komisiou v rámci EŠIF a NPE s cieľom posúdiť, či boli finančné prostriedky použité v súlade s cieľom smerovať k udržateľnejšej mestskej mobilite.

Komisia vypracovala politiky a vydala usmernenia, hoci členské štáty ich vždy nedodržiavali

32 Komisia vydala niekoľko politických dokumentov (pozri ***ilustráciu 1***). Na podporu svojich politických cieľov vydala a pravidelne aktualizuje celý rad usmernení. Doplnila ich o príslušné konferencie a semináre s cieľom zlepšiť ich prijatie a zvýšiť informovanosť medzi mestami v EÚ o potrebe vytvorenia integrovaného prístupu k udržateľnej mestskej mobilite.

33 V balíku opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 sa zaznamenal pomalý pokrok pri zavádzaní udržateľnejších spôsobov mestskej mobility a uviedla sa potreba postupných zmien. Opatrenia, ktoré boli určené na posilnenie podpory európskych miest, spočívali najmä v zhromažďovaní a šírení informácií a rád, výskume a iniciatív v oblasti výmeny skúseností. Tieto opatrenia sú určené na riešenie problémov mestskej mobility v oblasti dopravného preťaženia, emisií CO_2 z dopravy, škodlivého vystavenia sa látkam znečisťujúcich ovzdušie a smrteľných dopravných nehôd. Podporné činnosti zahŕňali:

— vytvorenie platformy ELTIS[18], ktorá slúži ako stredisko monitorovania mestskej mobility – t. j. register údajov – a jednotné kontaktné miesto pre plány udržateľnej mestskej mobility,

[18] Európska informačná služba pre miestnu dopravu: https://www.eltis.org.

— usmernenia k plánom udržateľnej mestskej mobility, ktoré sa v čase konania auditu aktualizovali, doplnené šiestimi konferenciami o PUMM,

— poradenstvo o možnostiach financovania,

— podpora testovania a zavádzania inovačných riešení mestskej mobility prostredníctvom iniciatív ako CIVITAS[19] a Európske inovačné partnerstvo „Inteligentné mestá a obce“[20].

34 Údaje sa na webové sídlo ELTIS Komisie nahrávajú na dobrovoľnom základe a nemusia zachytávať najnovšiu situáciu. Našim prieskumom sa však potvrdili dôkazy ELTIS, že hoci v čase konania auditu viacero miest pracovalo na prijatí plánov udržateľnej mestskej mobility, stále bolo mnoho mestských uzlov, ktoré ich ešte neprijali.

35 Podľa súčasných právnych predpisov je životné prostredie jednou z najrelevantnejších oblastí, v ktorých EÚ môže mať priamy vplyv na členské štáty. Prostredníctvom svojich právnych predpisov v tejto oblasti EÚ vytvorila silný stimul pre mestá, aby prijali opatrenia na zabránenie riziku porušovania environmentálnych prahových hodnôt. Právne predpisy v oblasti životného prostredia zahŕňajú aj prijatie prísnejších emisných noriem pre vozidlá cestnej dopravy a ambiciózne ciele pre verejné obstarávanie ekologických vozidiel. Cieľom týchto iniciatív bolo znížiť úroveň emisií spôsobených dopravou a v ojedinelých prípadoch viedli k dočasnému uzavretiu jednotlivých ulíc pre naftové autá (Hamburg, pozri bod ***51***).

Viac finančných prostriedkov EÚ bolo vyčlenených na udržateľnú mestskú mobilitu v rokoch 2014 – 2020, ale PUMM zvyčajne nie je podmienkou financovania

36 V záujme podpory politického cieľa zvýšiť udržateľnosť mestskej mobility sa EŠIF na obdobie rokov 2014 – 2020 v oblasti mestskej mobility zvýšili v porovnaní s predchádzajúcim obdobím o 46 % (pozri bod ***10***). To naznačuje jasnú zmenu zamerania, keďže napríklad pridelené prostriedky na cesty mimo siete TEN-T sa znížili o 25 %, z 20,8 mld. EUR na 15,5 mld. EUR. Suma 12,8 mld. EUR na „čistú mestskú dopravu“ v rokoch 2014 – 2020 je najvyšším prídelom spomedzi jednotlivých oblastí pomoci súvisiacich s dopravou (pozri ***prílohu III***). Veľké projekty zamerané na mestskú

[19] https://civitas.eu/

[20] https://eu-smartcities.eu

mobilitu spočívali najmä v investíciách do liniek metra alebo električiek a železničných koľajových vozidiel.

37 Mestá v EÚ nemusia dodržiavať usmernenia Komisie alebo mať plány udržateľnej mestskej mobility či dokonca ucelenú národnú stratégiu mestskej dopravy pre mestské projekty, ktoré by mohli využívať finančné prostriedky EÚ. Je to napriek tomu, že preťažené mestské uzly môžu vážne narušiť efektívnosť siete TEN-T podporovanú z finančných prostriedkov NPE v celej EÚ.

38 Dva zo štyroch členských štátov, ktoré sme navštívili, stanovili plány udržateľnej mestskej mobility ako podmienku pre mestá, aby boli oprávnené na získanie finančných prostriedkov z vnútroštátnych zdrojov alebo prostriedkov EÚ.

— V Taliansku vydalo národné ministerstvo pre infraštruktúru a dopravu v roku 2017 vyhlášku, v ktorej sa od miest s viac než 100 000 obyvateľmi vyžaduje, aby prijali plány udržateľnej mestskej mobility v súlade s usmerneniami Komisie do októbra 2019 (neskôr predĺžené o rok), aby boli oprávnené na získanie vnútroštátnych finančných prostriedkov na infraštruktúru verejnej dopravy. To viedlo k zvýšeniu počtu miest, ktoré začali proces prijímania plánov udržateľnej mestskej mobility.

— V Španielsku vnútroštátne správne orgány stanovili prijatie plánov udržateľnej mestskej mobility ako podmienku pre udelenie štrukturálnych fondov EÚ regionálnym a miestnym orgánom verejnej správy na mestskú alebo metropolitnú verejnú dopravu na programové obdobie 2014 – 2020. Plány udržateľnej mestskej mobility musia byť v súlade s národnou stratégiou pre udržateľnú mobilitu. Podľa španielskych orgánov to viedlo k tomu, že väčšina miest s viac než 50 000 obyvateľmi prijala plány udržateľnej mestskej mobility.

39 Ukázalo sa teda, že stanovenie podmienky prijať plán udržateľnej mestskej mobility je v Taliansku a Španielsku silným stimulom pre mestá, aby vypracovali stratégie mestskej mobility. V žiadnom z miest, ktoré sme v týchto krajinách navštívili, však nebolo vykonané externé hodnotenie kvality prijatých plánov udržateľnej mestskej mobility. Preto existuje riziko, že proces prijatia sa môže stať administratívnou formalitou na získanie prístupu k finančným prostriedkom a že plán udržateľnej mestskej mobility preto nemusí mať kvalitu potrebnú na dosiahnutie zlepšenia mestskej mobility.

40 V roku 2019 začala Komisia vo svojich odporúčaniach pre jednotlivé krajiny (OJK) riešiť otázku mestskej mobility ako súčasť procesu európskeho semestra. Pred rokom 2019 boli v odporúčaniach pre jednotlivé krajiny len sporadické zmienky o mestskej

mobilite a preťažení (pozri ***tabuľku 2***). Komisia na ďalšie programové obdobie navrhla posilniť prepojenie medzi využívaním finančných prostriedkov EÚ a odporúčaniami pre jednotlivé krajiny[21], nie je však jasné, či bude tento návrh, ktorý bol v januári 2020 stále predmetom diskusií legislatívnych orgánov, prenesený do konečnej verzie právneho predpisu.

Tabuľka 2 – Odporúčania pre jednotlivé krajiny týkajúce sa dopravného preťaženia, mestskej mobility a udržateľnej dopravy

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Belgicko	P/D	D	P/D	P/D	P/D	P/M/D
Bulharsko	N	N	N	N	D	D
Česká republika	N	N	D	N	N	M/D
Dánsko	N	N	N	D	N	P/D
Nemecko	N	D	N	N	N	P/M/D
Estónsko	D	N	D	D	N	P/D
Írsko	N	N	D	N	P/M/D	D
Grécko	/	/	/	/	/	D
Španielsko	D	D	N	N	D	D
Francúzsko	D	N	N	N	N	N
Chorvátsko	N	N	N	N	N	M/D
Taliansko	D	D	D	N	N	M/D
Cyprus	/	/	N	N	N	P/M/D
Lotyšsko	D	N	N	N	N	D
Litva	N	N	N	N	N	M/D
Luxembursko	N	N	N	P	D	P/D
Maďarsko	D	N	N	D	N	P/M/D
Malta	D	D	P/D	P/D	P/D	P/D
Holandsko	N	N	N	N	N	P
Rakúsko	D	N	N	N	N	N
Poľsko	D	D	D	P/D	P/D	P/D
Portugalsko	D	D	N	N	N	N
Rumunsko	D	D	N	D	D	P/M/D
Slovinsko	N	N	N	N	N	D
Slovensko	N	D	N	N	N	M/D
Fínsko	N	N	N	D	N	P/D
Švédsko	N	N	N	N	N	D
Spojené kráľovstvo	N	N	N	P	D	P/D

N – Nie
P – Preťaženie
M – Mestská mobilita
D – Udržateľná doprava

Zdroj: Analýza EDA založená na odporúčaniach pre jednotlivé krajiny, ktoré vydala Komisia.

[21] Stanovisko EDA č. 6/2018 k navrhovaným nariadeniam o spoločných ustanoveniach na obdobie rokov 2021 – 2027.

Niekoľko faktorov ovplyvňuje účinnosť podpory Komisie na udržateľnejšiu mestskú mobilitu

41 Identifikovali sme dve dôležité oblasti, v ktorých mestá čelia problémom, ktoré obmedzujú účinnosť podpory Komisie: financovanie požiadaviek udržateľnej mestskej mobility a vypracovanie koherentných politík v oblasti parkovania, zón bez dopravy a cyklistiky.

Potreby financovania mestskej verejnej dopravy

42 Efektívna a účinná verejná dopravná sieť je rozhodujúcou podmienkou na to, aby boli občania podnecovaní k prechodu na udržateľnejšie spôsoby dopravy. Príslušný finančný záväzok presahuje investície do infraštruktúry verejnej dopravy a železničných koľajových vozidiel, na ktoré môže EÚ poskytnúť finančnú podporu. Zahŕňa aj náklady na prevádzku a údržbu, ktoré môžu byť významné (pozri ***rámček 3***) a na ktoré EÚ neposkytuje žiadnu finančnú podporu.

Rámček 3

Prevádzkové náklady na verejnú dopravu – príklady z navštívených miest

Za 15 rokov sa prevádzkové náklady na verejnú dopravu v Barcelone viac než zdvojnásobili zo 646 mil. EUR v roku 2003 na 1 373 mil. EUR v roku 2017. Počas tohto obdobia sa vnútroštátny príspevok zvýšil na 200 mil. EUR v roku 2010, ale odvtedy klesá a v čase konania auditu dosahoval o niečo viac než 100 mil. EUR.

V Madride sa prevádzkové náklady na verejnú dopravu zvýšili z 1 684 mil. EUR v roku 2013 na 2 014 mil. EUR v roku 2016, hoci následne v roku 2017 klesli na 1 842 mil. EUR. Medzičasom došlo k značnému poklesu príspevkov vnútroštátnych orgánov.

V Hamburgu sa náklady na verejnú dopravu zvyšujú, a to najmä v dôsledku rozšírenia rýchloelektričky. Podľa hamburgských orgánov budú od roku 2020 tieto náklady predstavovať niekoľko sto miliónov eur ročne. S cieľom pokryť časť tohto zvýšenia vzrástli ceny cestovného lístka medzi rokmi 2012 a 2016 o viac než 20 %.

Lipsko tiež zvýšilo svoje mesačné cestovné v rokoch 2011 až 2018 o viac než 40 %, aby pokrylo časť svojich rastúcich prevádzkových nákladov.

43 Mestá pokrývajú časť prevádzkových nákladov na verejnú dopravu spoplatňovaním lístkov. To však pokrýva len časť nákladov. V navštívených mestách sa podiel nákladov pokrytých cestovným pohyboval od 81 % v Hamburgu po 8 %

v Palerme[22]. Medzinárodné združenie verejnej dopravy nám poskytlo údaje za 41 miest v EÚ, z ktorých vyplýva, že príjmy z cestovných lístkov takmer dvoch tretín zo 41 miest v EÚ, ktoré preskúmali, pokrývali menej než 60 % prevádzkových nákladov. Náš prieskum dospel k podobným záverom.

44 Súvisiace finančné výzvy sa odzrkadľujú vo veku vozového parku (***príloha IV***). Napríklad v Neapole bol na začiatku roka 2013 priemerný vek jeho 500 autobusov 11,5 roka a problémy so spoľahlivosťou znamenali, že menej než 65 % z nich bolo k dispozícii na každodenné použitie. Hoci boli niektoré autobusy nahradené, priemerný vek sa do novembra 2018 zvýšil na 13,4 roka. Mestské orgány uviedli, že toto postupné zhoršovanie verejnej dopravnej služby viedlo k zvýšeniu využívania automobilov. Podobne aj v Palerme bolo denne k dispozícii len 71 % autobusového parku, ktorého priemerný vek je viac než 12 rokov.

45 Podľa správy Komisie z roku 2019[23] sa celkové náklady spoločnosti na dopravu v EÚ odhadujú na 987 mld. EUR, pričom ide o náklady na životné prostredie (44 %), nehody (29 %) a náklady na preťaženie (27 %). Pokiaľ ide o osobnú dopravu, súkromné autá predstavujú 565 mld. EUR, čo zodpovedá externým nákladom vo výške 0,12 EUR/km v porovnaní s 19 mld. EUR (0,04 EUR/km) v prípade autobusov alebo autokarov. Dane (z paliva a vlastníctva) a mýto hradené súkromnými používateľmi automobilov kryjú necelú polovicu týchto nákladov, 267 mld. EUR. V správe sa určili možnosti zvýšenia podielu celkových nákladov, ktoré znášajú súkromní používatelia automobilov, vrátane využitia špecifických systémov spoplatňovania ciest v mestských oblastiach s cieľom riešiť vysoké náklady na mestskú dopravu.

46 Ďalším faktorom, ktorý prispieva k zvýšeným nákladom, je nedostatok harmonizovaných štandardov medzi rôznymi linkami električiek a metra, čo znižuje hospodársku súťaž na trhu. Napríklad v Neapole tento faktor znamenal, že veľmi málo podnikov vyrábalo vlaky v požadovaných normách, čo tiež viedlo k oneskoreniam. Naopak vo Varšave majú dve linky metra rovnaké normy, čo viedlo k zvýšeniu efektívnosti počas výstavby druhej linky metra. Napríklad počas tejto výstavby je možné použiť depá prvej linky metra. Výzvy, ktorým by mestá čelili pri zmene svojich súčasných technických noriem na celoeurópske s cieľom znížiť náklady, by boli značné

---

[22] Vyhýbanie sa úhrade cestovného lístka má tiež vplyv. Napríklad podľa mestskej dopravnej spoločnosti vyhýbanie sa úhrade cestovného lístka v Neapole dosahuje približne 33 %.

[23] *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities*, Európska komisia, 2019.

a nákladné. A často existujú aj politické prekážky, ktoré je potrebné prekonať, pokiaľ ide o lepšiu spoluprácu medzi rôznymi mestami.

Súdržnosť politiky

47 Preskúmali sme, či politiky miest v oblasti mestskej mobility sa koherentným spôsobom zaoberajú potrebou zlepšenia udržateľnosti, či sa zameriavajú na politiky v oblasti parkovania, využitie spoplatňovania preťaženia a poskytovanie služieb v oblasti cyklistiky.

48 Mestá, ktoré sme navštívili, prijali politiky v oblasti parkovania určené na odrádzanie od používania súkromných vozidiel v mestách, a to buď zvýšením poplatkov za parkovanie, alebo znížením počtu parkovacích miest. Napríklad v Lipsku boli na parkovisku pre autá nainštalované parkovacie zariadenia pre bicykle, čím sa znížila dostupnosť parkoviska pre autá a zvýšila sa príťažlivosť cyklistiky (pozri *obrázok 5*).

Obrázok 5 – Lipsko – parkovanie pre bicykle nahrádza parkovanie pre autá

Zdroj: Európsky dvor audítorov.

49 Vyskytlo sa však niekoľko prípadov, keď politiky v oblasti parkovania neboli v súlade s politikami udržateľnej mestskej mobility:

- V Poľsku, a najmä vo Varšave, je pokuta za neuhradenie parkovného nižšia ako pokuta za nezaplatenie verejnej dopravy.
- Napriek tomu, že je v Poľsku parkovanie na bočnej strane vozovky zakázané, stále je možné parkovať na chodníku (pozri ***obrázok 6***), čo zmenšuje priestor pre chodcov.

Obrázok 6 – Varšava: Na značke je napísané: „Zákaz parkovania sa nevzťahuje na chodníky“

Zdroj: EDA.

50 Ďalšími spôsobmi, ako odrádzať od používania súkromných vozidiel, je zriadenie zón, z ktorých je doprava vylúčená, a využívanie poplatkov za preťaženie:

- V roku 2018 Madrid zriadil 472-hektárovú obmedzenú dopravnú zónu (Madrid Central – pozri ***rámček 4***). V dôsledku toho sa znížilo znečistenie NO_2.

Rámček 4 – Príspevok zóny Madrid Central k zníženiu znečistenia

Zóna Madrid Central začala fungovať v marci 2019. Z údajov NO_2 z mája 2019 na *Plaza del Carmen* (jediná meracia stanica v oblasti Madrid Central) vyplýva, že znečistenie NO_2 kleslo o 45 % v porovnaní s májom 2018. V Madride sa znečistenie NO_2 na 24 staniciach, na ktorých sa meria, znížilo s priemerným poklesom o 24 %. Došlo tiež k zníženiu hluku.

- V Barcelone boli autá pripravené o cestný priestor vytvorením „superblokov“. Ide o deväť rezidenčných blokov s plochou 400 m x 400 m, obklopených ulicami, v ktorých sa sústreďuje doprava vrátane autobusov. Vo vnútorných uliciach sú autá zakázané alebo obmedzené na nízku rýchlosť. Superbloky sú príkladom toho, ako môžu mestá uprednostniť chôdzu a bicyklovanie tým, že odoberú verejný priestor pre parkovanie a poskytnú ho občanom.

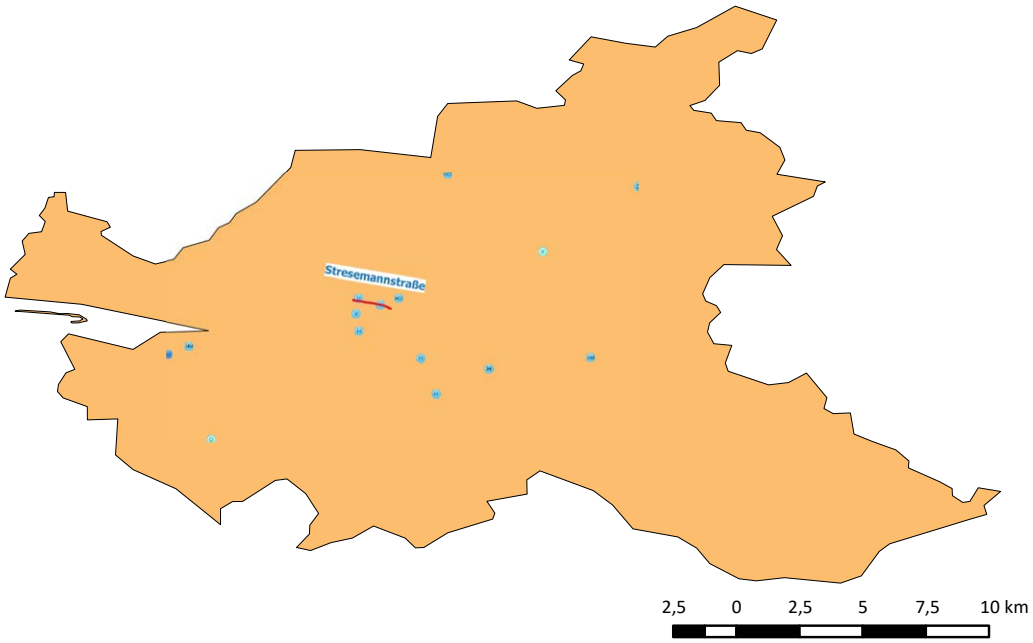
- Palermo vytvorilo zónu, z ktorej je vylúčená doprava, s plochou 4 hektáre a plánuje zdvojnásobiť jej veľkosť. Takisto má v úmysle znížiť priestor pre autá s cieľom rozšíriť sieť električiek.

- Niektoré mestá vrátane Štokholmu a Valletty uplatňujú poplatky za dopravné preťaženie a uviedli, že im to pomohlo výrazne znížiť preťaženie a výrazne prispelo k udržateľnejším druhom dopravy. Príjmy z poplatkov za dopravné preťaženie tiež zabezpečili finančné prostriedky na zlepšenie verejnej dopravy.

51 Zistili sme však, že koncepcia poplatkov za dopravné preťaženie nebola bežne používaná a vyskytli sa prípady, keď sa obmedzené dopravné zóny nevytvorili jednotným spôsobom:

- Len veľmi málo miest uplatňovalo poplatky za dopravné preťaženie, a to aj napriek ich potenciálnemu prínosu z hľadiska zníženia preťaženia, zvýšenia udržateľnosti a zabezpečenia ďalších príjmov. Možno to sčasti vysvetliť špecifickými súvislosťami v jednotlivých mestách. Napríklad mesto by sa mohlo zdráhať zaviesť poplatok za dopravné preťaženie, ak by preto bolo menej atraktívne pre občanov a podniky v porovnaní so susednými mestami bez poplatku za dopravné preťaženie.

Obrázok 7 – Ulica v Hamburgu s dočasným zákazom pre staršie vozidlá s naftovým motorom



Zdroj: EDA na základe údajov uverejnených úradmi v Hamburgu. Mapa: © QGIS.

- S cieľom dodržať limity kvality ovzdušia Hamburg stanovil dočasný zákaz pre staršie naftové vozidlá na jednej ulici blízko miesta, kde sa nachádza päť z jeho 15 meracích staníc kvality ovzdušia (pozri mapu – ***obrázok 7***). Tieto opatrenia môžu zlepšiť ukazovatele, ale pravdepodobne nepovedú k významnému zlepšeniu kvality ovzdušia v celom meste.

52 Potenciál cyklistiky zvýšiť udržateľnosť mestskej mobility je značný. V Kodani jazda na bicykloch predstavuje približne 40 % dochádzania a Antverpy aj Bordeaux dosiahli výrazné zníženie používania súkromných vozidiel (pozri bod ***19***) v dôsledku rozšírenia ich sietí cyklistických trás[24]. Z údajov z Lipska vyplýva, že náklady na údržbu a investičné náklady na cyklistické trasy sú oveľa nižšie ako na všetky ostatné dopravné prostriedky.

[24] Podľa „Kodanského indexu“ (www.copenhagenizeindex.eu), ktorý je rebríčkom miest v Európe najvhodnejších na bicyklovanie, sú Antverpy na 4. mieste a Bordeaux na 6. mieste.

53 Napriek potenciálnym výhodám cyklistiky a nižším investičným nákladom na cyklistickú infraštruktúru sme zaznamenali, že v mnohých mestách neexistuje jasný záväzok zlepšiť cyklistické trasy:

- V mnohých navštívených mestách sú úrovne cyklistiky nízke. Napríklad dĺžka cyklistických trás v Neapole bola menej než 20 km a podiel cyklistiky na doprave bol v Madride a Barcelone v rozmedzí od 1 % do 2 %. V pláne Barcelony sa predpokladal 2,5 % podiel cyklistiky na doprave v roku 2018, zatiaľ čo madridský hlavný plán mobility pre cyklistiku na roky 2008 – 2016 viedol v roku 2016 ku konečnému podielu len 1,2 %. Plán bol revidovaný v roku 2016 s novým cieľom 5 % v roku 2025.

- Málo miest, ktoré sme navštívili, malo vo svojich plánoch ciele pre cyklistiku. Ciele, ktoré existovali, boli niekedy kombinované s chôdzou.

- Neexistujú ani jasné ciele, pokiaľ ide o počet alebo typ cyklistických trás, ktoré sa majú vybudovať. V niektorých mestách, napríklad v Madride, cyklotrasy nie sú úplne oddelené od motorizovanej dopravy alebo od chodcov na chodníkoch.

54 Z údajov, ktoré poskytli mestá o podiele jednotlivých druhov dopravy, a z informácií zhromaždených v navštívených mestách, ako sú Madrid a Barcelona, vyplýva, že existuje značné riziko, že zvýšenie aktívnej mobility, ako je cyklistika a chôdza, pochádza z prechodu z verejnej dopravy namiesto zo súkromných automobilov. Napríklad v Antverpách sa využívanie súkromných automobilov aj verejnej dopravy znížilo v rokoch 2013 – 2017 o 4,4 % resp. 2,8 %, zatiaľ čo podiel cyklistiky sa v rovnakom období zvýšil o 7,3 %; v Lisabone sa verejná doprava znížila z 34 % v roku 2013 na 22 % v roku 2017. Riziko častejšieho využívania automobilov narastá v obdobiach klesajúcich cien palív. Napríklad ceny palív v Hamburgu a Lipsku v rokoch 2012 až 2018 výrazne klesli, zatiaľ čo ceny lístkov sa zvýšili až o 40 %.

55 Tieto príklady ilustrujú význam nielen zatraktívnenia verejnej dopravy a aktívnej mobility; je tiež dôležité prijať účinné kroky na odradenie ľudí od používania ich osobných automobilov.

56 Mnohé z pozitívnych príkladov, ktoré sme našli, si vyžadovali značné politické vedenie a účinnú komunikáciu. Presvedčiť občanov, aby sa vzdali pohodlia svojich automobilov a prešli na iné druhy dopravy, je často výzvou. Napríklad zavedenie poplatku za dopravné preťaženie v Štokholme si vyžadovalo počiatočnú testovaciu fázu pred jeho zavedením v plnej miere. Napriek tomu, že občania spočiatku namietali voči tomuto nápadu, teraz sa nechcú vrátiť k pôvodnej situácii bez poplatkov za dopravné

preťaženie. Barcelona aj Lipsko zdôraznili význam účinnej komunikácie o potenciálnych prínosoch navrhovaných riešení pred zavedením superblokov a zmenšených priestorov pre súkromné vozidlá.

Niektoré projekty, ktoré sme preskúmali, neboli úplne účinné a niektoré neboli založené na dôkladných stratégiách

57 Posúdili sme účinnosť 15 projektov EÚ, ktoré sme preskúmali. Takisto sme posúdili, či boli tieto projekty založené na dôkladných strategických prístupoch a či boli stratégie na miestnej úrovni v súlade so strategickými zásadami, ktoré stanovila Komisia vo svojich politických dokumentoch a usmerneniach.

Niektoré projekty neboli také účinné, ako sa plánovalo

58 Nie všetky kontrolované projekty boli plne účinné. Zaznamenali sme niekoľko príkladov, v ktorých projekty vykazovali nižšie využitie, ako sa plánovalo:

— Projekty v Neapole a Palerme zamerané na zvýšenie využívania autobusov a električiek – s výnimkou nákupu autobusov v Neapole – zaznamenali značné oneskorenia. Po dokončení projektov bol skutočný počet cestujúcich výrazne nižší, ako sa plánovalo.

— Projekty vo Varšave a v Lodži boli dokončené podľa plánu a zlepšili dostupnosť verejnej dopravy pre občanov, ale neviedli k významným zmenám v podiele jednotlivých druhov dopravy. Po realizácii projektu električkových koľajových vozidiel v Lodži sa sieť električiek zlepšila, ale počet cestujúcich vo verejnej doprave nenarástol v porovnaní s rokom 2014, keď projekt začal (cieľ stanovený v čase schvaľovania projektu). Medzičasom sa dopravné preťaženie zvýšilo.

— V Barcelone došlo pri výstavbe pruhu pre vozidlá s vysokou obsadenosťou k značným oneskoreniam a prekročeniam nákladov a nedosiahli sa ciele, pokiaľ ide o počet vozidiel, ktoré ho využívajú.

59 Pri rozšírení linky metra 11 v Madride sa predpokladalo, že sa doprava zvýši v dôsledku výstavby nového obchodného centra. Toto obchodné centrum už bolo v blízkosti iných, existujúcich liniek a bolo zatvorené krátko po otvorení novej linky metra, čo viedlo k tomu, že počet používateľov bol o 45 % nižší, ako sa plánovalo. Zistili sme niekoľko dôvodov, ktoré prispeli k obmedzenej účinnosti kontrolovaných

projektov. Išlo o nedostatky v projektovom plánovaní, ako aj vo fáze realizácie projektov:

— Linka električky v Palerme bola od začiatku koncipovaná tak, že bola závislá od iných dopravných projektov realizovaných inými prevádzkovateľmi. Tým bol projekt vystavený riziku oneskorení pri vykonávaní iných projektov a toto riziko sa následne naplnilo. Účinnosť projektu tiež obmedzovala nedostatočná integrácia cestovných lístkov medzi rôznymi zúčastnenými prevádzkovateľmi, čo znamenalo, že si cestujúci museli kúpiť viacero lístkov na to, aby sa dostali do centra mesta električkou.

— Jazdný pruh pre autobusy/vozidlá s vysokou obsadenosťou v Barcelone pozostával z dodatočného pruhu, v niektorých úsekoch bol postavený nad existujúcou diaľnicou. Projekt poskytol úsporu času okolo 4 minút, to však nepredstavovalo dostatočný stimul pre používateľov súkromných automobilov na prechod na jazdný pruh pre autobusy/vozidlá s vysokou obsadenosťou, ktorý bol cieľom projektu.

— V prípade rozšírenia linky metra v Neapole miestne orgány neobstarali nové vlaky metra načas. To znamenalo, že rovnaký počet vlakov musel slúžiť zvýšenej dĺžke trate, čo malo za následok nižšiu frekvenciu a nižšiu úroveň služieb.

Projekty neboli vždy založené na dôkladných stratégiách mestskej mobility

60 Zistili sme niekoľko prípadov, keď projekty financované EÚ neboli založené na dôkladných stratégiách, či už plánoch udržateľnej mestskej mobility alebo iných odvetvových stratégiách. Medzi nedostatky v strategických prístupoch patria chýbajúce ucelené údaje a primerané ciele a nedostatočná koordinácia s inými plánmi a politikami.

Chýbajúce relevantné a spoľahlivé údaje

61 Každá politika a stratégia by mala vychádzať zo spoľahlivej diagnózy, pre ktorú je potrebné zhromaždiť relevantné a spoľahlivé údaje. Na európskej úrovni však neexistuje spoločný súbor ukazovateľov týkajúcich sa mestskej mobility a nie všetky členské štáty systematicky zbierajú príslušné údaje. Získanie zmysluplných údajov od miest a členských štátov v rámci tohto auditu bolo veľkou výzvou. Nedostatok dobrých údajov sťažuje Komisii získať spoľahlivý obraz o stave mestskej mobility v EÚ, a teda aj vypracovať vhodné politické iniciatívy.

62 Komisia prostredníctvom ELTIS (pozri bod ***33***) zriadila stredisko monitorovania mestskej mobility, v ktorom zhromažďuje príklady osvedčených postupov a skúsenosti z miest EÚ. Okrem toho v čase konania auditu realizovala pilotný projekt s približne 50 mestami EÚ zameraný na vytvorenie spoločného súboru ukazovateľov mestskej mobility na usmerňovanie zhromažďovania údajov. Podľa informácií, ktoré poskytla Komisia, sa v rámci projektu určilo 21 ukazovateľov, ktoré môžu mestá používať pri hodnotení svojich politík mestskej mobility štandardizovaným spôsobom.

63 Niektoré členské štáty, napríklad Taliansko, Nemecko a Španielsko, tiež začali zriaďovať monitorovacie strediská mestskej mobility a zbierať zmysluplné údaje od miest s usmerneniami a normami, aby boli porovnateľné a konzistentné v priebehu času. Zistili sme však, že údaje, ktoré poskytujú monitorovacie strediská, nezodpovedajú vždy údajom, ktoré poskytujú samosprávy.

64 Len 30 z 88 miest z nášho prieskumu poskytlo niektoré z údajov, o ktoré sme požiadali, a ani jedno mesto neposkytlo úplný súbor údajov. O niečo viac než polovica respondentov poskytla údaje o podiele jednotlivých druhov dopravy v roku 2016 alebo 2017, zatiaľ čo ešte menej uviedlo údaje za predchádzajúce roky. Podobne len veľmi málo miest poskytlo relevantné a podrobné údaje o miere dopravného preťaženia.

65 Okrem toho sme zistili, že niektoré mestá nevyužívajú v plnej miere nástroje geografického informačného systému, ktoré sú teraz k dispozícii na analyzovanie ich mestských dopravných sietí. Svoju analýzu často obmedzili na základné údaje (napríklad „vzdialenosť od najbližšej zastávky verejnej dopravy“) bez úplnej analýzy dopytu. Úplné analýzy by mali minimálne zohľadňovať toky a frekvencie verejnej dopravy a dostupnosť kľúčových destinácií, ako sú nemocnice, školy a pracoviská, podľa rôznych druhov dopravy.

Chýbajúce vyčíslené ciele a operačné plány na vykonávanie stratégií

66 Vo viacerých prípadoch neboli v stratégiách stanovené zámery alebo ciele, pokiaľ ide o výsledky alebo podiel jednotlivých druhov dopravy. Z ôsmich navštívených miest tri stanovili konkrétne ciele pre podiel jednotlivých druhov dopravy:

— Mesto Lipsko stanovilo ciele pre podiel jednotlivých druhov dopravy vo svojom pláne dopravy na rok 2015 pre všetky druhy dopravy šetrné k životnému prostrediu a použilo ich pri vypracovaní rôznych scenárov.

— Podobne mesto Barcelona určilo tri možné scenáre intervencie a stanovilo konkrétne ciele pre svoju zvolenú možnosť vrátane cieľov v oblasti aktívnej mobility. V pravidelných intervaloch posudzovalo pokrok.

— Mesto Madrid stanovilo všeobecný cieľ zníženia objemu dopravy o 6 % a konkrétne ciele týkajúce sa podielu súkromných vozidiel, verejnej dopravy a aktívnej mobility.

Ostatné mestá nemali žiadne ciele alebo majú ciele len pre niektoré druhy dopravy:

— Mesto Hamburg stanovilo ciele len pre jazdu na bicykli, ale nie pre ostatné druhy dopravy.

— Mesto Varšava stanovilo operačné ciele, pokiaľ ide o mieru spokojnosti obyvateľov s kvalitou verejných priestorov a životného prostredia v meste, ale žiadne konkrétne ciele týkajúce sa podielu jednotlivých druhov dopravy.

— V Neapole, Palerme a Lodži neboli konkrétne ciele, pokiaľ ide o podiel jednotlivých druhov dopravy. V pláne mestskej premávky Palerma je všeobecný cieľ prechodu na menej znečisťujúce spôsoby dopravy a s nižšou konkrétnou spotrebou energie, ale nie sú v ňom stanovené konkrétne ciele, ktoré sa majú dosiahnuť. V Lodži boli do analýzy, ktorú vykonal dopravný úrad s cieľom určiť podiel jednotlivých druhov dopravy, zahrnuté bicykle a motocykle do tej istej kategórie, a to napriek ich inherentným rozdielom, pokiaľ ide o udržateľnosť a využívanie verejného priestoru.

67 Mestá často prijali príslušné stratégie, ale v ich plánoch vykonávania boli nedostatky, vrátane nejasných priorít, nákladov a zdrojov financovania.

— V Palerme sa v strategickom pláne udržateľnej mobility naplánovali intervencie v krátkodobom, strednodobom a dlhodobom horizonte a obsahoval harmonogram prác a predpokladané náklady. Zahŕňal tiež priority z krátkodobého až strednodobého a strednodobého až dlhodobého hľadiska, a to najmä na základe hospodárskych potrieb.

— V Neapole bol strategický plán založený na zastaraných sektorových plánoch. Tento plán nebol doplnený plánom realizácie a nešpecifikovalo sa v ňom, ako sa budú uprednostňovať rôzne opatrenia.

— Plán v Lipsku obsahuje celkové zásady plánovania a ciele, nezahŕňa však napríklad zoznam opatrení s príslušným financovaním či termínmi. Namiesto toho odkazuje na opatrenia pre konkrétne odvetvia uvedené v iných plánoch.

— Mesto Hamburg vypracovalo niekoľko možných opatrení („Themenspeicher“), neposkytlo však žiadne informácie o prioritách ani o spôsobe výberu opatrení.

— Mesto Madrid vypracovalo podrobnú stratégiu pozostávajúcu z ôsmich strategických línií, 15 oblastí intervencie a 95 konkrétnych opatrení, ale neuviedlo informácie o tom, ako by sa malo financovať vykonávanie jeho plánu udržateľnej mestskej mobility.

— Varšava ani Lodž nemajú vypracovaný plán vykonávania svojich stratégií.

Nedostatočná koordinácia s inými plánmi a nedostatočné zohľadnenie okrajových oblastí

68 Účinná integrácia s okolitými oblasťami zahŕňajúca rôzne druhy dopravy a prepojenie s mestským plánovaním je kľúčom k udržateľnejšej mestskej mobilite. S výnimkou Barcelony neboli v žiadnom z navštívených miest plány mestskej mobility integrované s okolitou oblasťou. V Barcelone bola aktívna koordinácia medzi rôznymi samosprávami v záujme integrovanejšej verejnej dopravy. Na tento účel bol vytvorený administratívny orgán zahŕňajúci 36 samospráv. Tento orgán v čase konania auditu vypracúval plán mobility na účely spojenia jednotlivých plánov mestskej mobility 36 samospráv. Hoci Kodaň nebola navštívená v rámci tohto auditu, je pozitívnym príkladom (pozri ***rámček 5***).

Rámček 5 – Kodaň: Inovatívny prístup k plánovaniu mestskej mobility

V Kodani sa efektívne kombinuje plánovanie mestskej mobility s mestským plánovaním. Napríklad kancelárske a pracovné priestory s viac ako určitým počtom zamestnancov môžu byť zriadené len v blízkosti veľkej stanice verejnej dopravy.

69 V protiklade s tým sa plány územného rozvoja Varšavy vzťahujú len na 37 % územia mesta, čo znižuje dostupné nástroje na zabezpečenie toho, aby sa urbanizácia tohto mesta rozvíjala kontrolovaným spôsobom a v koordinácii s plánmi mestskej mobility.

Závery a odporúčania

70 Na to, aby sa mestská mobilita v EÚ stala udržateľnejšou, je zásadne dôležité, aby všetky zainteresované strany prijali jednotné opatrenia. Komisia po svojom balíku opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 vydala celý rad politických dokumentov a usmernení a zvýšila finančné prostriedky, ktoré poskytuje na projekty v tejto oblasti. Uznávame, že významné zlepšenia udržateľnej mestskej mobility si môžu vyžiadať viac času. Šesť rokov po tom, ako Komisia vyzvala na postupné zmeny, však neexistuje žiadny jasný náznak, že mestá zásadne menia svoje prístupy.

71 Nie je jasný trend smerom k udržateľnejším druhom dopravy. Hoci mestá zaviedli celý rad iniciatív na zvýšenie kvality a kvantity verejnej dopravy, celkovo nedošlo k výraznému zníženiu využívania súkromných automobilov. Hoci sa niektoré ukazovatele kvality ovzdušia mierne zlepšili, mnoho miest stále prekračuje minimálne normy EÚ pre kvalitu ovzdušia. Emisie skleníkových plynov v dôsledku cestnej dopravy sa neustále zvyšujú. Cestovanie verejnou dopravou často trvá dlhšie než súkromným autom.

72 S cieľom pomôcť mestám riešiť príslušné výzvy Komisia vydala v poslednom desaťročí celý rad politických dokumentov spolu s usmerneniami. V súlade so zásadou subsidiarity členské štáty a ich mestá nie sú povinné postupovať podľa týchto usmernení a ich využívanie bolo obmedzené najmä pokiaľ ide o vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility. Na podporu svojich cieľov politiky udržateľnej mobility EÚ sprístupnila značné sumy finančných prostriedkov. Neexistuje požiadavka, aby bol prístup k financovaniu EÚ podmienený existenciou plánu udržateľnej mestskej mobility, hoci niektoré členské štáty stanovili túto podmienku na vnútroštátnej úrovni. V posledných rokoch Komisia zvýšila politický tlak, ktorý môže vyvinúť na dosiahnutie udržateľnej mestskej mobility prostredníctvom procesu európskeho semestra. Avšak bez jasného prepojenia odporúčaní pre jednotlivé krajiny s využívaním financovania členskými štátmi bude tento tlak obmedzený.

73 Niektoré členské štáty a mestá mali problémy doplniť finančné prostriedky EÚ o primerané zdroje na zabezpečenie náležitej prevádzky a údržby svojej siete verejnej dopravy; náklady môžu tiež rásť, pretože trate nie sú vždy technicky interoperabilné. Okrem toho niekoľko postupov v oblasti mestskej mobility na miestnej úrovni nebolo v súlade s cieľom udržateľnejšej mestskej mobility. Našli sme príklady pozitívnych iniciatív smerom k udržateľnej mestskej mobilite, ktoré si zvyčajne vyžadovali značné politické vedenie a komunikačné úsilie, aby ich občania akceptovali.

74 Zistili sme, že projekty financované EÚ, ktoré sme preskúmali, neboli také účinné, ako sa plánovalo, a to z dôvodu nedostatkov pri navrhovaní a vykonávaní projektov. Tieto projekty neboli vždy založené na dôkladných stratégiách mestskej mobility, v ktorých často chýbali základné údaje a primerané analýzy, príslušné ciele a koordinácia s inými plánmi a so susednými samosprávami.

75 Na základe týchto záverov vyjadrujeme nasledujúce odporúčania a vyzývame Komisiu, aby ich zvážila v súvislosti s ambíciami decembrového európskeho ekologického dohovoru:

Odporúčanie 1 – Uverejňovať údaje o mestskej mobilite

Na základe svojich skúseností so zriadením monitorovacieho strediska ELTIS a jej pilotného projektu týkajúceho sa vypracovania súboru spoločných ukazovateľov mestskej mobility by Komisia mala:

a) po vykonaní hodnotenia vplyvu a v prípade pozitívneho výsledku tohto procesu navrhnúť právne predpisy zaväzujúce členské štáty zhromažďovať a pravidelne predkladať údaje o mestskej mobilite a prijatí plánov udržateľnej mestskej mobility vo všetkých mestských uzloch EÚ a súhrnných sieťach TEN-T vrátane ich okolitých oblastí.

b) na základe údajov, ktoré sú členské štáty povinné predkladať, pravidelne informovať o pokroku členských štátov a mestských uzlov pri zvyšovaní udržateľnosti mestskej mobility.

Časový rámec: a) do roku 2022 a b) do roku 2024.

Odporúčanie 2 – Prepojiť financovanie s plánmi udržateľnej mestskej mobility

a) Pokiaľ ide o EFRR a KF, Komisia by mala zabezpečiť, aby v rámci programov bolo sprístupnenie finančných prostriedkov na mestskú mobilitu podmienené existenciou plánu udržateľnej mestskej mobility (alebo záväzku prijať PUMM v primeranej lehote), ako aj uistením o dostupnosti dostatočného financovania prevádzkových nákladov a nákladov na údržbu.

b) Pri schvaľovaní programov zabezpečiť, aby príslušné odporúčania pre jednotlivé krajiny boli primerane reflektované bez ohľadu na to, či je to legislatívna požiadavka.

Časový rámec: a) a b) na programové obdobie 2021 – 2027.

c) Pokiaľ ide o NPE, Komisia by mala uprednostňovať tie návrhy projektov v mestských uzloch, ktoré sú podložené plánom udržateľnej mestskej mobility v príslušnom meste.

Časový rámec: začiatok VFR na obdobie 2021 – 2027.

Túto správu prijala komora II, ktorej predsedá Iliana Ivanova, členka Dvora audítorov, v Luxemburgu na svojom zasadnutí dňa 5. februára 2020.

Za Európsky dvor audítorov

Klaus-Heiner Lehne
predseda

Prílohy

Príloha I – Zoznam preskúmaných projektov

Krajina		Mesto	Fond – Operačný program	Názov a opis projektu	Celkové plánované náklady (mil. EUR)	Plánovaná podpora EÚ (mil. EUR)
Taliansko		*Neapol*	EFRR – 2007IT161PO009	Práce na linke 1 metra v Neapole (veľký projekt 2009IT161PR020)	573	430
			EFRR – 2014IT16RFOP007	Nákup autobusového parku (projekty 18014BP000000002 a 18014BP000000004)	14	10,5
		Palermo	EFRR – 2007IT161PO011	Výstavba električky v Palerme (veľký projekt 2008IT161PR002)	137	103
			EFRR – 2014IT161M2O004	Nákup autobusového parku (projekty D70D16000020006 a D70D17000000006)	11	8,25
Nemecko		Hamburg	EFRR – 2014DE16RFOP006	iPlanB – Interaktívna analýza veľkých dát na plánovanie prác na ceste (Interaktive Bigive Basic Data Analysen für die Planung von Baumaßnahmen)	0,6	0,06
		Lipsko	EFRR – 2007DE161PO004	Stanice mobility (malé informačné centrá na mieste, ktoré kombinujú služby mobility dopravného úradu Lipska (LVB) s najmenej dvomi ďalšími druhmi a poskytovateľmi dopravy, ako je napríklad zdieľanie automobilov, stanica mestských bicyklov alebo elektrická nabíjacia stanica)	7,8	5,5
			EFRR – 2014DE16RFOP012	**Nákup autobusového parku: 11 nových kĺbových autobusov**	**3,7**	**1,5**

Španielsko		Madrid	EFRR – 2008ES162PR002	Rozšírenie linky 11 metra v Madride (veľký projekt)	100	50
			Úver EIB podporený z EFSI	Modernizácia infraštruktúry metra v Madride	402	396
		Barcelona	EFRR – 2007ES162PO006	„Vyhradený pruh pre autobusy a vozidlá s vysokou obsadenosťou na diaľnici C-58 (2008ES162PR001) (veľký projekt)	78	39
				„Projekt výstavby diagonálnej výmeny“ (PO011876)	17	8,5
Poľsko		Varšava	KF – 2007PL161PO002	Linka II metra vo Varšave – prípravné práce, návrh a výstavba centrálnej časti spolu s nákupom železničných koľajových vozidiel POIS 07.03.00-00-007/10	1 049[25]	839[26]
				Služba električky v severných oblastiach Varšavy v súvislosti s rozširovaním siete metra a nákup železničných koľajových vozidiel POIS 07.03.00-00-009/10	145[27]	116[28]
		Łódź		Nákup nových električkových koľajových vozidiel s cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť verejnej dopravy v Lodži (projekt č. POIS.07.03.00-00-046/14)	31,5[29]	25[30]
				Multimodálny uzol na železničnej stanici Łódź Fabryczna (projekt č. POIS.07.03.00-00-016/11)	78[31]	63[32]

Zdroj: EDA.

[25] PLN 4 501 605 421.

[26] PLN 3 601 284 336.

[27] PLN 620 980 799.

[28] PLN 496 784 639.

[29] PLN 135 219 799.

[30] PLN 108 175 839.

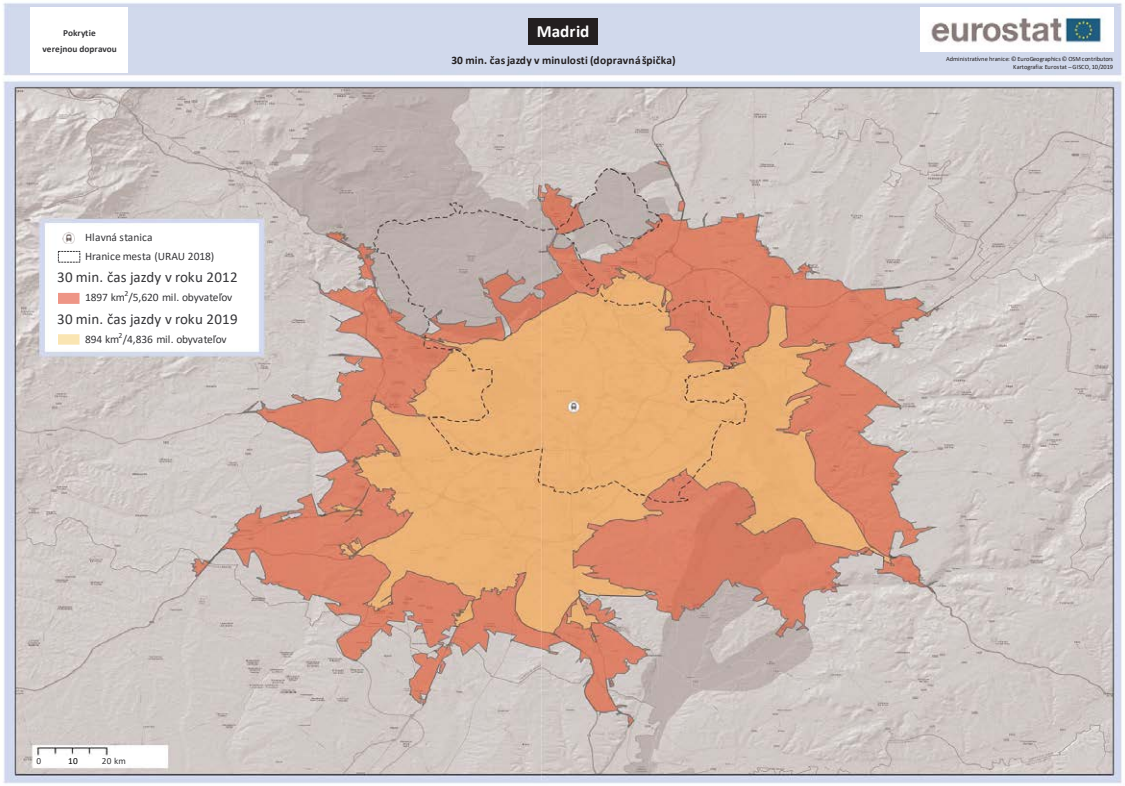
[31] PLN 335 951 061.

[32] PLN 268 760 848.

Príloha II – Mapy navštívených miest

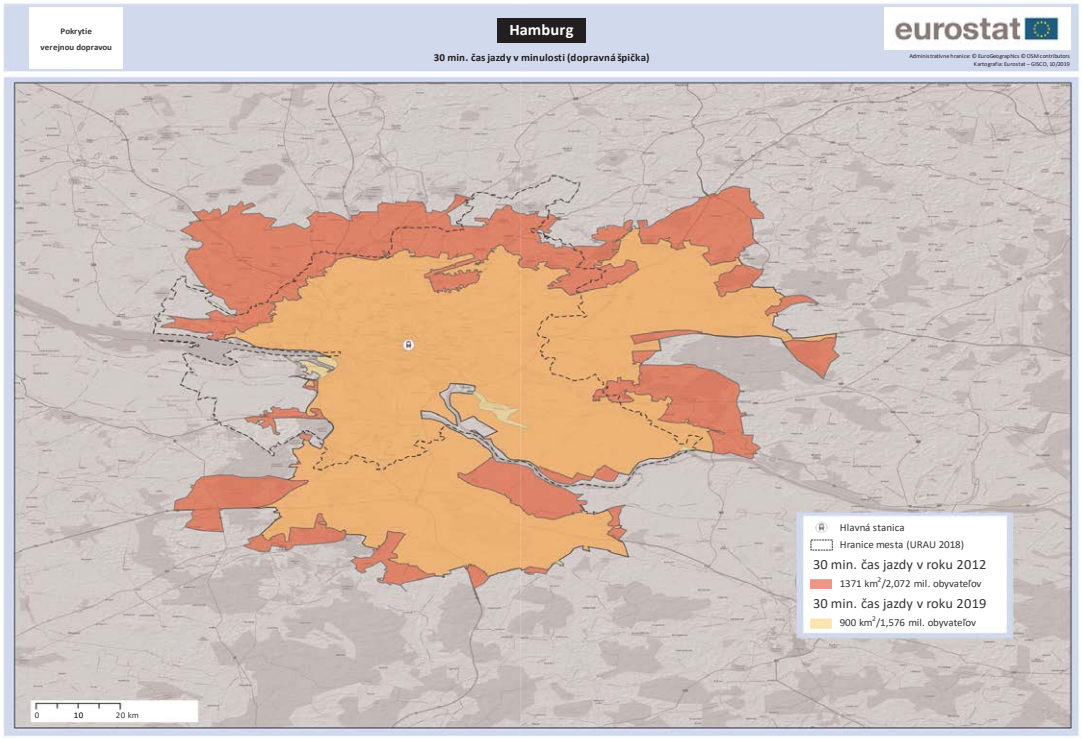
Madrid

Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019

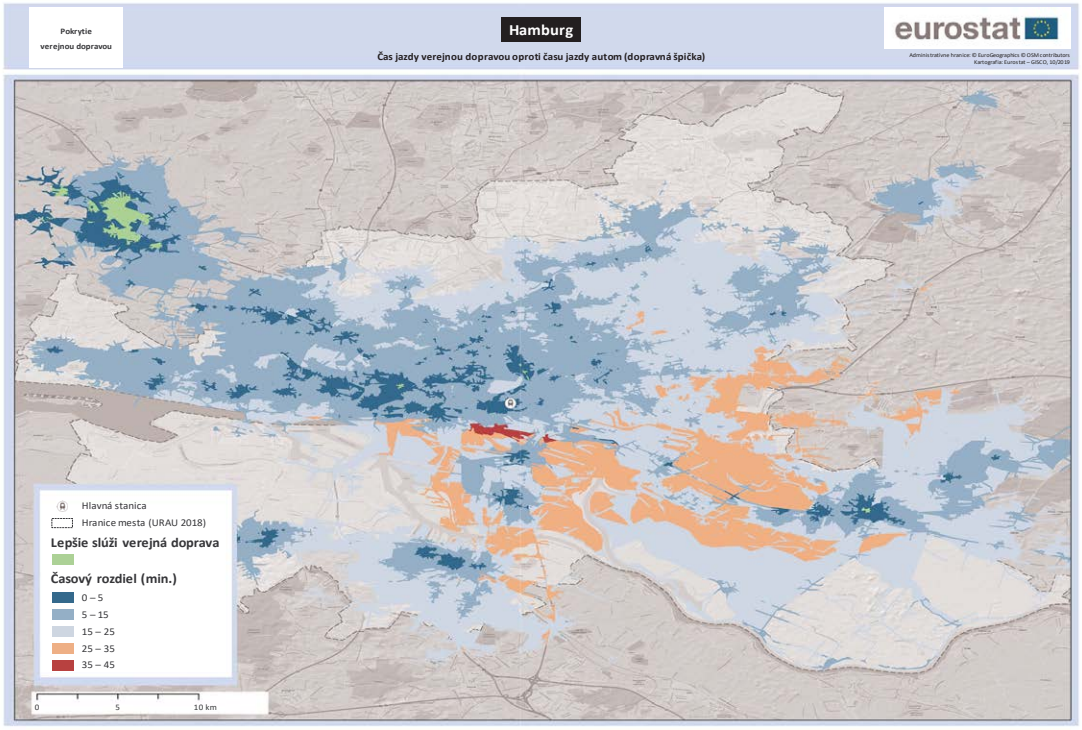


Hamburg

Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019

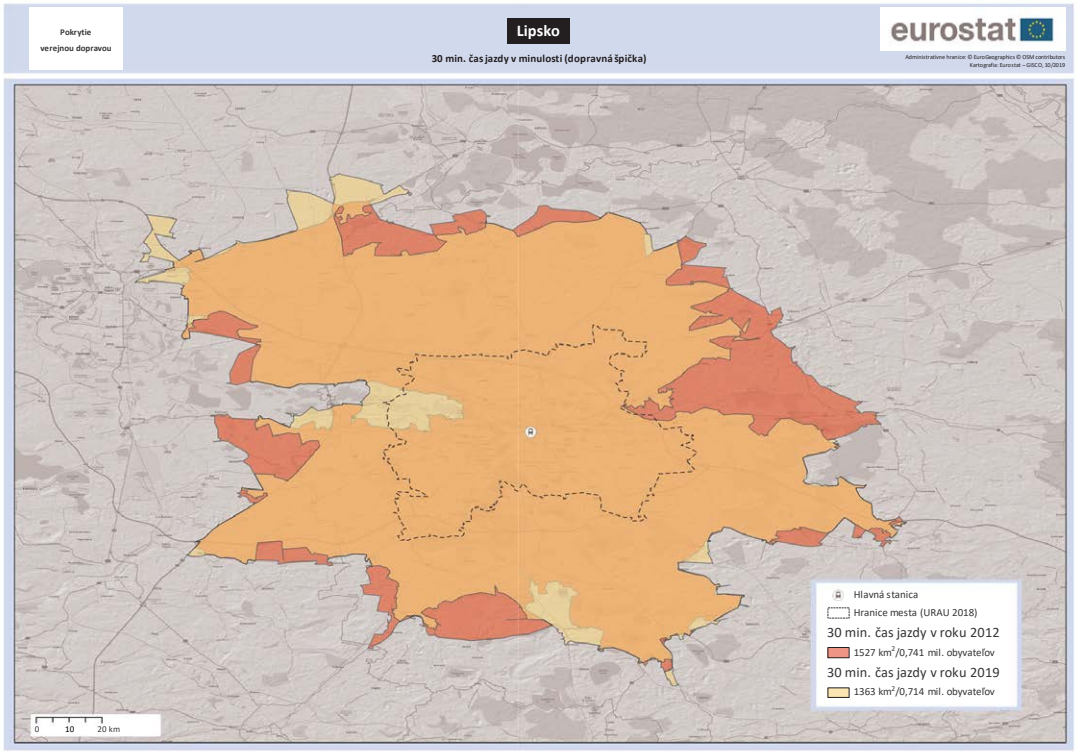


Porovnávacia dostupnosť hlavnej železničnej stanice autom a verejnou dopravou počas dopravnej špičky

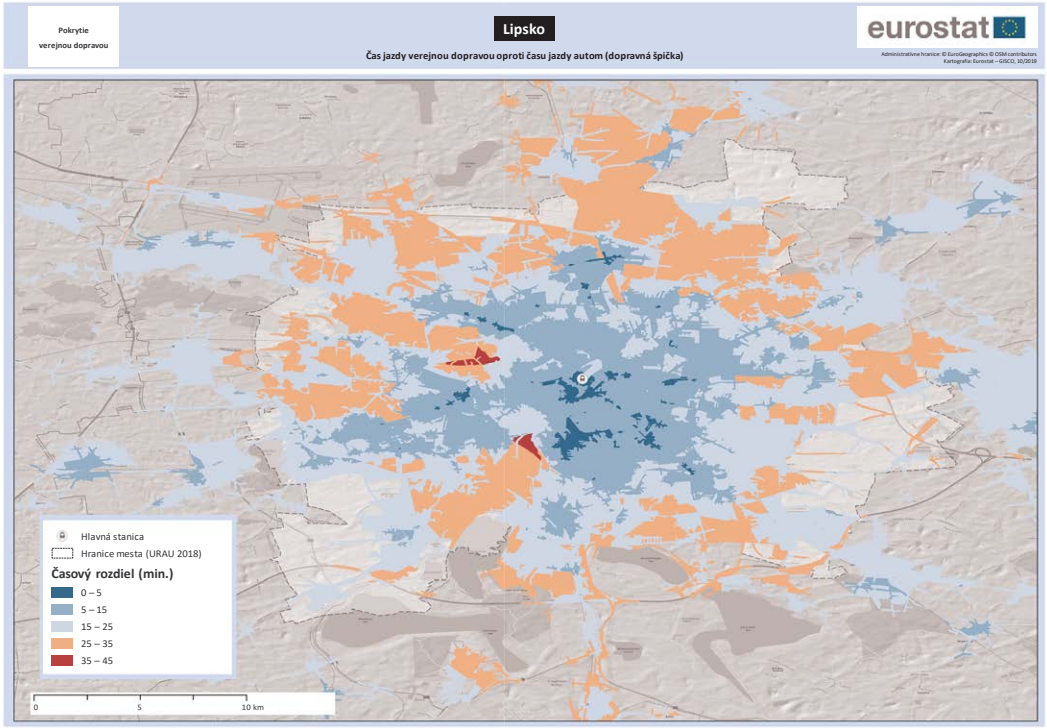


Lipsko

Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019

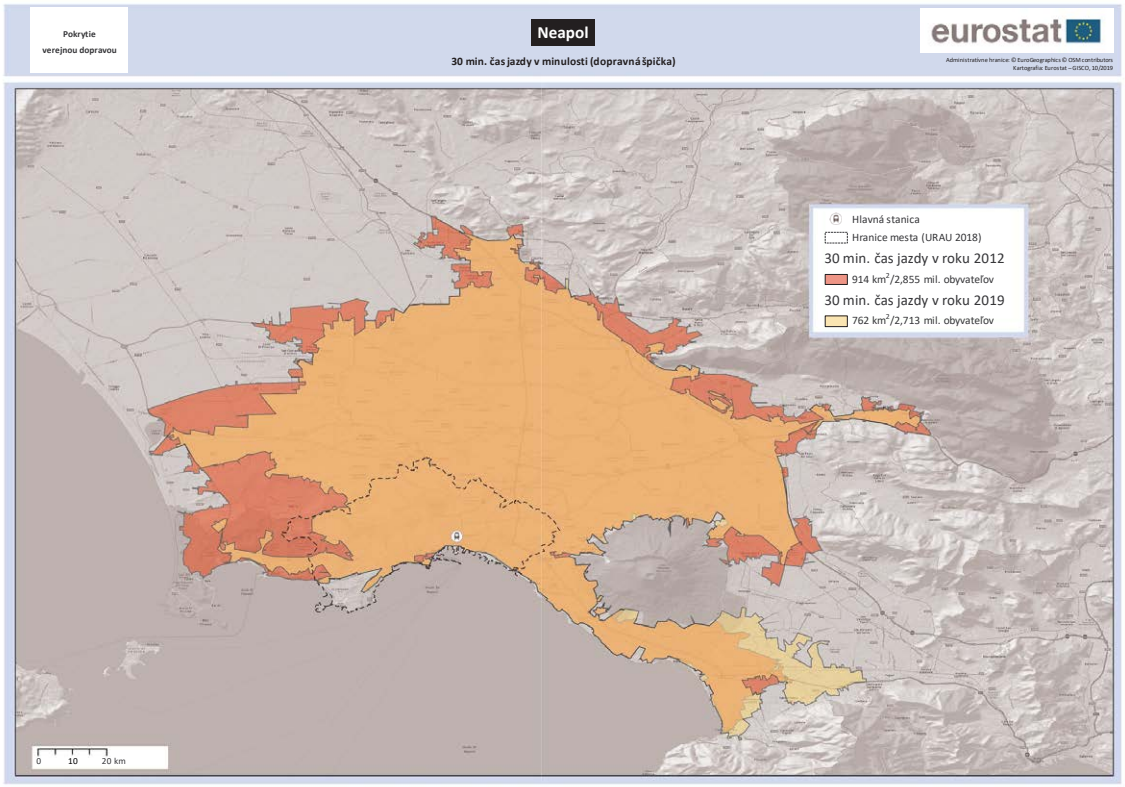


Porovnávacia dostupnosť hlavnej železničnej stanice autom a verejnou dopravou počas dopravnej špičky



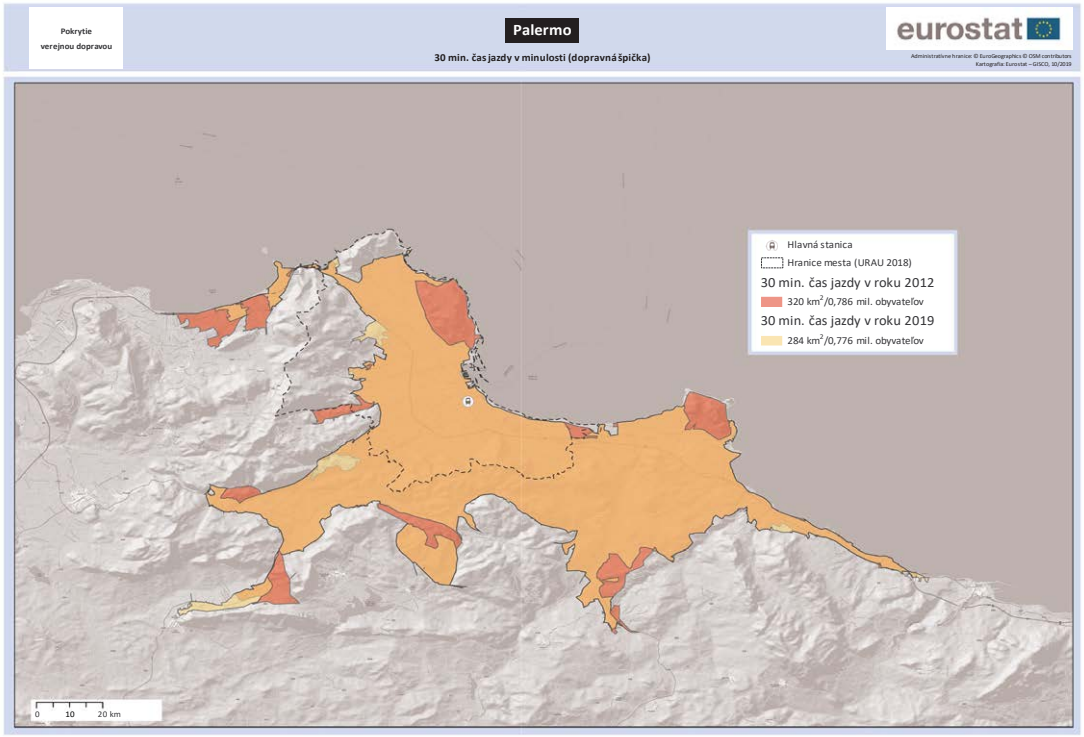
Neapol

Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019

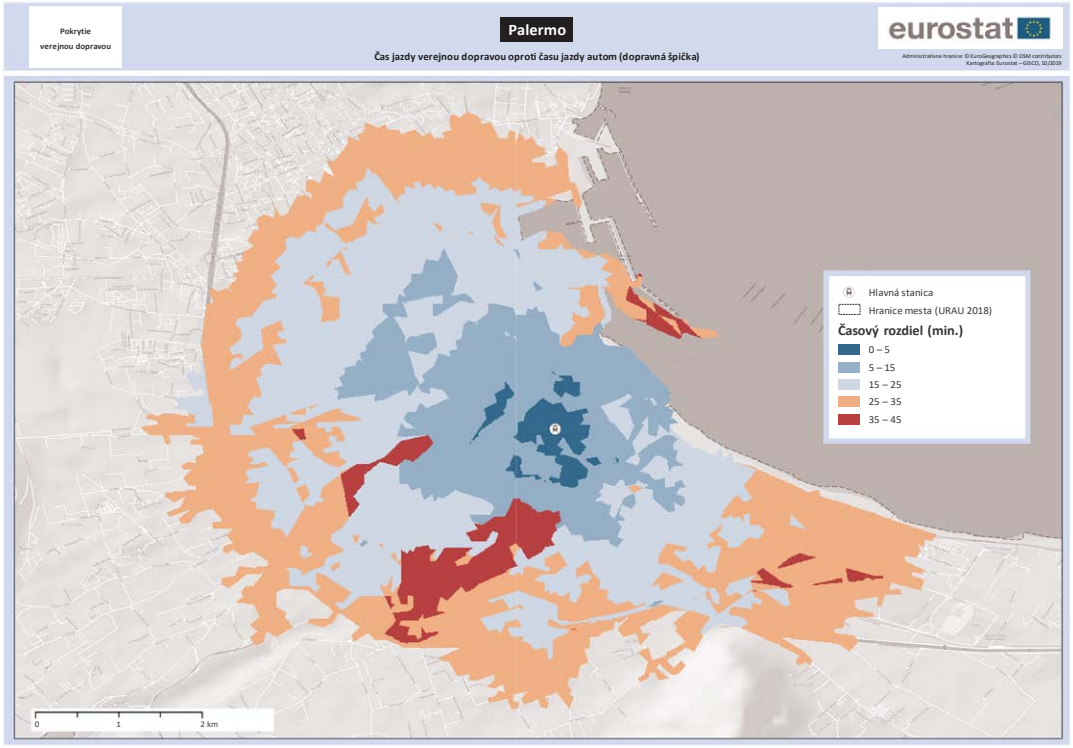


Palermo

Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019

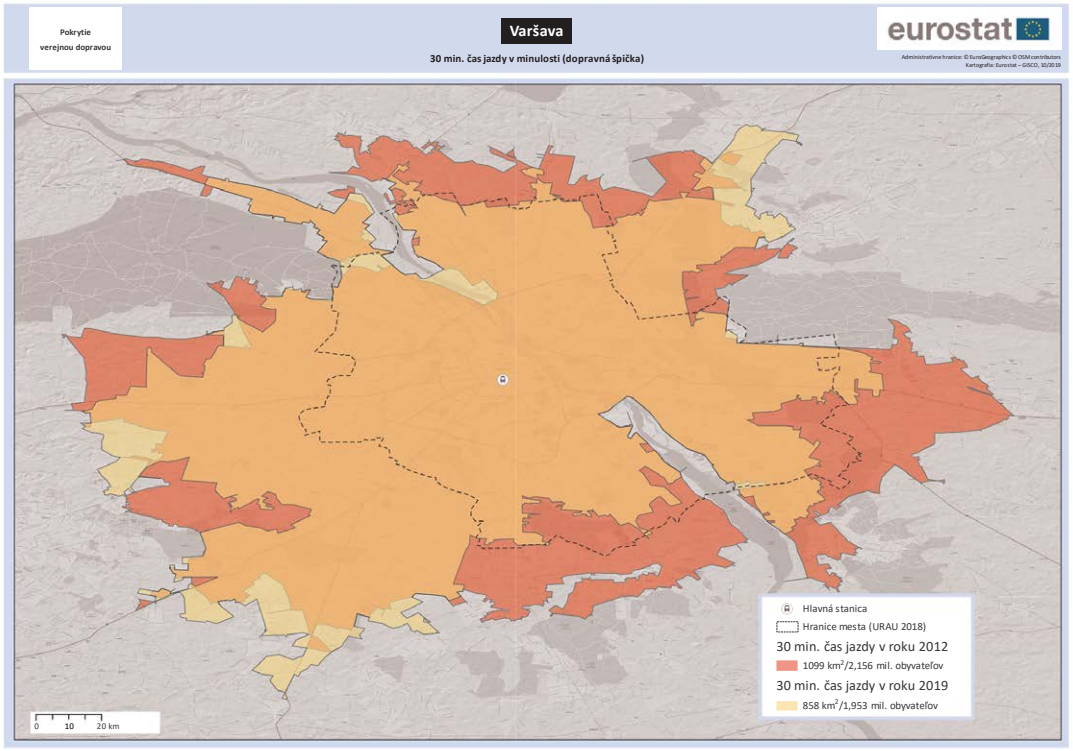


Porovnávacia dostupnosť hlavnej železničnej stanice autom a verejnou dopravou počas dopravnej špičky

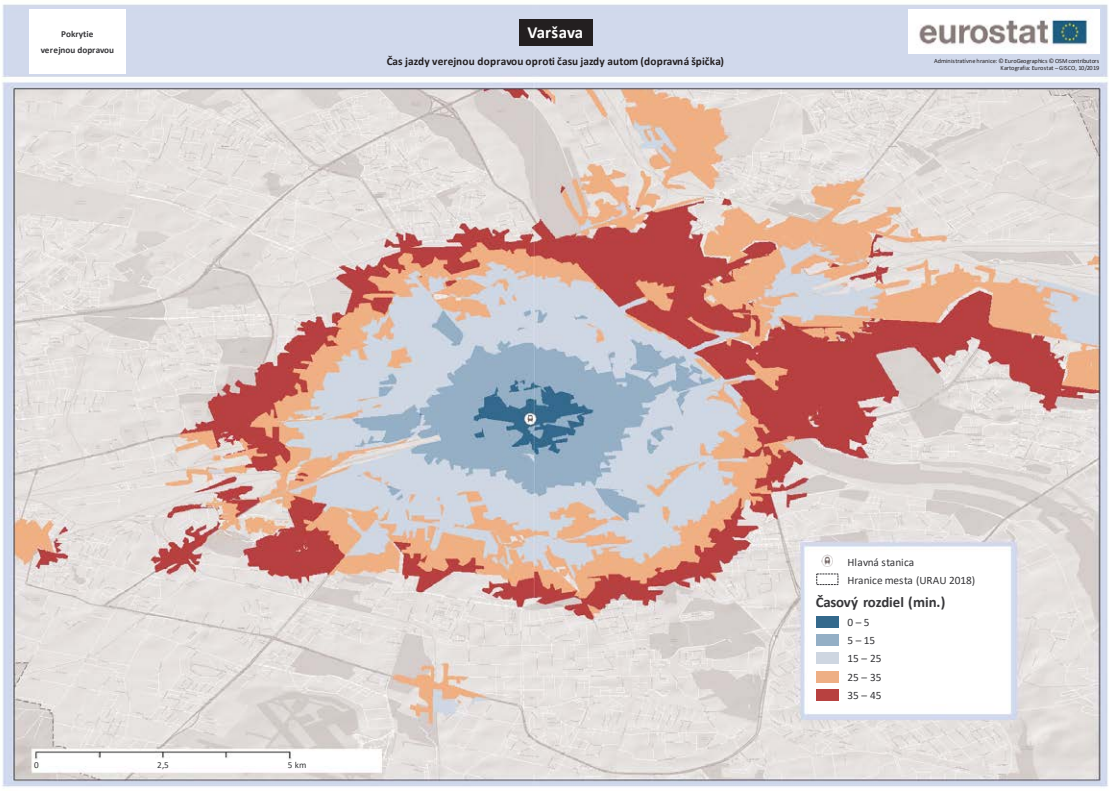


Varšava

Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019



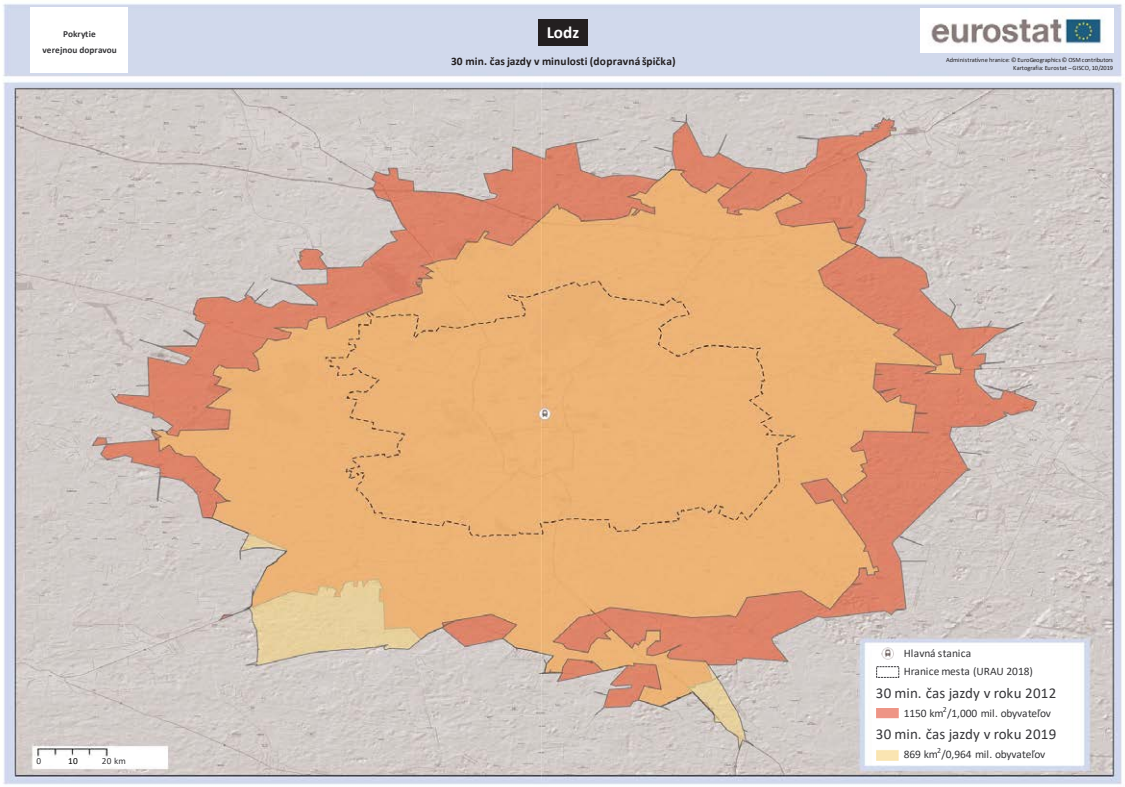
Porovnávacia dostupnosť hlavnej železničnej stanice autom a verejnou dopravou počas dopravnej špičky



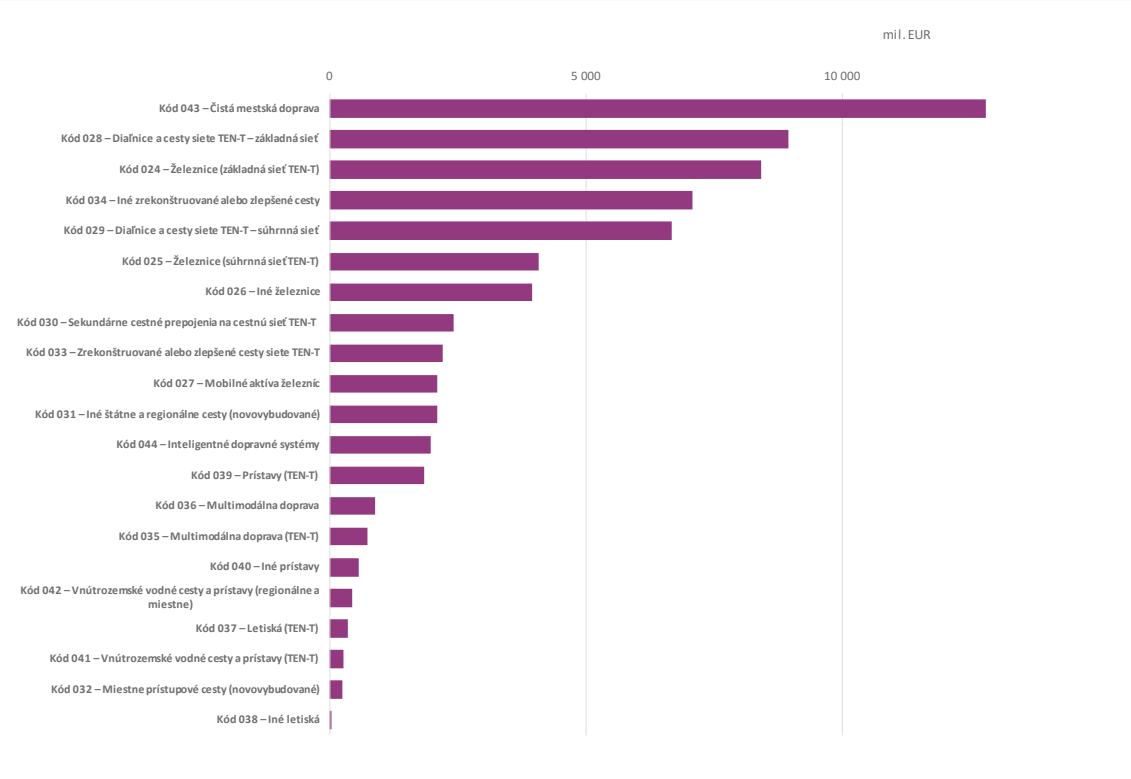
[

Lodz

Dostupnosť do 30 minút jazdy počas dopravných špičiek v rokoch 2012 a 2019



Príloha III – Prídely z EŠIF na obdobie 2014 – 2020 podľa oblasti pomoci



Zdroj: Analýza EDA na základe údajov Komisie (Infoview).

Príloha IV – Priemerný vek autobusov v navštívených mestách

Mesto	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Madrid	5,5	6,0	6,6	6,9	6,7	
Barcelona					9,0	9,0
Hamburg	5,9	5,9	6,4	6,7	5,9	
Lipsko	4,9	5,1	6,1	6,1	6,9	7,3
Neapol	12,1	12,7	13,5	13,9	14,2	13,4
Palermo	10,3	10,8	11,2	10,4	11,4	12,4
Varšava	6,3	6,6	6,7	6,4	6,6	6,6
Łódź	7,2	7,1	6,6	6,8	7,7	8,7

Zdroj: Európsky dvor audítorov na základe údajov poskytnutých príslušnými mestami.

Glosár, akronymy a skratky

Aktívna mobilita: forma dopravy, ktorá používa len fyzickú aktivitu. Najbežnejšími formami aktívnej mobility sú chôdza a jazda na bicykli.

CIVITAS: sieť miest pre mestá zamerané na ekologickejšiu a lepšiu dopravu v Európe a mimo nej. Iniciatíva CIVITAS, ktorú Európska komisia spustila v roku 2002, testovala a zaviedla viac než 800 opatrení a riešení v oblasti mestskej dopravy v rámci demonštračných projektov vo viac než 80 mestách živých laboratórií v celej Európe. Poznatky získané prostredníctvom týchto praktických skúseností dopĺňa a podporuje viacero výskumných a inovačných projektov, ktoré vedie aj CIVITAS. Tieto výskumné projekty sa zameriavajú na spôsoby budovania efektívnejšieho a konkurencieschopnejšieho dopravného systému v Európe.

ELTIS: Európske stredisko monitorovania mestskej mobility podporované Európskou komisiou, ktorého hlavnou úlohou je uľahčovať výmenu informácií, poznatkov a skúseností v oblasti udržateľnej mestskej mobility v Európe. Zhromažďuje aj údaje o udržateľnej mestskej mobilite v Európe, napr. o prijatí plánov udržateľnej mestskej mobility v európskych mestách.

EPOMM: Európska platforma pre riadenie mobility. Je to medzinárodná nezisková organizácia, sieť vlád v európskych krajinách, ktoré sú zapojené do riadenia mobility.

EŠIF: Európske štrukturálne a investičné fondy. Ide o tieto fondy: Európsky fond regionálneho rozvoja, Európsky sociálny fond, Kohézny fond, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka, Európsky námorný a rybársky fond. Spoločne ich riadi Európska komisia a členské štáty EÚ.

Európske inovačné partnerstvo „Inteligentné mestá a obce“ (EIP-SCC): Európske inovačné partnerstvo zamerané na inteligentné mestá a obce (EIP-SCC) je významný podnik meniaci trh, ktorý podporuje Európska komisia a ktorý spája mestá, priemyselné odvetvia, MSP, investorov, výskumníkov a ďalších aktérov inteligentných miest.

Európsky semester: cyklus koordinácie hospodárskych a fiškálnych politík v EÚ. Tvorí súčasť rámca správy hospodárskych záležitostí Európskej únie. Zameriava sa na šesťmesačné obdobie od začiatku každého roka, z čoho pochádza aj jeho názov – semester. Členské štáty počas európskeho semestra zosúlaďujú svoje rozpočtové a hospodárske politiky s cieľmi a pravidlami, ktoré sa dohodli na úrovni EÚ.

Funkčná mestská oblasť alebo metropolitná oblasť: Tieto pojmy sa vzťahujú na celé mestské kontinuum, ktoré zahŕňa mesto a zónu dochádzania, podľa definície EÚ – OECD.

Horizont 2020: program EÚ pre výskum a inovácie na obdobie rokov 2014 – 2020 s dostupnými finančnými prostriedkami vo výške takmer 80 mld. EUR.

Medzinárodné fórum pre dopravu: medzivládna organizácia s 59 členskými krajinami. Pôsobí ako expertná skupina pre dopravnú politiku a organizuje výročný samit ministrov dopravy. ITF je jediným globálnym orgánom, ktorý pokrýva všetky druhy dopravy. ITF je politicky nezávislé a administratívne integrované s OECD.

Mestský uzol: mestská oblasť, kde je dopravná infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete, ako sú prístavy vrátane terminálov osobnej dopravy, letísk, železničných staníc, logistických platforiem a terminálov nákladnej dopravy umiestnených v mestskej oblasti a v jej okolí, spojená s ostatnými časťami tejto infraštruktúry a s infraštruktúrou pre regionálnu a miestnu dopravu.

Mikromobilita: kategória druhov dopravy, ktorú zabezpečujú veľmi ľahké vozidlá (s celkovou hmotnosťou menej než 500 kg) vybavené motorom. Okrem iného sem patria elektrické kolobežky, skateboardy a bicykle, ako aj jednokolky.

NPE: Nástroj na prepájanie Európy. Ide o nástroj financovania EÚ na obdobie rokov 2014 – 2020 zameraný na podporu rozvoja vysokovýkonných, udržateľných a efektívne prepojených transeurópskych sietí v oblasti dopravy, energetiky a digitálnych služieb.

OJK: odporúčania pre jednotlivé krajiny. Ide o dokumenty, ktoré vypracúva Európska komisia pre každú krajinu, v ktorých sa analyzuje jej hospodárska situácia a poskytujú sa odporúčania týkajúce sa opatrení, ktoré by mala prijať v priebehu 12 až 18 mesiacov.

Postup v prípade nesplnenia povinnosti: Právne kroky Európskej komisie voči krajine EÚ, ktorá nevykonáva právo EÚ. Komisia môže vec predložiť Súdnemu dvoru, ktorý môže v určitých prípadoch uložiť finančné sankcie.

PUMM: Plán udržateľnej mestskej mobility. Ide o koncepciu plánovania uplatňovanú miestnymi a regionálnymi orgánmi na strategické plánovanie mobility. Podporuje posun smerom k udržateľnejším druhom dopravy a podporuje integráciu a vyvážený rozvoj všetkých druhov dopravy.

VVO: vozidlo s vysokou obsadenosťou.

ODPOVEDE KOMISIE NA OSOBITNÚ SPRÁVU EURÓPSKEHO DVORA AUDÍTOROV

„UDRŽATEĽNÁ MESTSKÁ MOBILITA V EÚ: VÝRAZNÉ ZLEPŠENIE NIE JE MOŽNÉ BEZ ZÁVÄZKU ČLENSKÝCH ŠTÁTOV“

ZHRNUTIE

I. Spoločná odpoveď Komisie na body I-V

Komisia uznáva význam udržateľnej mestskej mobility a identifikované faktory, ktoré ju ovplyvňujú.

V období 2014 – 2020 sa finančná podpora EÚ zvýšila o 50 %, pričom bola poskytovaná najmä prostredníctvom európskych štrukturálnych a investičných fondov a Nástroja na prepájanie Európy. Išlo o jeden zo záväzkov v rámci balíka opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013, ktorý zároveň poukazoval na to, že pri zvládaní výziev, ktorým mestá čelia v oblasti miestnej dopravy, je potrebná spolupráca medzi verejnými správami na miestnej, národnej a európskej úrovni.

VI. Komisia uznáva, že je potrebné ďalej zlepšovať zavádzanie plánov mobility na miestnej úrovni v súlade s usmerneniami EÚ. Zdôrazňuje, že členské štáty zohrávajú v tomto ohľade dôležitú úlohu.

X. Prvá zarážka – Komisia čiastočne prijíma toto odporúčanie. Pozri odpovede na odporúčanie č. 1.

Druhá zarážka – Komisia čiastočne prijíma toto odporúčanie, ale úspech prepojenia finančných prostriedkov EÚ a plánov udržateľnej mestskej mobility závisí od spolupráce členských štátov počas diskusií o dohode o partnerstve a programe. Pozri odpovede na odporúčanie č. 2.

ÚVOD

Rámček 1 Balík opatrení v oblasti mestskej mobility

Hodnotenie balíka opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 stále prebieha a jeho výsledky budú k dispozícii až po ukončení tohto hodnotenia v druhom štvrťroku 2020.

PRIPOMIENKY

38. Hoci plány udržateľnej mestskej mobility nie sú vždy podmienkou na získanie podpory v rámci politiky súdržnosti, v programoch sa často vyžaduje existencia ďalších strategických rámcov. Tak je tomu aj v prípade programov dvoch ďalších navštívených členských štátov:

- V Sasku sa v programe odkazuje na energetický a klimatický plán regiónu, plán rozvoja regiónu, dopravný plán regiónu či na jeho koncepciu cyklistickej dopravy.

- V Poľsku je získanie podpory z EÚ na investície do udržateľnej mestskej mobility podmienené vypracovaním a dodržiavaním príslušnej plánovacej dokumentácie, ako sú napr. stratégie územného rozvoja, plány nízkoemisného hospodárstva, plány udržateľnej mestskej mobility, resp. ďalšia dokumentácia.

39. V snahe zaistiť, aby sa postupovalo v zmysle koncepcie plánov udržateľnej mestskej mobility, je potrebné zaviesť interné mechanizmy na zabezpečenie kvality v súlade s usmerneniami EÚ. Pozri prílohu I k oznámeniu o balíku opatrení v oblasti mestskej mobility.

V niektorých členských štátoch/regiónoch, ako napr. vo Švédsku či Flámsku, existujú externé mechanizmy na zabezpečenie kvality.

40. Komisia vo svojich právnych predpisoch na roky 2021 – 2027 navrhla jasné prepojenie medzi využívaním finančných prostriedkov v rámci politiky súdržnosti a odporúčaniami Rady pre jednotlivé krajiny (OJK). Na základe tohto návrhu budú členské štáty povinné zohľadniť príslušné OJK v dohode o partnerstve a programoch, pričom Komisia bude musieť pri schvaľovaní týchto dokumentov posúdiť, či sú v partnerskej dohode a programoch príslušné OJK skutočne zohľadnené. Hoci rokovania o návrhu všeobecného nariadenia, ktoré predložila Komisia, stále prebiehajú, v čiastočnej predbežnej spoločnej dohode, ktorú spoluzákonodarcovia dosiahli 10. decembra 2019, sú tieto prvky zachované.

62. Komisia poznamenáva, že pilotný projekt zameraný na ukazovatele udržateľnej mestskej mobility, uvedený v odseku 62, by sa mal skončiť v prvom štvrťroku 2020. Komisia má v úmysle posúdiť príslušné opatrenia z hľadiska jednotlivých ukazovateľov, pričom bude prihliadať na výsledky toho pilotného projektu.

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

70. Komisia uznáva, že udržateľná mestská mobilita v EÚ je jednou z kľúčových výziev a že existuje priestor na zlepšenie.

Zdôrazňuje, že za túto oblasť sú zodpovedné predovšetkým miestne orgány a že členské štáty zohrávajú v tomto ohľade dôležitú úlohu.

71. Komisia poznamenáva, že hodnotenie balíka opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 stále prebieha. Po jeho ukončení by malo byť možné získať komplexnejší obraz o situácii.

72. Komisia vo svojich právnych predpisoch na roky 2021 – 2027 navrhla jasné prepojenie medzi využívaním finančných prostriedkov v rámci politiky súdržnosti a odporúčaniami Rady pre jednotlivé krajiny (OJK). Na základe tohto návrhu budú členské štáty povinné zohľadniť príslušné OJK v dohode o partnerstve a programoch, pričom Komisia bude musieť pri schvaľovaní týchto dokumentov posúdiť, či sú v partnerskej dohode a programoch príslušné OJK skutočne zohľadnené. Hoci rokovania o návrhu všeobecného nariadenia, ktoré predložila Komisia, stále prebiehajú, v čiastočnej predbežnej spoločnej dohode, ktorú spoluzákonodarcovia dosiahli 10. decembra 2019, sú tieto prvky zachované.

73. V období 2014 – 2020 sa finančná podpora EÚ zvýšila približne o 50 %, pričom bola poskytovaná najmä prostredníctvom európskych štrukturálnych a investičných fondov a Nástroja na prepájanie Európy. Išlo o jeden zo záväzkov v rámci balíka opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013, ktorý zároveň poukazoval na to, že pri zvládaní výziev, ktorým mestá čelia v oblasti miestnej dopravy, je potrebná spolupráca medzi verejnými správami na miestnej, národnej a európskej úrovni.

Odporúčanie 1 – Uverejňovať údaje o mestskej mobilite

a) Komisia prijíma toto odporúčanie.

b) Komisia čiastočne prijíma toto odporúčanie, keďže nevie predvídať výsledok legislatívneho procesu.

Odporúčanie 2 – Prepojiť financovanie s plánmi udržateľnej mestskej mobility

a) Komisia čiastočne prijíma toto odporúčanie.

Komisia nevie predvídať výsledok prebiehajúceho legislatívneho procesu.

Úspech závisí od spolupráce členských štátov počas diskusií o dohode o partnerstve a programe.

Prvky, ktoré sa majú zohľadniť pri výbere jednotlivých operácií, sú stanovené na úrovni programov, za ktoré zodpovedajú riadiace orgány, a budú musieť spĺňať požiadavky uvedené v článku 67 návrhu všeobecného nariadenia.

b) Komisia čiastočne prijíma toto odporúčanie, pokiaľ je v súlade s navrhovaným právnym rámcom a čiastočnou predbežnou spoločnou dohodou, ktorú spoluzákonodarcovia dosiahli 10. decembra 2019.

Komisia však môže konať len v takom rozsahu, v akom sa jej kroky opierajú o právny základ, ktorý prerokovali a odsúhlasili spoluzákonodarcovia. Preto je každé odporúčanie presahujúce právny rámec, ktorý spoluzákonodarcovia Únie napokon prijmú v súvislosti s prepojením navrhovaných programov členských štátov a odporúčaní pre jednotlivé krajiny prijatých Radou, v zásade potrebné adresovať členským štátom.

c) Komisia toto odporúčanie prijíma.

Prvé kroky v tomto smere podnikla v rámci výzvy NPE z roku 2019 týkajúcej sa mestských uzlov. Komisia je odhodlaná uplatňovať tento prístup aj v rámci NPE II.

Audítorský tím

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

Tento audit výkonnosti vykonala audítorská komora II, ktorá sa špecializuje na výdavkové oblasti investícií na podporu súdržnosti, rastu a začlenenia a ktorej predsedá členka Dvora audítorov Iliana Ivanova. Tento audit viedla členka EDA Iliana Ivanova a podporu jej poskytol vedúci kabinetu Mihail Stefanov, ataše kabinetu James Verity, hlavný manažér Niels-Erik Brokopp, vedúci úlohy Enrico Grassi a audítori Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych a Mariya Byalkova.

Zľava doprava: Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych, James Verity, Iliana Ivanova, Mihail Stefanov, Enrico Grassi, Niels-Erik Brokopp a Mariya Byalkova.

Harmonogram

Udalosť	Dátum
Schválenie memoranda o plánovaní auditu/začiatok auditu	24. 10. 2018
Oficiálne zaslanie návrhu správy Komisii (prípadne inému kontrolovanému subjektu)	4. 12. 2019
Schválenie konečnej verzie správy po námietkovom konaní	5. 2. 2020
Prijatie oficiálnych odpovedí Komisie (alebo iného kontrolovaného subjektu) vo všetkých jazykoch	25. 2. 2020

AUTORSKÉ PRÁVA

© Európska únia, 2020.

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

Pokiaľ sa nestanovuje inak (napr. v osobitnom upozornení o autorských právach), obsah materiálov EDA vo vlastníctve EÚ podlieha licencii Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). To znamená, že opakované použitie je povolené pod podmienkou, že sa náležite uvedie zdroj a označia prípadné zmeny. Používateľ nesmie skresliť pôvodný význam či myšlienku dokumentov. EDA nenesie zodpovednosť za žiadne dôsledky opakovaného použitia.

V prípade, že konkrétny materiál zobrazuje alebo opisuje identifikovateľné súkromné osoby, napr. na fotografiách zamestnancov EDA, alebo ak obsahuje prácu tretej strany, používateľ je povinný získať dodatočné povolenie. Ak je súhlas udelený, ruší sa ním uvedené všeobecné povolenie a jasne sa vymedzí každé prípadné obmedzenie týkajúce sa použitia.

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

Obrázok 7: © QGIS, licencia CC BY-SA 3.0.

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

V súbore webových sídiel inštitúcií Európskej únie v rámci domény europa.eu sa uvádzajú odkazy na sídla tretích strán. Keďže sú mimo kontroly EDA, odporúčame Vám, aby ste preskúmali ich politiky ochrany osobných údajov a autorských práv.

Použitie loga Európskeho dvora audítorov

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

SK	PDF	ISBN 978-92-847-4328-5	doi:10.2865/291283	QJ-AB-20-003-SK-N
SK	HTML	ISBN 978-92-847-4360-5	doi:10.2865/465284	QJ-AB-20-003-SK-Q

Udržateľná mestská mobilita je jednou z hlavných výziev, ktorým čelia mestá v EÚ a ktorá znepokojuje mnohých občanov. Cestná doprava je jednou z hlavných príčin znečistenia ovzdušia a emisií skleníkových plynov v mestských oblastiach, pričom náklady spoločnosti dosahujú približne 270 mld. EUR ročne.

V roku 2013 Komisia vydala balík opatrení v oblasti mestskej mobility a poskytla viac financií na čistú mestskú dopravu – približne 13 mld. EUR na obdobie 2014 – 2020 – s cieľom udržateľnejšej mestskej mobility.

Na základe našej audítorskej práce v Komisii a ôsmich rôznych mestách v Nemecku, Taliansku, Poľsku a Španielsku sme nenašli žiadny náznak, že mestá v EÚ zásadne menia svoje prístupy, a zistili sme, že nie je jasný trend smerom k udržateľnejším druhom dopravy.

Odporúčame, aby Komisia zbierala od členských štátov viac údajov o mestskej mobilite a uverejňovala ich a aby prístup k financovaniu podmienila vypracovaním podrobných plánov mestskej mobility..

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

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV

Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie

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

Tel. +352 4398-1

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