

I

(Informácie)

DVOR AUDÍTOROV

OSOBITNÁ SPRÁVA č. 6/2005

týkajúca sa transeurópskej siete v oblasti dopravy (TES-D)
spolu s odpoveďami Komisie

(podľa článku 248 ods. 4 druhého pododseku Zmluvy o ES)

(2006/C 94/01)

OBSAH

	Odsek	Strana
ZOZNAM SKRATIEK		2
ZHRNUTIE	I – IV	3
ÚVOD	1 – 6	4
ROZSAH, CIELE A PRÍSTUP AUDITU	7 – 10	5
PRIPOMIENKY	11 – 79	6
Pridelenie finančnej pomoci TES-D	11 – 24	6
Právny rámec a správne postupy	25 – 51	9
Právne a regulačné požiadavky	25 – 29	9
Hodnotenie a výber	30 – 43	10
Monitorovanie projektov	44 – 51	12
Organizačná štruktúra a pridelenie zamestnancov	52 – 64	13
Koordínácia financovania dopravnej infraštruktúry EÚ	65 – 79	16
ZÁVERY A ODPORÚČANIA	80 – 91	18
PRÍLOHA 1 – Opis systému riadenia TES-D		21
Právny a strategický rámec TES-D		21
Postup podania žiadosti, hodnotenie a výber projektov TES-D		23
Organizačná štruktúra TES-D		24
Rozpočet na TES-D		24
PRÍLOHA 2 – Mapa s prioritami a projektmi TES-D		26
Odpovede Komisie		27

ZOZNAM SKRATIEK

EGNOS	—	Európska geostacionárna navigačná prekryvacia služba (European Geostationary Navigation Overlay Service)
EIB	—	Európska investičná banka
EIF	—	Európsky investičný fond
ERDF	—	Európsky fond regionálneho rozvoja (European Regional Development Fund)
FAC	—	Výbor pre finančnú pomoc (Financial Assistance Committee)
FTE	—	Zamestnanci na plný úväzok [full-time equivalent(s)]
GR REGIO	—	Generálne riaditeľstvo pre regionálnu politiku
GR TREN	—	Generálne riaditeľstvo pre energetiku a dopravu
ISC	—	Konzultácie medzi oddeleniami [Inter-service Consultation(s)]
ITS	—	Inteligentné dopravné systémy (Intelligent Transport Systems)
KF	—	Kohézny fond
MEANS	—	Nástroje na hodnotenie opatrení štrukturálnej povahy (Measures for Evaluating Actions of a Structural Nature)
MIP	—	Viacročný indikatívny program [Multiannual Indicative Programme(s)]
PMS	—	Systém programového riadenia (Programme Management System)
PP	—	Prioritné projekty [Priority Project(s)]
PPP	—	Verejno-súkromné partnerstvá (Public-Private Partnership)
PSR	—	Správa o stave projektu [Project Status Report(s)]
RTD	—	Činnosti týkajúce sa výskumu, technologického rozvoja a pilotné činnosti (Research, technological development and demonstration activities)
SNE	—	Dočasne pridelení národní experti [Seconded National Expert(s)]
ŠF	—	Štrukturálne fondy
TES	—	Transeurópska sieť
TES-D	—	Transeurópska sieť v oblasti dopravy

ZHRNUTIE

I. Spoločenstvo prispieva k zriadeniu transeurópskych sietí v oblasti dopravy (TES-D) s cieľom podporiť jednotnosť, vzájomné prepojenie a fungovanie národných sietí, ako aj prístup k podobným sieťam v Európskej únii. Na dosiahnutie tohto cieľa Spoločenstvo financuje projekty týkajúce sa infraštruktúry, štúdie ciest, železničných tratí, vnútrozemských vodných ciest, letísk, prístavov a systémov satelitnej navigácie a riadenia dopravy. Rozpočet na obdobie rokov 2000 až 2006, ktorý spravuje Generálne riaditeľstvo pre energetiku a dopravu (ďalej len „GR pre energetiku a dopravu“) predstavuje 4,425 mld. EUR.

II. Dvor audítorov počas svojho auditu hodnotil, v akom rozsahu prispieva riadiaci systém Komisie, vrátane návrhu a implementácie právneho rámca, administratívnych postupov a systému vnútornej kontroly, k hospodárnej, účinnej a účinnej implementácii TES-D.

III. Dvor audítorov zistil, že:

- realizácia štrnástich prioritných projektov TES-D v súčasnosti zaostáva za stanoveným plánom a len pri ôsmich zo štrnástich projektov existuje reálna možnosť, že budú ukončené pred pôvodným konečným termínom v roku 2010 ⁽¹⁾. Ťažkosti sa prejavujú najmä pri cezhraničných častiach, pretože na úrovni štátov sú považované za menej prioritné a vyžadujú si väčšie koordinačné úsilie,
- finančná pomoc TES-D sa prideluje príliš fragmentovane a nie je dostatočne zameraná na cezhraničné projekty (alebo projektové časti). V dôsledku toho nie je možné, aby TES-D v plnej miere priniesla európsku pridanú hodnotu,
- v rozhodnutiach Komisie o financovaní oznámených príjemcom sa ešte stále prejavujú dôležité nedostatky a rozdiel v rozsahu dvoch hlavných foriem zásahu (štúdie a práce) nie je dostatočne zrejмый,
- Komisia zaviedla komplexné ročné postupy pre hodnotenie a výber projektov TES-D, a to aj napriek viacročnému charakteru projektov viacročného indikatívneho programu, v dôsledku čoho sa hodnotenie stáva pomerne zložitým postupom. Pre hodnotenie a výber navyše neboli vždy k dispozícii všetky informácie o projektoch. Komisia neposúdila všetky kritériá hodnotenia stanovené vo finančnom nariadení o TES a hodnotenie nebolo vo všetkých prípadoch náležite zdokumentované,
- nástroje Komisie na monitorovanie projektov nie sú dostatočné. Rôzne správy o stave a postupe projektov predložené príjemcami neposkytujú vždy dostatočne relevantné informácie projektovým manažérom, ktorí okrem toho nevykonávajú systematické kontroly projektov na mieste a následné hodnotenia dosahu,
- Komisii bráni pri vykonávaní jej povinností týkajúcich sa hodnotenia a monitorovania projektov nadmerné množstvo práce, ktoré je zamestnancom GR pre energetiku a dopravu pridelené na činnosti súvisiace s TES-D,
- koordinácia financovania projektov dopravnej infraštruktúry Spoločenstvom neumožňuje Komisii zistiť všetky prípady nadmerného alebo dvojitého financovania.

⁽¹⁾ Správa skupiny expertov na vysokej úrovni týkajúca sa transeurópskej siete v oblasti dopravy, 27. júna 2003, odsek 7.

- IV. Dvor audítorov odporúča Komisii, aby:
- spolu s členskými štátmi uprednostňovala financovanie tých projektových častí TES-D, najmä cezhraničných projektových častí, ktorých ukončenie je nevyhnutné na to, aby TES-D priniesla európsku pridanú hodnotu,
 - zmenila a doplnila kľúčové aspekty vzorového rozhodnutia o financovaní, a to najmä jednoznačnejším definovaním rozsahu činností, ktoré majú byť spolufinancované v rámci štúdií na jednej strane a prác na druhej strane,
 - vytvorila konzistentnejšiu a koherentnejšiu metodiku hodnotenia TES-D a doložila ju vo verejne dostupnej príručke. Komisia by mala tiež znížiť počet rozličných žiadostí a hodnotiacich formulárov a upraviť ich obsah, aby zahŕňali všetky relevantné kritériá hodnotenia a výberu, ktoré požaduje zákonodarca. V prípade potreby by takéto hodnotenia mohli vykonať externí odborníci,
 - posilnila monitorovanie projektov definovaním minimálnych štandardov na vykazovanie o stave projektov a častejším vykonávaním kontrol projektov na mieste a následných hodnotení dosahu, aby sa zistilo, ako by bolo možné účinnejšie implementovať TES-D a optimalizovať efektívnosť financovania Spoločenstva v tejto oblasti,
 - zväzila obnovenie centralizovaného riadenia projektov TES-D v rámci GR pre energetiku a dopravu a prispôbila počet a odbornosť zamestnaneckých zdrojov pridelených na TES-D,
 - v prípade potreby v spolupráci s členskými štátmi ustanovila primerané právne základy, postupy a nástroje na zlepšenie koordinácie financovania dopravnej infraštruktúry a určenie potenciálnych prípadov nadmerného alebo dvojitého financovania.

ÚVOD

1. So vstupom Maastrichtskej zmluvy do platnosti v roku 1993 začalo Spoločenstvo zodpovedať za príspevek k zriadeniu a vývoju transeurópskej siete v oblasti dopravy (TES-D) ⁽²⁾. Komisia prijala na začiatku deväťdesiatych rokov osobitné opatrenia pre TES-D s cieľom podporiť projekty spoločného záujmu, ktoré implementujú členské štáty a medzinárodné organizácie. Rozpočtové výdavky na TES-D sa zvýšili zo 182 mil. EUR v roku 1993 na 661 mil. EUR v roku 2005.

2. Účelom TES-D je podporovať vzájomné prepojenie a fungovanie národných sietí, ako aj prístup k podobným sieťam, berúc do úvahy najmä potrebu prepojiť ostrovné, vnútrozemské a periférne regióny s centrálnymi regiónmi Spoločenstva ⁽³⁾.

3. Výdavky Spoločenstva na TES-D priamo riadi Generálne riaditeľstvo pre energetiku a dopravu (GR pre energetiku a dopravu) ⁽⁴⁾. V prílohe 1 je uvedený všeobecný opis rozličných aspektov systému riadenia TES-D. Z právneho a regulačného hľadiska sa TES-D riadi:

- „usmerneniami k politike TES-D“, v ktorých sú stanovené ciele, priority a všeobecný opis opatrení. Obsahujú definície základných podmienok, ktoré by mal projekt spĺňať, aby mohol byť kvalifikovaný ako projekt spoločného záujmu a posudzovaný pre financovanie v rámci TES-D ⁽⁵⁾;

- „finančným nariadením o TES“, v ktorom sa stanovujú všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí vrátane TES-D ⁽⁶⁾;

⁽²⁾ Články 154 až 156 Zmluvy o ES.

⁽³⁾ Článok 154 ods. 2 Zmluvy o ES.

⁽⁴⁾ Na rozdiel od nepriameho, zdieľaného alebo decentralizovaného riadenia (napr. štrukturálne fondy).

⁽⁵⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1), zmenené a doplnené rozhodnutím č. 1346/2001/ES z 22. mája 2001 (Ú. v. ES L 185, 6.7.2001, s. 1) a rozhodnutím č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁶⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 2236/95 z 18. septembra 1995 stanovujúce všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí (Ú. v. ES L 228, 23.9.1995, s. 1), zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1655/1999 z 19. júla 1999 (Ú. v. ES L 197, 29.7.1999, s. 1), nariadením (ES) č. 788/2004 z 21. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 17) a nariadením (ES) č. 807/2004 z 21. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 46).

— viacročným indikatívnym programom na obdobie rokov 2001 až 2006 ⁽⁷⁾, v ktorom je stanovený rozpočtový rámec pre prioritné projekty schválené počas zasadnutia Európskej rady v Essene v roku 1994 (tzv. „essenské projekty“, pozri prílohu 2) ⁽⁸⁾, príspevok Spoločenstva na program „Galileo“ a ďalšie štyri „koherentné skupiny projektov“ ⁽⁹⁾; a

— rozhodnutím Komisie o financovaní, ktoré tvorí právny základ pre jednotlivé financované opatrenia TES-D a o ktorom majú byť informované členské štáty a príjemcovia. Vo výnimočných prípadoch sú k rozhodnutiam o financovaní pripojené grantové dohody ⁽¹⁰⁾.

⁽⁷⁾ Rozhodnutie Komisie K(2001) 2654, konečné znenie z 19. septembra 2001, zmenené a doplnené rozhodnutím K(2004) 3242 z 26. augusta 2004 a rozhodnutím K(2005) 213 z 3. februára 2005.

⁽⁸⁾ Prioritné projekty uvedené v prílohe 1 k rozhodnutiu Komisie K(2001) 2654, konečné znenie z 19. septembra 2001, sú:

1. Vysokorýchlostný vlak/kombinovaná doprava na trase sever-juh
2. Vysokorýchlostný vlak na trase Paríž-Brusel-Kolín-Amsterdam-Londýn
3. Vysokorýchlostný vlak juh: Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier-Madrid-Vitoria-Dax
4. Vysokorýchlostný vlak východ: Paríž-Metz-Štrasburg-Appenweier(Karlsruhe) so spojením do Metz-Saarbrücken-Mannheim a Metz-Luxemburg
5. Klasická železnica/kombinovaná doprava: linka Betuwe Rotterdam-hranica NL/D-(Rýn/Ruhr)
6. Vysokorýchlostný vlak/kombinovaná doprava: Francúzsko-Taliansko-Lyon-Turín-Miláno-Benátky-Trieste
7. Diaľnice v Grécku: Pathe: Rio Antirio, Patras-Atény-Solún-Promahon (grécko-bulharská hranica) a Via Egnatia: Igoumenitsa-Solún-Alexandropolis-Ormenio (grécko-bulharská hranica)-Kipi (grécko-turecká hranica)
8. Multimodálna linka spájajúca Portugalsko/Španielsko a zvyšnú časť Európy vytvorením železničných, cestných, námorných a vzdušných spojení podľa potreby v troch hlavných pyrenejských koridoroch: Galícia (La Coruña)/Portugalsko (Lisabon), Irún/Portugalsko (Valladolid-Lisabon), juhozápadný koridor (Lisabon/Seville)
9. Nordický trojuholník (železnica/cesta)
10. Cestné spojenie Írsko/Spojené kráľovstvo/Benelux
11. Hlavná linka západného pobrežia (železnica).

Nasledujúce tri prioritné projekty nie sú uvedené v prílohe 1, pretože sú už ukončené:

- stále spojenie Öresund (ukončené v roku 2000)
- železničná os Cork-Dublin-Belfast-Stranraer (ukončená v roku 2001)
- letisko Malpensa (ukončené v roku 2001).

⁽⁹⁾ Existujú štyri koherentné skupiny projektov [pozri prílohu 1 k rozhodnutiu Komisie K(2001) 2654, konečné znenie z 19. septembra 2001]:

- skupina 1 – 2: Odstránenie úzkych profilov na železničných sieťach, aby sa zlepšila nákladná a osobná doprava
- skupina 3: Cezhraničné projekty v rámci Spoločenstva a cezhraničné projekty s tretími krajinami
- skupina 4: Inteligentné dopravné systémy pre cesty
- skupina 5: Inteligentné dopravné systémy pre letectvo.

⁽¹⁰⁾ Keď je príjemcom medzinárodná organizácia alebo Európske zoskupenie hospodárskych záujmov, k rozhodnutiam Komisie o financovaní sa priložia grantové dohody podpísané Komisiou a príjemcom. Okrem informácií v rozhodnutiach Komisie o financovaní grantové dohody obsahujú podrobnejší opis projektových činností.

4. Finančná pomoc Spoločenstva môže mať jednu alebo viaceré z nasledujúcich foriem: spolufinancovanie štúdií, priame granty určené na investície alebo práce, dotácie na úroky z pôžičiek udelených Európskou investičnou bankou (EIB) alebo inými finančnými orgánmi, príspevky na poplatky za ručenie za pôžičky z Európskeho investičného fondu (EIF) alebo iných finančných inštitúcií, účasť rizikového kapitálu na investičných podnikoch alebo porovnateľných finančných nástrojoch.

5. Vo finančnom nariadení o TES sa stanovuje celkový rozpočet vo výške 4,875 mld. EUR na obdobie 2000 – 2006 spoločne pre všetky sektory TES (dopravná, telekomunikačná a energetická infraštruktúra), z ktorých môže byť maximálne 75 % pridelených pre viacročné indikatívne programy v týchto sektoroch ⁽¹¹⁾. Ostávajúca časť rozpočtu, ktorú tvorí minimálne 25 %, je k dispozícii na projekty, ktoré nepatria do viacročného indikatívneho programu.

6. Z celkovej sumy 4,875 mld. EUR Komisia pridelila 4,425 mld. EUR na TES-D, z ktorých je zatiaľ 70 % vyhradených pre viacročný indikatívny program a bude rozdelených takto ⁽¹²⁾:

- 1,551 mld. EUR (50 %) na prioritné projekty,
- 680 mil. EUR (22 %) na program „Galileo“,
- 815 mil. EUR na tzv. „koherentné skupiny projektov“, z ktorých je
 - 425 mil. EUR (14 %) určených na odstránenie úzkych železničných profilov,
 - 141 mil. EUR (5 %) na cezhraničné projekty v rámci Spoločenstva a cezhraničné projekty s tretími krajinami,
 - 249 mil. EUR (8 %) na projekty inteligentných dopravných systémov (ITS) (cestných aj leteckých) a
- rezerva 30 mil. EUR (1 %).

Ostávajúca časť rozpočtu TES-D (minimálne 25 %) je naplánovaná pre projekty, ktoré nepatria do viacročného indikatívneho programu.

ROZSAH, CIELE A PRÍSTUP AUDITU

7. Dvor audítorov počas svojho auditu hodnotil, v akom rozsahu prispieva riadiaci systém Komisie, vrátane návrhu a implementácie právneho rámca, administratívnych postupov a systému vnútornej kontroly, k hospodárnej, účinnej a účinnej implementácii siete TES-D ⁽¹³⁾.

⁽¹¹⁾ Článok 5a nariadenia (ES) č. 2236/95, zmeneného a doplneného nariadením (ES) č. 1655/1999.

⁽¹²⁾ Príloha I k rozhodnutiu Komisie K(2001) 2654 z 19. septembra 2001, doplnenému a doplnenému rozhodnutím Komisie K(2005) 213, konečné znenie z 3. februára 2005.

⁽¹³⁾ Tento audit sa nevzťahoval na implementáciu povinností členských štátov týkajúcich sa hodnotenia, monitorovania a finančnej kontroly projektov tak, ako je to definované vo finančnom nariadení o TES [najmä v článku 12 a článku 15 nariadenia (ES) č. 2236/95, zmeneného a doplneného nariadením (ES) č. 1655/1999, nariadením (ES) č. 788/2004 a nariadením (ES) č. 807/2004].

8. Špecifickým cieľom auditu bolo zistiť, v akom rozsahu:
- umožňuje pridelenie finančnej pomoci Spoločenstva, formy pomoci a pravidlá uplatňované na finančnú účasť Spoločenstva efektívnu implementáciu TES-D;
 - bolo rozhodnutie Komisie o financovaní a administratívne postupy a ich implementácia primerané pre transparentné hodnotenie, výber a monitorovanie projektov bez následných nedostatkov;
 - prispela organizačná štruktúra a zamestnanecké zdroje k efektívnemu riadeniu opatrení TES-D;
 - boli mechanizmy Komisie na koordináciu projektov týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry financovaných Spoločenstvom vhodné na to, aby sa s ich použitím zistili prípady nadmerného alebo dvojitého financovania.

Dvor audítorov tiež overoval, či a do akej miery prijala Komisia opravné opatrenia vo vzťahu k predchádzajúcim pripomienkam k TES-D⁽¹⁴⁾.

9. Dvor audítorov kontroloval všetky postupy od predloženia návrhov až, v relevantných prípadoch, po následné finančné audit. Dvor audítorov zostavil v rámci svojej analýzy systému všeobecný opis systému riadenia Komisie a určil najdôležitejšie vnútorné kontroly. Celkovo bolo v rámci vzorky vybraných 72 opatrení TES-D, na ktorých sa vykonalo testovanie súladu s vnútornými kontrolami riadenými Komisiou⁽¹⁵⁾. Aby bolo možné prijať všeobecný záver, vzorka pokrývala všetky spôsoby dopravy⁽¹⁶⁾ pätnástich členských štátov a predstavovala výdavky vo výške viac než 577 mil. EUR. Z týchto 72 opatrení bolo na mieste skontrolovaných 35.

10. Audit sa vzťahoval aj na preskúmanie právnych základov TES-D a vzorových rozhodnutí o financovaní prijatých Komisiou. Dvor audítorov popritom vydal dotazníky pre kompetentné štátne ministerstvá a uskutočnil prieskum medzi zamestnancami o záležitostiach týkajúcich sa napríklad programovania, predbežného hodnotenia, výberu, monitorovania a kontroly projektov. V poslednej fáze Dvor audítorov v spolupráci s Komisiou zriadil databázu projektov, ktorá obsahuje štatistické údaje o financovaných opatreniach TES-D.

⁽¹⁴⁾ Výročná správa Dvora audítorov za rozpočtový rok 2001 (Ú. v. ES C 295, 28.11.2002, odseky 4.11 až 4.36 a 4.74), za rok 2002 (Ú. v. EÚ C 286, 28.11.2003, odseky 6.22 až 6.42 a 6.57) a za rok 2003 (Ú. v. EÚ C 293, 30.11.2004, odsek 6.24).

⁽¹⁵⁾ Do úvahy sa preto bralo 24 štandardov Komisie pre vnútornú kontrolu prijatých v decembri 2001, na ktoré musia pri riadení svojich zdrojov prihliadať všetky oddelenia Komisie [pozri Európska komisia, „Štandardy vnútornej kontroly v rámci oddelení Komisie“; SEK(2001) 2037, 31. decembra 2001, a SEK(2003) 1287, konečné znenie z 26. novembra 2003].

⁽¹⁶⁾ Železničná trať, cesta, vnútrozemská vodná cesta, prístavy, letiská, systém satelitnej navigácie, inteligentné dopravné systémy pre cestnú a železničnú dopravu.

PRIPOMIENKY

Pridelenie finančnej pomoci TES-D

Pomalá realizácia prioritných projektov TES-D

11. Pôvodný konečný termín stanovený v usmerneniach k politike TES-D, ktoré prijala Rada a Európsky parlament na dokončenie siete TES-D, bol rok 2010⁽¹⁷⁾. Len tri zo štrnástich prioritných projektov, ktoré boli dohodnuté v období od roku 1994 do roku 1996, boli zatiaľ ukončené a očakáva sa, že ďalších päť prioritných projektov sa ukončí pred stanoveným konečným termínom. V prípade ostávajúcich šiestich prioritných projektov sa predpokladá, že sa do roku 2010 ukončia len hlavné projektové časti. Najmä pri cezhraničných častiach projektov TES-D nastávajú oneskorenia, pretože týmto častiam je na úrovni štátov priradená nižšia priorita a od daných členských štátov vyžadujú väčšie koordinačné úsilie (pozri odsek 15). V roku 2003 Komisia uznala existenciu týchto dôležitých oneskorení, ktoré vznikajú najmä pre nedostatočné financovanie na európskej úrovni a na úrovni členských štátov a pre nedostatočnú koordináciu rôznych zdrojov verejných financií EÚ, národných alebo regionálnych verejných financií⁽¹⁸⁾.

12. Po rozšírení Európsky parlament a Rada pri prepracovaní usmernení politiky TES-D v roku 2004 rozhodli o začatí ďalších šiestnástich prioritných projektov (s konečnými termínmi ich ukončenia medzi rokmi 2008 a 2019), a to napriek ťažkostiam pri dokončovaní prebiehajúcich prioritných projektov (pozri prílohu 2)⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁷⁾ Článok 2 ods. 1 rozhodnutia č. 1692/96/ES.

⁽¹⁸⁾ Oznámenie Komisie „Vytvorenie transeurópskej siete v oblasti dopravy. Inovatívne riešenia pre financovanie a vzájomné prepojenie elektronických systémov pre vyberanie mýta“, KOM(2003) 132, konečné znenie z 23. apríla 2003.

⁽¹⁹⁾ Šestnásť dodatočných prioritných projektov (pozri prílohu III k rozhodnutiu č. 884/2004/ES):

- Galileo
- Železničná os Sines/Algeciras-Madrid-Paríž
- Železničná os Paríž-Štrasburg-Stuttgart-Viedeň-Bratislava
- Rýn/Meuse-Mohan-Dunaj vnútrozemská vodná os
- Prepojené fungovanie vysokorychlostnej železnice na Pyrenejskom polostrove
- Železničná os Fehrman Belt
- Diaľnice na mori (Baltské more, moria západnej Európy, moria juhovýchodnej Európy, moria juhozápadnej Európy)
- Železničná os Atény-Sofia-Budapešť-Viedeň-Praha-Norimberg/Drážďany
- Železničná os Gdaňsk-Varšava-Brno/Bratislava-Viedeň
- Železničná os Lyon/Ženeva-Bazilej-Duisburg-Rotterdam/Amsterdam
- Diaľničná os Gdaňsk-Brno/Bratislava-Viedeň
- Kombinovaná železničná a diaľničná os Írsko/Spojené kráľovstvo/kontinentálna Európa
- Os „Rail Baltica“ Varšava-Kaunas-Riga-Talin-Helsinki
- „Eurocaprail“ na železničnej osi Brusel/Brusel-Luxemburg-Štrasburg
- Železničná os kombinovaného koridoru Iónskeho/Jadranského mora
- Os vnútrozemskej vodnej cesty Seine-Scheldt.

Pridelené rozpočtové prostriedky nie sú dostatočne zamerané na cezhraničné časti

13. Všeobecným cieľom TES-D je zabezpečiť jednotnosť, vzájomné prepojenie a fungovanie národných sietí, ako aj prístup k podobným sieťam v Európskej únii (pozri odsek 2).

14. Z analýzy rozdelenia rozpočtových prostriedkov na TES-D podľa EÚ-15 v rokoch 2001 až 2003 vyplýva, že okrem niektorých výnimiek každý členský štát dostal podiel z ročného rozpočtu na TES-D buď v rámci rozpočtu viacročného indikatívneho programu, alebo mimo neho (pozri tabuľku 1). Podiel

celkového rozpočtu prideleného jednotlivým členským štátom sa takmer nezmenil (t. j. rozdiel za rok nepresahuje 1 % v prípade deviatich z pätnástich členských štátov) a projekty zahrnuté medzi navrhované projekty, ktoré však nakoniec neboli realizované, boli nahradené inými projektmi z tých istých členských štátov. To sa potvrdilo aj vyhláseniami zástupcov dvoch členských štátov⁽²⁰⁾ vo výbore programu TES-D (Výbor pre finančnú pomoc – FAC) zaznamenanými v prieskume Dvora audítorov, ako aj písomným dôkazom v prípade jedného členského štátu⁽²¹⁾, že zásada „spravodlivého podielu“ je základným prvkom, na ktorý sa prihliada pri pridelení rozpočtových prostriedkov z rozpočtu na TES-D.

Tabuľka 1

Rozdelenie rozpočtu TES-D medzi 15 členských štátov EÚ v rokoch 2001 až 2003

(mil. EUR)

Členský štát	Suma vyčlenená na projekty v roku 2001	% z celkovej sumy	Suma vyčlenená na projekty v roku 2002	% z celkovej sumy	Suma vyčlenená na projekty v roku 2003	% z celkovej sumy	Suma vyčlenená na projekty v rokoch 2001 až 2003	% z celkovej sumy
AT	12,1	2,2	14,4	2,6	18,1	3,0	44,6	3,2
BE	18,7	3,4	15,0	2,7	15,7	2,6	49,4	2,9
DE	76,0	13,9	76,2	13,5	73,1	12,0	225,3	14,2
DK	5,9	1,1	0,1	0,0	1,5	0,3	7,6	0,5
ES	23,6	4,3	23,7	4,2	31,5	5,2	78,8	4,5
EU ⁽¹⁾	173,4	31,8	272,7	48,4	201,2	33,1	647,2	35,3
FIN	13,0	2,4	11,4	2,0	13,1	2,2	37,5	2,4
FR	61,4	11,3	32,4	5,7	98,7	16,0	192,4	10,2
GR	17,7	3,2	10,7	1,9	1,0	0,2	29,4	1,4
IRL	8,0	1,5	3,0	0,5	0,0	0,0	11,0	0,9
IT	41,6	7,6	52,0	9,2	71,3	11,7	164,9	8,8
LU	1,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2
NL	44,0	8,1	23,0	4,1	29,8	4,9	96,8	6,0
PT	10,5	1,9	0,0	0,0	7,0	1,2	17,5	1,2
SE	13,5	2,5	8,9	1,6	14,8	2,4	37,2	2,6
UK	24,8	4,5	20,0	3,5	33,3	5,5	78,1	5,5
Spolu	545,4	100,0	563,4	100,0	610,1	100,0	1 718,9	100,0

(¹) EÚ znamená projekty riadené medzinárodnými organizáciami (napr. ESA, Eurocontrol).

(²⁰) Holandsko a Švédsko.

(²¹) Fínsko.

15. Väčšina financovaných projektových častí TES-D je umiestnená na území členských štátov. Zo 118 projektových častí týkajúcich sa infraštruktúry vo viacročnom indikatívnom programe ⁽²²⁾ sa len deväť častí vzťahuje na viac než jeden členský štát. Pri cezhraničných projektových častiach nastáva viac ťažkostí pri získavaní financovania členskými štátmi a pri ich riadení vznikajú administratívne a právne problémy. Komisia týmto typom projektov navyše neurčila primeranú prioritu financovania. V rozhodnutí o viacročnom indikatívnom programe sa stanovuje len 5 % rozpočtových prostriedkov na cezhraničné projekty, z ktorých sú na cezhraničné projekty v rámci Spoločenstva určené len 2 % ⁽²³⁾ (pozri odsek 6). 70 % rozpočtových prostriedkov na viacročné indikatívne programy pre obdobie rokov 2000 až 2006 navyše ostáva v prípade deviatich cezhraničných častí viazaných pre roky 2005 a 2006, najmä tých, ktoré sa týkajú železničných tratí medzi Španielskom a Francúzskom, Rakúskom a Talianskom.

16. Hoci sa vo finančnom nariadení o TES zvýšila hranica financovania projektových častí, ktoré presahujú hranice alebo prírodné prekážky z 10 % na 20 % včas na to, aby sa mohli použiť v rozhodnutiach o financovaní od roku 2004, k júnu 2005 neboli žiadne cezhraničné časti financované so zvýšenou sadzbovou financovania ⁽²⁴⁾. Ak budú ťažkosti pri dokončovaní cezhraničných železničných častí pretrvávajú, transeurópsky prínos TES-D nebude plne dosiahnutý.

Pridelené rozpočtové prostriedky sú príliš fragmentované

17. Finančná pomoc na TES-D nesmie presiahnuť 50 % nákladov na štúdie a 10 % nákladov na práce na infraštruktúre ⁽²⁵⁾ s celkovým limitom 10 % investičných nákladov okrem projektov týkajúcich sa satelitných zameriavacích navigačných systémov a projektov, ktoré presahujú hranice a prírodné prekážky, pri ktorých môžu granty pokryť až 20 % celkových investičných nákladov.

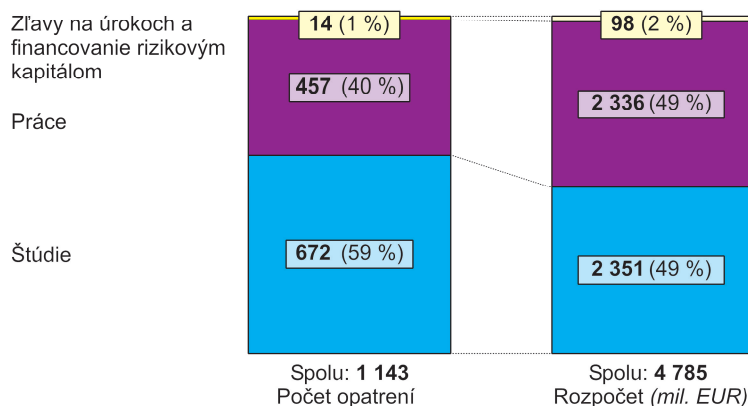
18. Pri analýze foriem zásahu uvedených v odseku 4, ktoré boli použité pri projektoch určených na realizáciu v rokoch 1995 a 2004, sa zistilo (pozri graf 1):

- že takmer všetky opatrenia (99 %) sa týkali štúdií a prác,
- že sa málo využili dotácie na úroky z pôžičiek a financovanie rizikovým kapitálom ⁽²⁶⁾ a
- že príspevky na poplatky za ručenie za pôžičky z EIF alebo iných finančných inštitúcií sa nepoužili vôbec.

19. 40 % opatrení TES-D prijatých v období medzi rokmi 1995 a 2004 sa týkalo prác. Hoci vo finančnom nariadení o TES sa stanovuje, že táto forma sa môže použiť len v „dostatočne zdôvodnených prípadoch“, pri audite sa zistilo, že pri využití tejto formy pomoci neboli špecifické zdôvodnenia poskytnuté takmer nikdy.

Graf 1

Počet opatrení a rozpočty viazané formou pomoci v rokoch 1995 až 2004



Zdroj: Databáza projektov Európskeho dvora audítorov.

⁽²²⁾ Okrem koherentných skupín projektov č. 4 a 5, ktoré zahŕňajú projekty inteligentných dopravných systémov.

⁽²³⁾ Ostávajúce 3 % sú plánované pre cezhraničné projekty s tretími krajinami a desiatimi novými členskými štátmi EÚ.

⁽²⁴⁾ O novom návrhu pre zmenu a doplnenie finančného nariadenia o TES, podľa ktorého by sa stanovilo ďalšie zvýšenie až na 50 %, v súčasnosti rokujú rozpočtové orgány.

⁽²⁵⁾ Hoci sa vo finančnom nariadení o TES nepredpokladá žiaden limit, Komisia uplatňuje hranicu 10 % pre práce na infraštruktúre.

⁽²⁶⁾ V období medzi rokmi 1995 až 2004 bolo udelených len trinásť dotácií na úroky z pôžičiek a jedno financovanie rizikového kapitálu na celkovo 1 143 financovaných opatrení.

20. Spolufinancovanie štúdií je najpoužívanejším intervenčným mechanizmom (59 % opatrení). Na rozdiel od prác sú štúdie prítlačivé aj pre krajiny a regióny, ktoré čerpajú aj z iných programov EÚ na financovanie infraštruktúry, napríklad zo štrukturálnych fondov a z Kohézneho fondu (27), a to najmä v dôsledku vysokej miery spolufinancovania pre štúdie v TES-D.

21. V období rokov 1995 až 2004 bola priemerná miera financovania prác 3,5 % (v porovnaní s 10 %) a štúdií 25,4 % (v porovnaní s 50 %) z celkových odhadovaných oprávnených nákladov (28). Tieto priemerné miery financovania sú výrazne pod maximom, ktoré je povolené pre obe formy pomoci. Rozpočet na TES-D navyše pokrýva veľký počet opatrení, z ktorých mnohé nevyžadovali financovanie TES-D a/alebo úplne nespĺňali kritériá hodnotenia a výberu (pozri odsek 39).

22. Uvedená pripomienka a oneskorenia pri realizácii prioritných projektov (pozri odsek 11) naznačujú nedostatočné stanovenie priorít pri výbere opatrení TES-D na financovanie, v dôsledku čoho sa znižuje želaný účinok urýchlenia prostredníctvom financovania Spoločenstvom (pozri odsek 42). Nízky priemer skutočného financovania prác vyvoláva otázku, či sa návrhom Komisie na nové finančné nariadenie o TES, ktorým sa zvýšia maximálne hranice financovania pre práce, podarí získať viac verejných a súkromných financií (29).

Viac než polovica súčasných rozpočtových prostriedkov na viacročné indikatívne programy vyčlenených na cezhraničné projekty ešte nie je viazaná

23. Počas obdobia rokov 2001 až 2004 predstavovala celková suma viazaná na projekty v rámci viacročných indikatívnych programov 1,926 mld. EUR, teda 63 % celkového rozpočtu, ktorý bol k dispozícii na tieto účely. Ďalších 1,129 mld. EUR ostáva viazaných na obdobie rokov 2005 až 2006. Na to, aby mohlo byť ostávajúcich 37 % viazaných v rokoch 2005 a 2006, bude potrebné prísne monitorovať realizáciu projektov v rámci viacročného indikatívneho programu Komisiou a členskými štátmi. Opatrenia týkajúce sa spôsobov riešenia výrazných oneskorení v realizácii projektov, ktoré sú obsiahnuté v zmenených a doplnených usmerneniach k politike TES-D, sú z dlhodobého hľadiska primerané (30). Na okamžité riešenie oneskorení by však projekty, ktoré nepostupujú podľa plánu, mali podliehať prísne preskúmaniu Komisiou. Po konzultácii s členskými štátmi by sa mal v prípade potreby zvážiť okamžitý presun rozpočtu určeného na viacročný indikatívny program na projekty, ktoré napredujú podľa plánu alebo sú v predstihu oproti plánu.

(27) V období medzi rokmi 1995 až 2004 sa na štúdie použilo 84 % rozpočtových prostriedkov pridelených krajinám využívajúcim Kohézny fond.

(28) Priemerná výška financovania pridelená na opatrenie týkajúce sa prác predstavuje 5 mil. EUR, kým priemerná výška financovania opatrenia týkajúceho sa štúdií predstavuje 3,4 mil. EUR.

(29) Z 10 % na 15 % a v niektorých prípadoch na 30 % alebo dokonca 50 % [pozri článok 7 návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, KOM(2004) 475, konečné znenie zo 14. júla 2004].

(30) Článok 19a ods. 4 a ods. 5 rozhodnutia č. 1692/96/ES, zmeneného a doplneného rozhodnutím č. 884/2004/ES.

24. Projekty patriace do „koherentnej skupiny projektov“, pri ktorých je ešte takmer 40 % rozpočtových prostriedkov potrebné viazať, by sa mali prísne monitorovať. To sa obzvlášť vyžaduje pri skupine cezhraničných projektov, kde je potrebné v rokoch 2005 a 2006 viazať 56 % rozpočtu. To zdôrazňuje všeobecné ťažkosti pri ukončovaní cezhraničných projektových častí, ktoré sú súčasťou prioritných projektov alebo koherentných skupín projektov.

Právny rámec a správne postupy

Právne a regulačné požiadavky

Rozhodnutie o financovaní stále obsahuje nedostatky

25. Rozhodnutie Komisie o financovaní tvorí hlavný právny základ pre udelenie finančnej pomoci TES-D na jednotlivé projekty, a preto je v ňom potrebné presne určiť rozsah, časový rozvrh, formu, rozpočet a finančné podmienky pre finančnú pomoc TES-D (pozri prílohu 1). Komisia začala dôsledne informovať príjemcov o takýchto rozhodnutiach len od roku 2002, napriek tomu, že sa to vyžaduje vo finančnom nariadení o TES (31). Odtedy Komisia každý rok prepracovala vzorové rozhodnutie o financovaní, čo viedlo k úplnejšiemu a jasnejšiemu právnemu základu (32).

26. Hoci Komisia tiež prijala opatrenia na zlepšenie opisu činností uvedených v rozhodnutiach o financovaní, návrh Dvora audítorov, aby sa pre technickú prílohu zaviedla záväzná vzorová štruktúra, nebol prijatý (33). Takýto vzor by príjemcov zaväzoval poskytnúť minimálne množstvo informácií týkajúcich sa vopred definovanej štruktúry, ktorá by spájala aktivity s rozpočtom. To by uľahčilo monitorovanie postupu projektu a prispelo k efektívnejšiemu a účelnejšiemu fungovaniu finančných a technických kontrol aktivít financovaných Komisiou a členskými štátmi.

27. V rozhodnutí o financovaní sa neuvádza, aké technické a finančné informácie týkajúce sa stavu projektu majú príjemcovia poskytnúť a v akej podobe. Pre nedostatok štandardizovaného postupu predkladania správ (alebo vhodného usmernenia) technické a/alebo finančné informácie poskytnuté spolu s jednotlivými žiadosťami o platby vždy nepostačovali na to, aby Komisii umožnili:

- vykonať podrobné hodnotenie projektov TES-D (pozri odsek 37) a

(31) Článok 10 nariadenia (ES) č. 2236/95.

(32) Po týchto revíziách sú vo verzii, ktorá sa používala v roku 2004, teraz úlohy jednotlivých strán zúčastnených na realizácii opatrenia TES-D určené jasnejšie. Obsahuje stanovené počiatkové a konečné termíny, vyžaduje sa v nej podrobný rozpis rozpočtu podľa činností príjemcov, stanovujú sa konečné termíny pre predloženie správ, jasnejšie sa definuje oprávnenosť nákladov a objasňuje sa povinnosť zverejňovania.

(33) Výročná správa za rozpočtový rok 2002, odsek 6.37.

- overiť oprávnenosť aktivít a/alebo nákladov, ktoré si príjemcovia nárokovali. V niektorých prípadoch sa konečné platby uskutočnili, aj keď spolu so žiadosťou o platbu neboli poskytnuté požadované informácie o výsledkoch spolufinancovanej štúdie⁽³⁴⁾. To naznačuje, že v týchto prípadoch mali vnútorné kontroly Komisie nedostatky.

Rozsah štúdií a prác nie je dostatočne jasný

28. Pri audite Dvora audítorov boli predložené dôkazy o tom, že chyby na úrovni príjemcov sa väčšinou týkali týchto črt finančnej pomoci TES-D:

- nedostatočne alebo nejasne definovaný rozsah štúdií a prác vo finančnom nariadení o TES a v rozhodnutí o financovaní,
- výrazne vyššia miera financovania pre štúdie, v dôsledku čoho si príjemcovia nárokovali preplatenie nákladov priamo súvisiacich s prácami ako náklady na projekty štúdií.

29. To viedlo k platbám Komisie na stavebné práce vo zvýšenej miere pri 30 % testovaných transakcií súvisiacich so štúdiami. Jednoznačné definovanie rozsahu „štúdií“⁽³⁵⁾ a „prác“⁽³⁶⁾, ktoré navrhol Dvor audítorov na predchádzanie riziku chýb, je ešte stále potrebné preniesť do vzorových rozhodnutí o financovaní.

⁽³⁴⁾ V šiestich z desiatich príslušných prípadov boli žiadosti o konečné platby predložené bez potrebných informácií o výsledkoch dostupnej štúdie.

⁽³⁵⁾ Štúdia je akákoľvek prípravná analýza, prieskum, plán alebo návrh vytvorený pred začiatkom realizácie. Jej cieľom je definovať charakteristické črty projektu a opatrenia potrebné na vývoj a implementáciu rôznych fáz daného projektu, ako aj nevyhnutné predpoklady pre stavebné povolenie a konečné rozhodnutie príslušných orgánov na začatie realizácie. Štúdie môžu obsahovať služby materiálnej povahy (napríklad skúšobné konštrukcie, geologické prieskumy, prieskum miesta stavby a prieskumné tunely) pod podmienkou, že (1.) sú nevyhnutné pre získanie stavebného povolenia alebo pre konečné rozhodnutie o začatí realizácie a (2.) ich výsledkom nie je produkt na všeobecné použitie. Výsledkom štúdie je deskriptívny alebo analytický dokument zasahujúci technickú, hospodársku, finančnú, právnu oblasť a oblasť životného prostredia.

⁽³⁶⁾ Práce sú akékoľvek služby a dodávky po začatí realizácie projektu (vrátane prípravných opatrení potrebných pre začatie realizácie), ktoré sa týkajú samotnej realizácie, výstavby alebo uvedenie príslušnej fyzickej štruktúry alebo projektu, ktorý slúži na všeobecné použitie, do prevádzky (a ktoré bude podrobnejšie definované v rozhodnutí Komisie alebo v zmluve pre konkrétny projekt). Činnosti týkajúce sa dohľadu a/alebo kontroly, nevyhnutný podrobný návrh alebo návrhy alternatívnych riešení by sa mali považovať za neoddeliteľnú súčasť prác bez ohľadu na to, či ich uskutočňuje príjemca alebo tretia strana. Práce zahŕňajú aj realizáciu a/alebo vytvorenie akýchkoľvek opatrení pre zmiernenie škôd na životnom prostredí, ako sú opísané v príslušnom hodnotení dosahu na životné prostredie.

Hodnotenie a výber

Komplexné postupy podávania žiadostí a predbežného hodnotenia

30. Žiadosti o finančnú pomoc v rámci TES-D sa každoročne podávajú prostredníctvom postupov pre projekty buď patriacich, alebo nepatriacich do viacročného indikatívneho programu (pozri prílohu 1). Napriek viacročnému charakteru viacročných indikatívnych programov sa pridelovanie finančných prostriedkov na projekty v rámci nich organizuje prostredníctvom ročných postupov hodnotenia. To spolu s paralelným priebehom ročných postupov pre projekty nepatriace do viacročného indikatívneho programu značne zvyšuje administratívnu záťaž pre Komisiu a členské štáty, čím sa znižuje celková efektívnosť postupu hodnotenia a výberu⁽³⁷⁾. Keďže sa navyše uprednostňuje financovanie projektov patriacich do viacročného indikatívneho programu, rozpočet, ktorý je k dispozícii pre projekty nepatriace do viacročného indikatívneho programu, závisí na výsledku postupu viacročného indikatívneho programu, ktorý zbytočne zdržiava postup výberu projektov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu.

31. Administratívne postupy podávania žiadostí a predbežného hodnotenia sú komplexné. Komisia zaviedla rôzne vzory žiadostí a hodnotiacich formulárov, ktoré sa používajú súbežne⁽³⁸⁾. Dvor audítorov zistil niekoľko prípadov, keď bola táto administratívna komplexnosť príčinou dodatočnej práce pre zamestnancov Komisie, pričom na kvalitu výberu projektov alebo na pridelovanie finančných prostriedkov Spoločenstva to nemalo žiaden podstatný vplyv.

32. Hoci Komisia v roku 2004 urobila prvé kroky na zjednodušenie administratívneho postupu v podobe zlúčenia predbežného a podrobného podávania návrhov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu, naďalej existuje priestor pre zjednodušenie postupov podávania žiadostí a hodnotenia najmä v rámci viacročného indikatívneho programu.

Konečný termín pre podanie návrhov nebol vždy dodržaný

33. Komisia stanovuje konečný termín pre podanie žiadostí o finančnú pomoc. Dodržiavanie tohto konečného termínu zaručí rovnaké podmienky pre žiadateľov a zamestnancom Komisie zabezpečí dostatočný čas na zhodnotenie návrhov (alebo postupu projektu pri druhom roku financovania).

⁽³⁷⁾ Pozri odseky 52 a 64 týkajúce sa zamestnancov TES-D.

⁽³⁸⁾ Typ formuláru závisí od toho, či projekt patrí alebo nepatrí do viacročného indikatívneho programu, či je financovaný v prvom roku alebo v nasledujúcich rokoch a či sa týka štúdie alebo prác.

34. Pri audite sa zistilo, že veľký počet žiadostí o finančnú pomoc nebol predložený pred daným termínom napriek tomu, že Komisia objasnila a potvrdila pravidlá pre včasné predkladanie žiadostí⁽³⁹⁾.

Do roku 2004 neboli k dispozícii úplné informácie o projektoch v štádiu predbežného hodnotenia a výberu

35. Pre riadne a transparentné hodnotenie je potrebné, aby boli všetky relevantné informácie o projekte k dispozícii na začiatku postupu. Pri formulároch predbežných žiadostí, ktoré sa používali do roku 2004 ako základ pre prvé hodnotenie, nebola žiadateľom uložená povinnosť poskytnúť všetky podstatné informácie, hoci sa to vyžaduje vo finančnom nariadení o TES⁽⁴⁰⁾.

36. V dôsledku toho sa počiatočné hodnotenie a výber projektov patriacich do viacročného indikatívneho programu vykonalo na základe žiadostí, ktoré neobsahovali úplné informácie o projektoch (pozri odsek 40). Pri návrhoch neboli teda pred štádiom hlavného hodnotenia dodržané kritériá pre predkladanie žiadostí. Podrobné hodnotenie je pre viacročný indikatívny program obzvlášť dôležité, pretože rozhodnutie o ňom určuje priority rozpočtu, a na jeho základe je projektom pridelovaná finančná pomoc TES-D. Napríklad, jeden z prioritných projektov, na ktorý sa z rozpočtu viacročného indikatívneho programu indikatívne pridelilo 13 mil. EUR na obdobie rokov 2001 až 2003, získal financovanie až v roku 2004⁽⁴¹⁾. Keďže predbežné a podrobné formuláre žiadostí pre viacročné indikatívne projekty neboli zlúčené pred rokom 2004, tento nedostatok pretrvával až dovtedy.

37. Od druhého roku financovania sa hodnotenie vykonáva najmä na základe správ o stave projektu, ktoré, ako sa zistilo pri audite, neposkytujú na tieto účely dostatočné informácie. Pri analýze správ o stave projektu predložených ku kontrolovaným projektom sa zistilo, že informácie, ktoré poskytli členské štáty, neboli dostatočne presné, najmä čo sa týka stavu prác v predchádzajúcich obdobiach, a to najmä v dôsledku formátu vzorovej správy, v ktorom sa od členského štátu nevyžaduje poskytnutie podrobných informácií. V dôsledku toho kvalita výberu projektov závisí najmä od kvalifikácie, skúseností a svedomitého prístupu jednotlivých projektových manažérov, ktorí hodnotia návrhy, od času, ktorý je k dispozícii na vykonanie primeraného preskúmania pokroku, a od spolupráce členských štátov pri poskytovaní dodatočných údajov v prípade, že sú potrebné.

⁽³⁹⁾ Napriek tomu, že tieto pravidlá boli objasnené v príručke procesných pravidiel GR pre energetiku a dopravu a v príručke k TES-D, pri audite Dvora auditorov sa zistilo, že v prípade 28 zo 72 projektov boli návrhy predložené niekedy až 56 dní po konečnom termíne.

⁽⁴⁰⁾ Napríklad analýza nákladov a prínosov, výkaz o preskúmaní alternatívnych možností verejného a súkromného financovania, opis kontrolných opatrení, ktoré bude riadiť členský štát, priamych a nepriamych sociálno-ekonomických účinkov, najmä na zamestnanosť a predbežný časový plán prác, ktorý obsahuje len predbežný dátum začatia a ukončenia projektu.

⁽⁴¹⁾ PP14 – Modernizácia hlavnej linky západného pobrežia.

Výber projektov nie je dostatočne zdôvodnený

38. Vo finančnom nariadení o TES sa uvádzajú základné podmienky pre udeľovanie pomoci Spoločenstva⁽⁴²⁾ a výberové kritériá pre projekty⁽⁴³⁾. Formuláre pre návrhy projektov a ich hodnotenie, ktoré používa Komisia, neuvádzajú ani neobsahujú dostatočné usmernenie pre hodnotenie dodržiavania týchto podmienok a kritérií. Na relevantné otázky vo formulároch pre hodnotenie projektov sa hodnotitelia často obmedzujú na odpovede „áno“ alebo „nie“ bez toho, aby poskytli požadované podporné zdôvodnenia.

39. Pri audite sa konkrétne zistilo, že:

- doplnková podmienka, v rámci ktorej sa vyžaduje, aby sa „pomoc Spoločenstva poskytla v zásade len vtedy, ak sa vykonanie projektu stretne s finančnými prekážkami“, nebola splnená takmer v 20 % kontrolovaných opatrení, keďže príjemcovia v podrobných formulároch žiadostí uviedli, že opatrenie „sa bude zavádzať podľa plánu“ aj v prípade neudeľovania finančnej pomoci TES-D⁽⁴⁴⁾,
- formulár pre hodnotenie projektu neobsahuje zmienku o podmienke, aby požadovaná finančná pomoc pre projektovú časť nepresiahla 10 % celkových investičných nákladov na celkový projekt. Hoci sa pri audite zistilo, že skutočná miera financovania je nižšia než maximálna povolená miera (pozri odsek 21), každoročné overenie tejto podmienky je stále mimoriadne relevantné v tých prípadoch, keď po

⁽⁴²⁾ Vo finančnom nariadení sa bližšie stanovujú tieto štyri základné podmienky [pozri článok 5 nariadenia (ES) č. 2236/95]:

- pomoc Spoločenstva sa poskytne v zásade len vtedy, ak sa vykonanie projektu stretne s finančnými prekážkami,
- pomoc Spoločenstva nemá presiahnuť minimum, ktoré sa považuje za potrebné pre začatie projektu (článok 5 ods. 2),
- bez ohľadu na formu zvolenej podpory nesmie celková hodnota pomoci Spoločenstva podľa tohto nariadenia presiahnuť 10 % celkových investičných nákladov (v osobitných prípadoch 20 %) (článok 5 ods. 3),
- finančné zdroje zabezpečené podľa tohto nariadenia sa nemajú v zásade prideliť projektom alebo etapám projektu, ktoré sú financované z iných finančných zdrojov Spoločenstva.

Dodržiavanie podmienok, ktoré boli doplnené po revízii usmernení TES-D v roku 2004 a finančného nariadenia o TES, zatiaľ nebolo analyzované, pretože je príliš skoro na posúdenie ich uplatňovania.

⁽⁴³⁾ Kritériá stanovené vo finančnom nariadení o TES je možné zhrnúť takto [pozri článok 6 nariadenia (ES) č. 2236/95]:

- stupeň príspevia k dosiahnutiu cieľov a priorít definovaných v usmerneniach pre politiku TES-D,
- projekt je potenciálne ekonomicky životaschopný,
- finančná výnosnosť je v dobe uplatnenia nedostatočná,
- je potrebné brať na zreteľ zrelosť projektu, stimulačný účinok intervencie Spoločenstva na verejné a súkromné financie, primeranosť finančného balíka, priame alebo nepriame sociálno-hospodárske účinky, najmä na zamestnanosť a dôsledky na životné prostredie,
- v prípade cezhraničných projektov sa má brať na zreteľ časový rozvrh rôznych častí projektu.

⁽⁴⁴⁾ V 12 zo 72 príslušných kontrolovaných prípadov.

štúdiách nenasledujú práce na infraštruktúre. V kontrolovanej vzorke sa pri audite zistilo, že na základe dostupných odhadov pri štúdiách spolufinancovaných pre projekt EGNOS nebola táto podmienka dodržaná ⁽⁴⁵⁾,

- stupeň prispenia k cieľom a prioritám usmernení k politike TES-D nie je vždy primerane hodnotený. Od hodnotiteľov projektov sa vyžaduje, aby s použitím stupnice známok zhodnotili mieru prispenia k prioritám alebo k strategickým cieľom bez toho, aby museli svoje hodnotenie zdôvodniť. Pri audite sa tiež zistilo, že v niekoľkých prípadoch sa nehodnotili všetky ciele ⁽⁴⁶⁾,
- dodržiavanie ostatných kritérií hodnotenia sa posudzuje odpoveďami „áno/nie“ alebo „vysoká/stredná/nízka“. Hoci hodnotitelia môžu dodatočne doplniť poznámky alebo zdôvodniť svoj výber, obvykle to nevyužívajú. Napríklad pri analýze nákladov a prínosov a pri sociálno-ekonomickej analýze projektov sa neuskutočňuje žiadne hodnotenie primeranosti prístupu alebo uplatnenej metodiky. Komisia navyše overuje dodržiavanie požiadaviek, len aby poskytla túto informáciu, bez toho, aby špecifikovala vplyv na rozhodnutie a/alebo na výšku financovania Spoločenstva,
- a na otázky v hodnotiacich formulároch zamestnanci Komisie, ktorí hodnotili žiadosti, často neodpovedali ⁽⁴⁷⁾ alebo odpovedali nesprávne ⁽⁴⁸⁾.

40. Pri audite sa preukázalo, že pri väčšine projektov viacročného indikatívneho programu sa v rámci počítačného hodnotenia nevyplnil hodnotiaci formulár. Analýzou formulárov z prípadov, keď Komisia svoje hodnotenia zdokumentovala, sa potvrdili tie isté chyby a nedostatky, ktoré boli zistené pri hodnoteniach projektov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu (t. j. nezodpovedané všetky otázky atď.).

41. Pre nedostatočné zdôvodnenia, ktoré predložili hodnotitelia, a absenciu usmernenia alebo ukazovateľov hodnotenia nie je jasné, ako sa uskutočňuje overovanie dodržiavania stanovených kritérií a ako zamestnanci Komisie, ktorí vykonávajú hodnotenia, robia konečné závery o tom, či návrhy spĺňajú podmienky alebo formálne požiadavky na to, aby boli vybrané na financovanie.

42. V prípade viacročného indikatívneho programu sa poskytuje viacročný prídelený TES-D. Napriek tomu sa vo finančnom nariadení o TES vyžaduje, aby sa projekty hodnotili každý rok a aby sa pri výbere určili priority pre financovanie

⁽⁴⁵⁾ EGNOS AOC štúdie predprevádzkového kritického návrhu implementácie. Od roku 1995 Komisia spolufinancovala jedenásť štúdií, v ktorých celková výška financovania udeleného do roku 2004 (130,4 mil. EUR) presahovala maximálnu hranicu o 29,7 mil. EUR.

⁽⁴⁶⁾ V 15 z 31 príslušných kontrolovaných opatrení Komisia nezhodnotila všetky ciele.

⁽⁴⁷⁾ To bol prípad hodnotenia štúdií, kde neboli zodpovedané otázky týkajúce sa hospodárskeho a finančného posúdenia, napriek tomu, že sa to vyžaduje v žiadosti.

⁽⁴⁸⁾ K 15 opatreniam, pre ktoré boli návrhy podané po konečnom termíne, boli uvedené kladné odpovede na otázku o rešpektovaní konečného termínu pre predloženie návrhov.

v rámci viacročného indikatívneho programu ⁽⁴⁹⁾. V tomto kontexte je podrobné a transparentné hodnotenie základom pre posúdenie, do akej miery spĺňajú jednotlivé projekty strategické ciele a výberové kritériá, aby bolo financovanie pridelené v súlade s usmerneniami k politike TES-D. Vzhľadom na opísané nedostatky a chyby v hodnoteniach, ale aj v monitorovaní prebiehajúcich projektov od druhého roku financovania (pozri odseky 44 až 50), bol pre kategórie projektov (t. j. projekty spoločného záujmu, koherentné skupiny projektov a Galileo), individuálne projekty, projektové časti a opatrenia rozpočet pre viacročný indikatívny program pridelený bez riadneho hodnotenia právne stanovených kritérií. Dvor audítorov zastáva názor, že uvedené nedostatky mali negatívny vplyv na určenie priorit pri projektoch v rámci viacročného indikatívneho programu.

Vo všeobecnosti sa v postupe hodnotenia nevyužívali služby externých odborníkov

43. Komisia neprijala odporúčanie Dvora audítorov, aby sa využitie externých odborníkov pri postupe hodnotenia rozšírilo na všetky druhy dopravy, pretože to považovala za „citlivú záležitosť z dôvodu dôverného charakteru“ ⁽⁵⁰⁾. Je potrebné upozorniť, že pri mnohých ostatných programoch Spoločenstva, napríklad pri Kohéznom fonde a rámcových programoch činností týkajúcich sa výskumu, technologického rozvoja a pilotných činností, sa externí odborníci využívajú ako hodnotitelia a v týchto prípadoch sa záležitosť dôverného charakteru rieši podpísaním vyhlásenia hodnotiteľom ⁽⁵¹⁾. Ako to vyplýva z hodnotenia projektov inteligentných dopravných systémov, využitie externých odborníkov by viedlo k lepšie zdokumentovaným a zdôvodneným postupom hodnotenia a výberu (pozri odseky 38 a 39). Odborníci, ktorí by podporili projektových manažérov počas hodnotenia, by navyše prispeli k efektívnejším hodnoteniam vzhľadom na čas a náklady a k objektívite a odbornosti procesu (pozri odseky 56 až 58). Táto možnosť je priamo uvedená vo finančnom nariadení o TES, v ktorom sa špecifikuje, že Komisia môže využiť akékoľvek odborné poradenstvo, ktoré je potrebné, vrátane stanoviska EIB ⁽⁵²⁾.

Monitorovanie projektov

Nástroje pre monitorovanie projektov TES-D sú nedostatočné

44. Aby sa zabezpečilo efektívne využívanie pomoci Spoločenstva, majú Komisia a členské štáty v prípade potreby v spolupráci s EIB a ostatnými orgánmi spoločnú zodpovednosť systematicky monitorovať postup projektov. Účelom je posúdiť, akým spôsobom sú projekty a program uskutočňované a zhodnotiť dosah ich implementácie ⁽⁵³⁾. Monitorovanie projektov je základným prvkom ročného hodnotenia výberu návrhov projektov viacročného indikatívneho programu so žiadosťami o finančnú pomoc od druhého roku realizácie projektu (pozri odsek 42).

⁽⁴⁹⁾ Článok 10 nariadenia (ES) č. 2236/95.

⁽⁵⁰⁾ Výročná správa za rozpočtový rok 2001, odsek 4.35, a odpoveď Komisie.

⁽⁵¹⁾ Avšak v hlave III finančného nariadenia o rozpočtových pravidlách (článok 160 ods. 3) sa stanovujú osobitné pravidlá uplatňované na uzatváranie dohôd s odborníkmi pre rámcové programy činností týkajúcich sa výskumu, technologického rozvoja a pilotných činností.

⁽⁵²⁾ Článok 9 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2236/95.

⁽⁵³⁾ Článok 15 nariadenia (ES) č. 2236/95.

45. Pri monitorovaní projektov TES-D sa Komisia spolieha najmä na tieto dva prvky:

- správy príjemcov [konkrétne na ročné správy o stave projektu ⁽⁵⁴⁾ a správy o finančnom a technickom pokroku],
- kontroly na mieste, ktoré vykonáva Komisia (alebo sa vykonávajú v jej mene).

46. Ako už bolo spomenuté pri hodnotení projektov (pozri odsek 37), zo správ o stave projektu predložených ku kontrolovaným transakciám vyplynulo, že poskytnuté informácie často nie sú dostatočne podrobné a niekedy sa v nich tieto podrobnosti vôbec neuvádzajú, čím sa komplikuje primerané hodnotenie a výber projektov, a to má negatívny vplyv na monitorovanie projektov. To sa potvrdilo aj v prieskume medzi zamestnancami GR pre energetiku a dopravu pracujúcimi na projektoch, ktorý uskutočnil Dvor audítorov.

47. Okrem správ o stave projektu projektoví manažéri dostávajú správy o technickom a finančnom pokroku, v ktorých členské štáty alebo iniciátori projektov predkladajú výkazy nákladov. Ako bolo spomenuté v odseku 27, neexistuje vzorová štruktúra pre technické a finančné vykazovanie, prostredníctvom ktorého by sa od členského štátu vyžadovalo poskytnutie minimálneho množstva informácií projektovým manažérom.

48. Druhým prvkom v postupe monitorovania projektov v prípade projektov, ktorými sa financujú práce na infraštruktúre, sú kontroly projektov na mieste, ktoré sa vo väčšine prípadov vykonávajú len pred uskutočnením konečnej platby. Pri väčšine opatrení projektový manažér spolu s finančným úradníkom vykonajú po predložení žiadosti o konečnú platbu Komisii a pred jej vyplatením technickú a finančnú kontrolu príslušného opatrenia ⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵⁴⁾ Jednotlivé rozhodnutia o financovaní, v ktorých sa podrobnejšie definujú monitorovacie záväzky, stanovujú, že členské štáty musia Komisii predložiť správy o stave projektu každý rok do 31. januára (od roku 2004 do 31. marca). Vo vzorovej správe o stave projektu, ktorú vypracovala Komisia, sa od členských štátov vyžaduje, aby v dĺžke asi jednej strany opisali dosiahnuté činnosti, dôvody oneskorení pri realizácii projektu, aby uviedli, či ciele ostávajú nezmenené, či projekt využíva aj iné fondy Spoločenstva, aby priložili údaje o vykonaných platbách, relevantné informácie na potvrdenie dodržiavania právnych predpisov EÚ a aby predložili rozpis nákladov. K správe o stave projektu viacročného indikatívneho programu sa majú priložiť dve tabuľky s prehľadom viazaných a vynaložených výdavkov.

⁽⁵⁵⁾ 80 % rozhodnutí uzatvorených v roku 2004 predchádzali kontroly na mieste.

49. Komisia však pravidelne nevykonáva monitorovacie činnosti alebo následné hodnotenia dosahu, aby overila, či:

- sa dosiahli strategické ciele a či sa bral ohľad na priority ⁽⁵⁶⁾,
- sa splnili počiatočné podmienky pre finančnú pomoc a dosiahli ciele projektu,
- sa dosiahla skutočná pridaná hodnota finančnej pomoci TES-D pre projekt a či projekt prispel k vytvoreniu transeurópskej siete v oblasti dopravy v porovnaní s tým, čo sa stanovilo v štádiu návrhu projektu.

50. Podobne ako v prípade hodnotení (pozri odsek 43) ani v postupe monitorovania sa nevyužívajú externí odborníci ani dostupné odborné znalosti v ostatných oddeleniach Komisie, ostatných inštitúciách (napríklad EIB) alebo v členských štátoch.

Úplné a spoľahlivé údaje o projektoch TES-D nie sú ľahko dostupné

51. V súlade s odporúčaním Dvora audítorov vo výročných správach za rok 2001 a 2002 Komisia ku koncu roka 2003 začlenila rôzne databázy TES-D do centrálného IT systému ⁽⁵⁷⁾. Hoci Komisia vyvinula snahu na vytvorenie príručky pre používateľov, ich výskolenie a na pridanie funkcionalít, projektoví manažéri tento IT systém bežne nevyužívajú, a preto neobsahuje aktuálne a spoľahlivé informácie. Pri prieskume Dvora audítorov medzi zamestnancami GR pre energetiku a dopravu pracujúcimi na projektoch sa preukázalo, že projektoví manažéri tento systém nevyužívajú, pretože nie je ľahko ovládateľný a je málo orientovaný na potreby rámcových programov činností týkajúcich sa výskumu, technologického rozvoja a pilotných činností. V dôsledku toho Komisia nemôže bez rozsiahleho a zdĺhavého porovnávania s účtovnými údajmi z centrálného účtovného systému Komisie vo svojich správach predložiť spoľahlivé a úplné informácie.

Organizačná štruktúra a pridelenie zamestnancov

Hodnotenie a monitorovanie TES-D sťažuje príliš vysoká pracovná záťaž na jednotlivých projektových manažéroch

52. V *tabuľke 2* je zobrazené pridelenie rozpočtu a zamestnancov na všetky činnosti, ktoré boli vykonané v rámci GR pre energetiku a dopravu v roku 2004.

⁽⁵⁶⁾ Napríklad, či je počiatočná analýza nákladov a prínosov uskutočnená v štádiu hodnotenia projektu stále platná a aký bol skutočný dosah zásahu Spoločenstva na verejný/súkromné financovanie, zamestnanosť a životné prostredie.

⁽⁵⁷⁾ Systém programového riadenia.

Tabuľka 2

Pridelenie rozpočtu a zamestnancov na činnosti GR pre energetiku a dopravu ku koncu roka 2004

Činnosti GR pre energetiku a dopravu – rozpočet na rok 2004 a zamestnanci na plný úväzok				
Činnosť	Rozpočet (mil. EUR)	% z celkovej sumy	Zamestnanci na plný úväzok	% z celkového počtu
Pozemná, vzdušná a námorná doprava	76	6	167	17
Transeurópska sieť v oblasti dopravy	672	54	55	5
Transeurópska sieť v oblasti energetiky	18	1	6	1
Tradičné a obnoviteľné zdroje energie	64	5	108	11
Jadrová energia	154	12	281	28
Výskum v oblasti energetiky a dopravy	235	19	103	10
Administratívna podpora GR pre energetiku a dopravu	23	2	201	20
Stratégia a koordinácia GR pre energetiku a dopravu	0	0	89	9
Spolu	1 243	100	1 009	100

Zdroj: Európska komisia, Ročná správa o činnosti GR pre energetiku a dopravu za rok 2004 a Ročný plán riadenia na rok 2005.

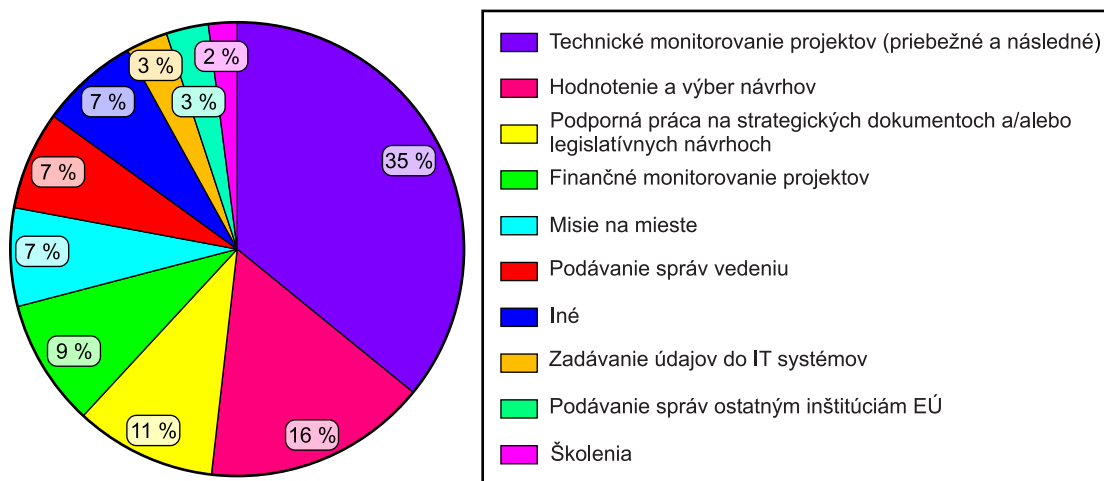
53. Prímeraný počet zamestnancov je základným predpokladom na účelné a efektívne riadenie programu. V roku 2004 riadilo osemnásť zamestnancov na plný úväzok 459 prebiehajúcich opatrení TES-D, t. j. na jedného zamestnanca pripadalo v priemere 26 opatrení. Skutočný počet opatrení sa pri jednotlivých projektových manažéroch, ktorí ich riadili, výrazne líšil (od 2 do 71 opatrení na jedného projektového manažéra na plný úväzok), čo naznačuje, že rozdelenie opatrení a zamestnancov pridelených na TES-D medzi riaditeľstvá (a v rámci nich) riadiacich TES-D nebolo vyvážené. Vysoký počet opatrení (24 %) riadených dočasne pridelenými národnými expertmi, ktorí sú ku Komisii

pridelení len dočasne, vyvoláva obavy o kontinuitu riadenia projektov.

54. Z výsledkov prieskumu medzi zamestnancami, v ktorom sa získavali od projektových manažérov informácie týkajúce sa priemerného času stráveného pri každej činnosti, vyplynulo, že väčšina zamestnaneckých zdrojov je pridelená na technické monitorovanie projektov (35 %) a hodnotenie a výber návrhov (16 %) (pozri graf 2). Veľa času sa však v priemere strávi aj na „podporu strategických dokumentov a/alebo právnych návrhov“ (11 %) napriek tomu, že jednotky pre stratégiu fungujú v rámci každej zo štyroch operačných riaditeľstiev.

Graf 2

Priemerný čas vynaložený na jednotlivé činnosti



Zdroj: Dvor audítov.

55. Vysoká pracovná záťaž projektových manažérov, ktorí vykonávajú mnoho rozličných činností, spôsobuje, že sa pravdepodobne nevenuje dostatočná pozornosť kľúčovým činnostiam, akými sú napríklad hodnotenie a monitorovanie projektov vrátane pravidelných kontrol na mieste. Vzhľadom na to, že tieto kontroly sú základným prvkom monitorovania, Dvor audítorov to nepovažuje za uspokojivé.

Kvalifikácia projektových manažérov TES-D: obmedzené odborné znalosti v oblasti dopravy

56. Projektoví manažéri TES-D majú dôležitú úlohu v procese hodnotenia, výberu a monitorovania projektov. Najmä v kontexte viacročných indikatívnych programov závisí rozhodnutie o pokračovaní, prerušení alebo zrušení financovania projektu hlavne od posúdenia, ktoré vykonávajú projektoví manažéri vo všeobecnosti bez pomoci a rád externých odborníkov. V tejto súvislosti je nevyhnutné, aby mali projektoví manažéri potrebné technické znalosti z oblasti dopravy.

57. Pri analýze technickej odbornosti projektových manažérov⁽⁵⁸⁾ sa však zistilo, že menej než polovica z nich získala titul v odbore, ktorý súvisí s dopravou⁽⁵⁹⁾. Značný počet štatutárnych zamestnancov navyše nemal pred prijatím do funkcie projektového manažéra TES-D pracovné skúsenosti v oblasti dopravy. Pre porovnanie, ôsmi z jedenástich dočasne pridelených národných expertov takéto pracovné skúsenosti mali. Hoci nedostatok pracovných skúseností v určitej oblasti nemusí znamenať nekompetentnosť, dostatočné technické odborné znalosti v oblasti dopravy sú nevyhnutné pre kvalitné hodnotenie, výber a monitorovanie komplexných technických projektov.

58. Tieto nedostatky sa navyše dostatočne neriešia prostredníctvom školenia. Z analýzy školení, ktoré absolvovali tridsať projektoví manažéri v období medzi rokmi 2001 a 2004 (z ktorých šiesti boli dočasne pridelení národní experti), vyplynulo, že 24 z 30 zamestnancov (vrátane štyroch dočasne pridelených národných expertov) navštevovalo aspoň jedno školenie týkajúce sa finančných a procesných otázok. Len 16 z 30 zamestnancov (vrátane troch dočasne pridelených národných expertov) navštevovalo kurz, ktorý súvisel s oblasťou dopravy⁽⁶⁰⁾. Priemerná dĺžka týchto školení bola však menej než jeden deň.

Pravidlá Komisie obmedzujú využitie dočasne pridelených národných expertov

59. Nedostatočné technické znalosti väčšiny štatutárnych zamestnancov pracujúcich na projektoch sú do istej miery kompenzované pracovnými skúsenosťami, ktoré ponúkajú dočasne pridelení národní experti. Dočasný charakter ich pracovného

zaradenia a vnútorné pravidlá Komisie uplatňované na dočasne pridelených národných expertov⁽⁶¹⁾ obmedzujú ich prínos k postupu hodnotenia, výberu a monitorovania.

60. Hoci sú tieto pravidlá v platnosti od mája 2002, GR pre energetiku a dopravu trvalo takmer dva roky, kým objasnilo praktické dôsledky týchto pravidiel pre dočasne pridelených národných expertov⁽⁶²⁾. Pri audite sa tiež zistilo, že v rozpore s pravidlami niektorí dočasne pridelení národní experti riadia projekty pochádzajúce z ich vlastných členských štátov a iniciujú a povolujú finančné transakcie.

61. Pravidlá Komisie majú zabrániť potenciálnemu konfliktu záujmov. Nevyhnutne z nich však vyplýva, že dočasne pridelení národní experti môžu k činnostiam týkajúcim sa riadenia projektov prispievať len sčasti. Z toho na druhej strane vyplýva dodatočná práca pre štatutárnych zamestnancov Komisie a neefektívnejšie rozdelenie zdrojov. Dočasne pridelení národní experti majú dojem, že ich odborné znalosti nie sú plne využité a výsledky ich práce nie sú v rámci Komisie zjavné.

Pridelenie zamestnancov na TES-D a ich kvalifikácia nie je prispôbená novým výzvam

62. Aby bolo GR pre energetiku a dopravu schopné od roku 2007 riadiť činnosti TES-D s výrazne väčším počtom projektov a podielom z rozpočtu, bude musieť čo najskôr prispôbiť organizačnú štruktúru, pridelenie zamestnancov a ich kvalifikáciu, aby reagovalo na tieto nové výzvy.

⁽⁶¹⁾ Rozhodnutie Komisie K(2002) 1559 z 30. apríla 2002, zmenené a doplnené rozhodnutím Komisie K(2003) 406 z 31. januára 2003 a rozhodnutím Komisie K(2004) 577 z 27. februára 2004. V článku 6 sa stanovuje, že dočasne pridelení národní experti „v žiadnom prípade (...) nezastupujú Komisiu s cieľom uzatvárať záväzky (finančné alebo iné) alebo rokovať v jej mene“. Pravidlá ďalej stanovujú, že „je potrebné vyvinúť úsilie, aby sa predišlo akémukoľvek konfliktu záujmov alebo zdaniu takéhoto konfliktu vo vzťahu k povinnostiam dočasne pridelených národných expertov v čase, keď sú pridelení ku Komisii“. V článku 52 nariadenia o rozpočtových pravidlách (ES, Euratom) č. 1605/2002 z 25. júna 2002 sa ďalej uvádza, že „ku konfliktu záujmov príde vtedy, keď je ohrozený nestranný a objektívny výkon funkcií účastníka pri plnení rozpočtu alebo vnútorného audítora z dôvodov, medzi ktoré patrí rodinný život, citový život, politická spriaznenosť alebo spriaznenosť na základe štátnej príslušnosti, ekonomický záujem alebo akýkoľvek iný záujem zdieľaný s príjemcom“.

⁽⁶²⁾ Praktickými dôsledkami týchto pravidiel sú, že dočasne pridelení národní experti:

- môžu sami uskutočňovať pracovné cesty alebo sa zúčastňovať na externých zasadnutiach len ako pozorovatelia alebo z dôvodu získania informácií, okrem prípadov, ktoré povolí generálny riaditeľ,
- nesmú byť zainteresovaní v žiadnej procesnej fáze, v ktorej sa povolujú finančné transakcie, t. j. dočasne pridelení národní experti nesmú iniciovať ani overovať žiadne finančné transakcie, nesmú konať ako členovia hodnotiaceho výboru a
- nesmú konať ako projektoví manažéri pri projektoch pochádzajúcich z ich vlastného členského štátu a z organizácie, z ktorej boli pridelení.

⁽⁵⁸⁾ Životopisy trinástich štatutárnych zamestnancov a jedenástich dočasne pridelených národných expertov (ktorí pracujú alebo pracovali na projektoch TES-D od roku 2001) boli podrobené analýze.

⁽⁵⁹⁾ Napríklad DESS v odbore dopravy, M Sc v odbore dopravy a plánovaní dopravy, inžinier v odbore dopravných infraštruktúr.

⁽⁶⁰⁾ Analýza školení sa vykonala na základe údajov z preukazov o školeniach a pasov jednotlivých zamestnancov.

63. V súčasnosti sa zvažuje vytvorenie výkonnej agentúry pre TES-D v rámci Komisie. Podľa analýzy nákladov a prínosov, ktorú si objednalo GR pre energetiku a dopravu, by zriadenie takejto agentúry mohlo zvýšiť efektívnosť, a to najmä ⁽⁶³⁾:

- tým, že zamestnanci sa budú plne venovať len riadeniu TES-D bez toho, aby sa museli zaoberať strategickými otázkami, a
- že sa zvýši flexibilita pri najímaní zamestnancov.

64. Závery analýzy nákladov a prínosov však pri podrobnom preskúmaní neobstoja, najmä pre príliš optimistické parametre a nesprávne referenčné údaje, ktoré boli použité na výpočet finančných dôsledkov. Mnohé zo zistených prínosov týkajúce sa efektívnosti je možné dosiahnuť, aj ak sa bude TES-D riadiť interne v GR pre energetiku a dopravu.

Koordinácia financovania dopravnej infraštruktúry EÚ

Tri hlavné programy EÚ na financovanie dopravnej infraštruktúry

65. Hlavné zdroje Spoločenstva na financovanie projektov transeurópskej dopravnej infraštruktúry sú TES-D, štrukturálne fondy, najmä Európsky fond regionálneho rozvoja (ERDF), a Kohézny fond ⁽⁶⁴⁾. Jednotlivé projekty sú spolufinancované prostredníctvom ERDF vo výške 75 % až 85 % ⁽⁶⁵⁾ celkových oprávnených nákladov, z Kohézneho fondu sa prispieva do výšky 85 % oprávnených nákladov. Naopak, príspevok Spoločenstva z rozpočtového riadku TES-D je obmedzený do výšky 10 % celkových investičných nákladov daného projektu bez ohľadu na vybranú formu zásahu, s výnimkou niektorých projektov, na ktoré môže príspevok dosiahnuť 20 % (pozri odsek 17).

⁽⁶³⁾ Hodnotenie nákladov a prínosov externalizácie hospodárenia s finančnou podporou Spoločenstva na TES-D, konečná správa z júna 2004.

⁽⁶⁴⁾ Kohézny fond a ERDF sa najviac podieľajú na financovaní dopravných projektov v oprávnených členských štátoch a regiónoch z hľadiska celkových disponibilných financií aj z hľadiska výšky spolufinancovania jednotlivých projektov. V rokoch 2000 až 2003 možno odhadnúť príspevky Spoločenstva z Kohézneho fondu a z ERDF zhruba na 3,3 až 3,5 mld. EUR ročne, pričom priemerný ročný rozpočet TES-D je vo výške 580 mil. EUR. Okrem dotácií poskytovaných z týchto troch nástrojov Spoločenstva poskytuje Európska investičná banka úvery na financovanie dopravnej infraštruktúry.

⁽⁶⁵⁾ Horné limity príspevkov zo štrukturálnych fondov sú stanovené v článku 29 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 1260/1999 (Ú. v. ES L 161, 26.6.1999, s. 1) vo výške 75 % z celkových oprávnených nákladov v regiónoch, na ktoré sa vzťahuje cieľ 1, 80 % v regiónoch nachádzajúcich sa v členskom štáte, na ktorý sa vzťahuje Kohézny fond, a 85 % u najodľahlejších regiónov a okrajových gréckych ostrovov. V prípade investície do infraštruktúry, ktorá produkuje výrazné čisté príjmy, môže príspevok prevýšiť 40 % v regiónoch, na ktoré sa vzťahuje cieľ 1.

Neúplné právne ustanovenia týkajúce sa viacnásobného financovania

66. Právna základňa ERDF ⁽⁶⁶⁾ neobsahuje explicitné ustanovenia pre prípady súčasného financovania zo štrukturálnych fondov a z ostatných programov financovania EÚ. Pokiaľ ide o Kohézny fond, otázka kumulácie a prekryvania sa rieši v článku 9 nariadenia Rady (ES) č. 1164/1994, ktorým sa zriaďuje Kohézny fond ⁽⁶⁷⁾, v ktorom je uvedené, že „kumulácia pomoci fondu a inej pomoci Spoločenstva pre projekt nesmie presahovať 90 % celkových nákladov, ktoré sa vzťahujú na tento projekt“. Keďže je maximálna pomoc zo samotného Kohézneho fondu stanovená vo výške 80 % až 85 % verejných alebo ekvivalentných nákladov, na zvyšnú pomoc Spoločenstva, napr. TES-D, zostáva 5 % až 10 %.

67. V článku 5 ods. 4 finančného nariadenia o TES sa uvádza, že „finančné zdroje zabezpečené podľa tohto nariadenia sa nemajú v zásade prideliť projektom alebo etapám projektu, ktoré sú financované z iných finančných zdrojov Spoločenstva“. Keďže je v nariadení použité slovo „v zásade“, nevylučuje sa spolufinancovanie projektu TES-D z dvoch alebo viacerých zdrojov Spoločenstva. Vo finančnom nariadení o TES nie sú ďalšie ustanovenia, ktoré by vysvetľovali použitie viacerých zdrojov financovania.

68. Financovanie dopravného projektu z rôznych finančných programov EÚ predstavuje riziko nadmerného financovania, prípadne dvojitého financovania toho istého projektu alebo projektovej časti z rôznych finančných zdrojov Spoločenstva. Okrem toho je toto riziko prítomné, aj keď pri kombinovanom financovaní z programu TES-D a:

- z Kohézneho fondu: sa prekročí 90 % hranica Kohézneho fondu,
- z ERDF (alebo z Kohézneho fondu): sa financuje viac než 100 % oprávnených nákladov, v dôsledku čoho z rozpočtu Spoločenstva profituje buď členský štát, alebo iniciátor projektu. Toto riziko sa však obmedzuje na štúdie, na ktoré možno získať z programu TES-D až 50 % z ich celkových nákladov.

Terminológia v projektových žiadostiach a hodnotiacich formulároch nie je dostatočne jasná a jednotná

69. Je dôležité, aby mala Komisia presné a relevantné informácie o predchádzajúcom, súčasnom a budúcom financovaní návrhu projektu EÚ, aby sa znížilo riziko nadmerného alebo dvojitého financovania. V žiadostiach o program TES-D, aj v žiadostiach na projekty, ktoré sa majú financovať z Kohézneho

⁽⁶⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1783/1999 z 12. júla 1999 o Európskom fonde pre regionálny rozvoj (Ú. v. ES L 213, 13.8.1999, s. 1) a nariadenie Rady (ES) č. 1260/1999 z 21. júna 1999 o všeobecných ustanoveniach o štrukturálnych fondoch.

⁽⁶⁷⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 1164/94 zo 16. mája 1994, ktorým sa zriaďuje Kohézny fond (Ú. v. ES L 130, 25.5.1994, s. 1).

fondu, a v zásade aj v plánoch financovania zaradených do programovacích dokumentov štrukturálnych fondov sú členské štáty povinné uviesť iné financovanie zo strany Spoločenstva. Keďže je riadenie štrukturálnych fondov decentralizované, Komisia má v tomto prípade len obmedzené informácie.

70. Dvor audítorov zanalyzoval vyplnené žiadosti a zistil, že jednotlivé členské štáty chápú otázku o financovaní z rôznych zdrojov EÚ odlišne, čo viedlo v niektorých prípadoch k nesprávnym alebo neúplným informáciám o iných zdrojoch financovania projektu TES-D EÚ.

71. V podrobných žiadostiach, ktoré sa používajú pri návrhoch projektov TES-D, je otázka, či bola prípadne bude podaná žiadosť o podporu z iného zdroja Spoločenstva. Znenie a rozsah otázky je rôzne vo formulároch žiadostí o práce a štúdie, avšak rozdiel je aj medzi vzormi na daný rok a niekedy dokonca aj medzi jazykovými verziami. Termín „projekt“ si napríklad zamestnanci Komisie v žiadosti o práce často vysvetľovali ako odkaz na konkrétnu projektovú časť, na ktorú sa žiada pomoc EÚ, a nie ako odkaz na celý projekt.

72. Komisia navyše interpretuje v hodnotiacich formulároch projektov TES-D otázku „Nie je projekt podporovaný z iných finančných zdrojov EÚ“ len ako odkaz na projektovú časť, na ktorú sa žiada pomoc, a nie ako odkaz na celý projekt. Vo formulároch žiadostí sa však tento istý termín interpretuje inak.

Obmedzené využívanie odborných skúseností ostatných oddelení Komisie alebo EIB pri hodnotení

73. Komisia uzavrela zmluvu o spolupráci a rámcovú zmluvu s EIB na účely pomoci pri hodnotení návrhov ERDF a Kohézneho fondu. Pri projektoch, ktoré financujú obe inštitúcie spoločne, poskytuje EIB voľne k dispozícii všetky technické a ekonomické analýzy a závery v etape hodnotenia aj monitorovania. Pri projektoch, na ktoré nebola podaná žiadosť o financovanie zo strany EIB, možno požiadať EIB o predbežné hodnotenie technického alebo finančného aspektu navrhovaného projektu. GR pre regionálnu politiku navyše využíva pri hodnotení projektov iných externých odborníkov. Z tohto dôvodu bola uzavretá viacročná rámcová zmluva s konzorciom konzultantov v oblasti dopravy.

74. Ako je uvedené v časti o hodnotení a výbere (odsek 43), návrhy TES-D hodnotia hlavne zamestnanci Komisie na GR pre energetiku a dopravu. Nevyužívajú sa konkrétne odborné skúsenosti GR pre regionálnu politiku alebo EIB. Tieto zdroje by sa mohli využiť najmä pri predbežných kontrolách projektov v regiónoch alebo členských štátoch, ktoré sú oprávnené na financovanie z ERDF alebo Kohézneho fondu.

75. Navyše sa pri hodnotení projektov TES-D nevyužívajú postupy hodnotenia alebo programy, ktoré existujú v oblasti štrukturálnej politiky, napr. MEANS⁽⁶⁸⁾, ktoré sú zamerané na zlepšenie metód hodnotenia projektov infraštruktúry.

Koordinácia prostredníctvom konzultácií medzi oddeleniami nie je možná pre nedostatok informácií

76. Konzultácie medzi oddeleniami sú formálnym prístupom Komisie ku koordinácii, zatiaľ čo všetky ostatné oddelenia Komisie, vrátane právnych služieb, poskytnú v termíne do 10 pracovných dní stanovisko⁽⁶⁹⁾ k zoznamu projektov, ktoré sú navrhnuté na financovanie EÚ. Týmto postupom sa zabezpečí, že rôzne oddelenia Komisie okrem iného overia, či potenciálne neohrozí prekryvanie financovania zo strany EÚ⁽⁷⁰⁾.

77. Účinnosť konzultácií medzi oddeleniami do značnej miery závisí od kvality a dostupnosti informácií, ktoré majú jednotlivé oddelenia Komisie k dispozícii. Vzhľadom na obmedzený čas na odpovedanie pri konzultácii medzi oddeleniami musia byť príslušné informácie presné a rýchlo k dispozícii. V Komisii ani na príslušných oddeleniach však neexistuje databáza, v ktorej by sa sústreďovali informácie o financovaní dopravných projektov EÚ. To platí najmä pri ERDF, ktorý riadi GR pre regionálnu politiku, pri ktorom môžu členské štáty uviesť len opatrenia, avšak nie sú povinné poskytovať podrobné informácie o projektoch v rámci svojich prevádzkových plánov alebo doplnkov k plánom, keďže projekty nie sú v tejto etape schvaľované.

78. Nedostatočné informácie tak obmedzujú opodstatnenosť konzultácií uskutočnených medzi oddeleniami. Dokazuje to odpoveď na niekoľko konzultácií medzi oddeleniami, ktoré boli začaté pri projektoch TES-D, pri ktorých bolo vyslovené kladné stanovisko, avšak s výhradou, že nemožno vylúčiť prekryvanie s financovaním z ostatných zdrojov EÚ.

⁽⁶⁸⁾ Prostriedky na hodnotenie opatrení štrukturálneho charakteru.

⁽⁶⁹⁾ Buď kladné stanovisko (s poznámkami alebo bez nich), pozastavené stanovisko (napr. očakáva sa predloženie dodatočných informácií), alebo záporné stanovisko. Ak nie je stanovisko vyslovené do 10 pracovných dní, ide o implicitne súhlasné stanovisko. Ak hlavná časť textu (bez príloh) presahuje 20 strán, časový limit sa predlžuje na 15 pracovných dní.

⁽⁷⁰⁾ To isté sa robí pri projektoch Kohézneho fondu a opatreniach ERDF s tým rozdielom, že konzultácie medzi oddeleniami prebiehajú v dvoch fázach: po prijatí projektovej žiadosti alebo návrhu prevádzkového programu a po príprave návrhu finančného rozhodnutia. Ďalšie konzultácie medzi oddeleniami prebehnú v prípade, že členský štát žiada o financovanie tzv. veľkého projektu (finančná pomoc prevyšuje 50 mil. EUR) v rámci prevádzkového programu.

Ďalšie opatrenia na koordináciu sa plne nevyužívajú

79. Okrem konzultácií medzi oddeleniami existujú aj iné možnosti, ako zlepšiť koordináciu financovania dopravy EÚ ⁽⁷¹⁾. Komisia však tieto alternatívy plne a systematicky nevyužíva ⁽⁷²⁾.

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

Potreba zamerať financovanie TES-D na projektové časti s najvyššou európskou pridanou hodnotou

80. Dvor audítorov zistil, že finančná pomoc na TES-D nie je vždy pridelená najefektívnejšie. Pomalý priebeh prioritných projektov (najmä cezhraničných projektových častí), veľký počet financovaných opatrení a nízka priemerná výška financovania mali negatívny vplyv na priority pri financovaní TES-D (pozri odseky 11 až 24).

81. Komisia a členské štáty, ktoré zdieľajú zodpovednosť za efektívne a účinné rozdelenie rozpočtu a realizáciu projektov, by mali prijať nasledujúce opatrenia:

- členské štáty by mali presnejšie stanoviť priority návrhov projektov na základe jasnej oprávnenosti, kritérií výberu a udelenia podpory, ktoré určí Komisia. Komisia by mala vyberať návrhy na základe týchto kritérií bez ohľadu na záujem členských štátov o „spravodlivý podiel“;
- Komisia a členské štáty by mali priradiť najvyššiu prioritu realizácii existujúcich prioritných projektov, najmä ich cezhraničných častí, a mali by podporovať legislatívne a strategické opatrenia, ktoré umožňujú koordináciu projektov TES-D. V tomto kontexte je vítané vymenovanie „európskych koordinátorov“ stanovené v usmerneniach k politike TES-D na rok 2004 ⁽⁷³⁾;

⁽⁷¹⁾ Napríklad účasť na zasadnutiach výboru alebo rady (napr. monitorovacie výbory pre opatrenia Kohézneho fondu a ERDF), výbor finančnej pomoci TES-D a zasadnutia hodnotiacej rady TES-D; spoločné kontroly alebo hodnotenie následného dosahu; výmena príslušnej dokumentácie (napr. správ o stave projektu) alebo neformálne kontakty medzi zamestnancami z rôznych oddelení Komisie.

⁽⁷²⁾ Pozvánky na zasadnutia výboru a hodnotiace zasadnutia sa tlačia, avšak účasť na zasadnutiach nie je pravidelná; kontroly na mieste vykonávajú jednotlivé GR zväčša samostatne a správy o projektoch nie sú pravidelne zasielané ostatným oddeleniam Komisie (a ak áno, zväčša nie sú analyzované); a hodnotenie následného dosahu vykonávajú externí odborníci pri väčšine štrukturálnych opatrení, zistenia však nie sú oznamované GR pre energetiku a dopravu.

⁽⁷³⁾ Pozri článok 17 písm. a) rozhodnutia č. 1692/96/ES, zmeneného a doplneného rozhodnutím č. 884/2004/ES.

- Komisia by mala v nariadení o TES zaviesť minimálnu výšku financovania a zabezpečiť, aby príspevok Spoločenstva na daný projekt postačoval na dosiahnutie želaného účinku jeho urýchlenia, a
- Komisia by mala doplniť navrhované zvýšenie podielu financovania zo strany Spoločenstva bilaterálnou zmluvou s členskými štátmi, aby sa prijali potrebné finančné a technické opatrenia s cieľom dokončiť vybrané projekty v dohodnutom termíne, najmä ich cezhraničné časti ⁽⁷⁴⁾.

Právny rámec treba dokončiť a uplatňovať konzistentne

82. Pre príjemcov je vzorové rozhodnutie o financovaní hlavnou právnou základňou stanovujúcou podmienky na získanie finančnej pomoci TES-D. Napriek niekoľkým úpravám sa vzorové rozhodnutie o financovaní ešte musí vylepšiť, aby zabezpečovalo efektívne monitorovanie projektov a účinné vykonávanie kontrol (pozri odseky 25 až 29).

83. S cieľom vytvoriť konzistentný a úplný právny rámec by Komisia mala:

- zaviesť formy pomoci, ktorými sa najlepšie dosiahnu strategické ciele TES-D, a ukončiť formy pomoci, ktoré sa nevyužívajú,
- dokončiť vzor svojho rozhodnutia o financovaní zavedením jasnej definície „štúdií“ a „prac“, zosúladiť štruktúru na opis prác a štandardizáciou technických a finančných správ a
- po schválení primeraného rozhodnutia o financovaní zabezpečiť jeho konzistentné uplatňovanie zo strany členských štátov a príjemcov.

Efektívnejší, transparentnejší a prísnejší postup hodnotenia

84. Napriek viacročnej povahe projektov viacročného indikatívneho programu zaviedla Komisia komplexný ročný administratívny rámec na hodnotenie a výber projektov viacročného indikatívneho programu a projektov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu. Tieto náročné administratívne postupy nezabezpečili vždy dostupnosť relevantných informácií na hodnotenie a náležité zdokumentovanie procesu hodnotenia. Okrem toho Komisia nemá koherentnú a konzistentnú metodiku na hodnotenie základných podmienok financovania a overenie súladu

⁽⁷⁴⁾ Pozri návrh stanoviska Výboru pre dopravu a cestovný ruch EP pre rozpočtový výbor ohľadom návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, v ktorom by boli stanovené všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných sietí a energetiky, ktorým by sa zmenilo a doplnilo nariadenie Rady (ES) č. 2236/95.

s kritériami na predkladanie a hodnotenie. V dôsledku toho Komisia hodnotila a vyberala návrhy „ad hoc“ a bez zdokumentovaných a verejne prístupných usmernení (pozri odseky 30 až 43).

85. S cieľom dosiahnuť časovo a nákladovo efektívnejší, transparentnejší a prísnejší postup hodnotenia by Komisia mala:

- oddeliť súčasný ročný postup hodnotenia a výberu projektov viacročného indikatívneho programu a projektov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu a zostaviť rezervný zoznam návrhov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu s cieľom použiť rozpočet nevyužitý na viacročný indikatívny program,
- obmedziť administratívnu prácu tým, že sa zostaví jednotný vzor formuláru žiadosti a hodnotenia, kde budú zachytené všetky dôležité informácie o projekte,
- zaviesť dvojstupňový proces hodnotenia, pri ktorom sa najprv zhodnotia dôležité kritériá, ako základné podmienky na finančnú pomoc, ekonomická životaschopnosť, vyspelosť návrhu a súlad s právnou úpravou o životnom prostredí, a potom sa zhodnotia návrhy vybrané v prvom kole na základe ostatných hodnotiacich kritérií,
- pripraviť verejne dostupnú príručku hodnotenia, ktorú vyžadujú štandardy vnútornej kontroly Komisie, a osobitné usmernenia pred každou výzvou na podávanie návrhov, aby mohli členské štáty vopred zhodnotiť svoje návrhy, poznajúc metodiku Komisie,
- upraviť vzorový formulár hodnotenia projektu tak, aby zamestnanci Komisie vykonávajúci hodnotenie museli vysvetliť a zdokumentovať zreteľnejšie a komplexnejšie výsledky hodnotenia na základe všetkých kritérií, ktoré sú stanovené v právnej základni,
- všeobecne využívať pomoc externých odborníkov a častejšie využívať odborné skúsenosti a informácie od iných GR, najmä od GR pre regionálnu politiku, a od EIB a v prípade potreby umožniť efektívnejšie využitie zamestnancov a poskytnúť objektívne a špecifické technické znalosti a
- znížiť počet hodnotení v rámci nového šesťročného indikatívneho programu tým, že sa budú systematicky využívať viacročné právne záväzky ⁽⁷⁵⁾. To by malo umožniť presunúť zamestnancov na výkon hodnotenia a monitorovania.

Prísnejšie monitorovanie projektov

86. Informácie o prebiehajúcich projektoch, ktoré poskytli príjemcovia Komisii, sú často obmedzené a neumožňujú projektovým manažérom efektívne a účinne monitorovať daný projekt. Konkrétne, monitorovaním zo strany Komisie sa pravidelne neoveruje, či je v priebehu realizácie projektu zabezpečený súlad s dôležitými podmienkami, napr. plnenie cieľov politiky alebo celkové limity na financovanie (pozri odseky 44 až 51).

87. S cieľom dosiahnuť prísnejšie a transparentnejšie monitorovanie projektov by Komisia mala:

- zrevidovať súčasný vzor správy o stave projektu tak, aby príjemcovia museli poskytnúť všetky relevantné informácie o stave a plánovaní projektu,
- stanoviť minimálne požiadavky na technické a finančné informácie, ktoré sa majú predložiť, čo by umožnilo porovnávať projekty a pokrok dosiahnutý členskými štátmi,
- vykonávať kontroly na mieste v počiatočných etapách projektu, aby bolo možné včas prijať nápravné opatrenia, v prípade potreby pravidelným hodnotením následného dosahu. Následné hodnotenie by sa malo vykonávať po dokončení viacerých projektových častí, pretože hodnotenie jednotlivých opatrení by nemuselo byť efektívne z hľadiska nákladov,
- častejšie využívať externých odborníkov na monitorovanie, využívať informácie a odborné skúsenosti ostatných GR a inštitúcií, napr. EIB, a členských štátov a
- pokračovať v úsilí zaviesť jediný IT systém alebo databázu, ktorá by poskytovala spoľahlivé a úplné informácie o projektoch TES-D.

Potreba prispôbiť organizačnú štruktúru a zdroje

88. Hodnotenie a monitorovanie projektov je sťažené nadmerným pracovným zaťažením zamestnancov Komisie pridelených na správu TES-D. Nedostatočné vzdelanie a/alebo obmedzené odborné skúsenosti v oblasti špecifických problémov dopravy mnohých zamestnancov na projektoch TES-D sa dostatočne neriešia prostredníctvom školení. Nedostatočné odborné skúsenosti sú do istej miery kompenzované využitím dočasne pridelených národných expertov. Avšak vzhľadom na to, že sú pridelení dočasne, a vzhľadom na interné pravidlá Komisie o dočasne pridelených národných expertoch je ich prínos v procese hodnotenia, výberu a monitorovania obmedzený (pozri odseky 52 až 64).

89. Vzhľadom na očakávaný výrazný nárast rozpočtu na TES-D je dôležité, aby Komisia využívala svoje ľudské zdroje efektívne. Dvor audítorov preto odporúča Komisii:

- analyzovať primeranosť zamestnancov TES-D a ich kvalifikáciu vzhľadom na súčasné potreby,

⁽⁷⁵⁾ Stanovené vo finančnom nariadení o TES pre niektoré typy projektov [pozri článok 5 ods. 5 nariadenia (ES) č. 2236/95, zmeneného a doplneného nariadením (ES) č. 807/2004].

- podporovať, aby sa projektoví manažéri zúčastňovali školení zameraných na špecifické problémy v oblasti dopravy,
- zhodnotiť úlohu dočasne pridelených národných expertov na úlohách súvisiacich s riadením projektov a, pokiaľ je to možné, primárne priradiť dočasne prideleným národným expertom zodpovednosť v oblasti stratégie,
- zvážiť návrat k centralizovanej forme riadenia projektov, pri ktorej by sa osobitný útvar zaoberal cezhraničnými projektmi, sústredili by sa v ňom všetky odborné skúsenosti týkajúce sa projektov, obmedzila by sa koordinačná činnosť, umožnilo by sa efektívnejšie a pružnejšie riadenie zdrojov a vnútroštátne orgány by mali jediný kontaktný bod pre všetky druhy dopravy, a
- prípadne delegovať programové riadenie výkonnej agentúre alebo podobnému orgánu, ale len v tom prípade, že to bude opodstatnené na základe podrobnej analýzy nákladov a prínosov.

Potreba posilniť koordináciu financovania dopravnej infraštruktúry Spoločenstvom

90. Koordinácia financovania dopravnej infraštruktúry Spoločenstvom v rámci Európskej únie neumožňuje Komisii zistiť všetky prípady nadmerného financovania alebo dokonca dvojitého financovania. Je to spôsobené najmä tým, že právne základne

rozličných programov EÚ sú nejednoznačné v tom, či, a ak áno, za akých podmienok a v akom rozsahu je možné viacnásobné financovanie projektov (pozri odseky 65 až 79).

91. S cieľom posilniť koordináciu financovania dopravnej infraštruktúry Spoločenstvom Dvor audítorov odporúča Komisii prijať tieto dodatočné opatrenia:

- prehodnotiť formuláre žiadostí, hodnotenia a monitorovania, alebo zahrnúť do správ jednoznačnú otázku, či sa na projekt TES-D a nie len na jeho časť prispieva alebo prispelo z iných zdrojov financovania,
- včas vymieňať relevantné informácie medzi oddeleniami Komisie (hlavne medzi GR pre energetiku a dopravu a GR pre regionálnu politiku), ale aj medzi národnými správnymi orgánmi a Európskou investičnou bankou, čo si okrem iného vyžaduje stanoviť náležité postupy a nástroje, napr. spoločnú databázu, v ktorej by boli informácie o všetkých projektoch financovaných EÚ, a
- udeliť finančnú pomoc TES-D projektom, ktoré prijímajú financie z viacerých zdrojov EÚ, len po podpise „modus operandus“ medzi Komisiou a daným členským štátom, ako oddeliť tieto rôzne mechanizmy financovania. Takýmto prístupom by sa taktiež podporilo monitorovanie projektov a kontrola nákladov, ktoré predkladajú príjemcovia.

Túto správu prijal Dvor audítorov v Luxemburgu na svojom zasadnutí dňa 15. decembra 2005.

Za Dvor audítorov
Hubert WEBER
predseda

PRÍLOHA 1

OPIS SYSTÉMU RIADENIA TES-D

Právny a strategický rámec TES-D

Usmernenia k politike TES-D

1. V rozhodnutí č. 1692/96/ES o usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete sú definované základné podmienky, ktoré má projekt spĺňať, aby mohol byť kvalifikovaný ako projekt spoločného záujmu a mohla sa tak zvažovať možnosť jeho financovania v rámci TES-D ⁽¹⁾. V usmerneniach je uvedený ako príklad zoznam 14 projektov spoločného záujmu alebo prioritných projektov, ktorý schválila Európska rada v Essene v roku 1994 a v DUBLINE v roku 1996.
2. Projekty TES-D by mali sledovať ciele a spĺňať jednu alebo viac priorít, ktoré sú definované v rozhodnutí. Okrem iných ide o udržateľnú mobilitu, vzájomné prepojenie, odstránenie úzkych profilov, dokončenie chýbajúcich prepojení, štúdie na zlepšenie plánovania a lepšiu implementáciu siete. Projekty by mali spadať do geografického rozsahu siete alebo s ním súvisieť tak, ako je to naznačené v plánoch pripojených k rozhodnutiu, týkať sa špecifických prvkov, ktoré sú určené pre každý druh dopravy, byť ekonomicky realizovateľné a opodstatnené na základe analýzy nákladov a prínosov.
3. Rozhodnutie bolo zmenené a doplnené rozhodnutím č. 1346/2001/ES ⁽²⁾, ktorým sa rozširuje rozsah siete o vnútrozemské prístavy, námorné prístavy a intermodálne terminály, a čo je dôležitejšie, rozhodnutím č. 884/2004/ES ⁽³⁾. V druhom rozhodnutí boli zavedené nasledujúce hlavné zmeny v usmerneniach:
 - počet prioritných projektov sa zvýšil zo 14 na 30 integráciou sietí 10 nových členských štátov a pridaním nového konceptu „dialnic na mori“ ⁽⁴⁾,
 - prioritné projekty sú v európskom záujme, čo konkrétne znamená, že
 - členské štáty by mali tieto projekty uprednostňovať pri plánovaní žiadostí o pomoc Spoločenstva v rámci TES-D, Kohézneho fondu a štrukturálnych fondov,
 - uplatňujú sa osobitné požiadavky na monitorovanie a podávanie správ a
 - členské štáty by mali prijať osobitné koordinačné opatrenia pri cezhraničných projektoch alebo ich častiach,
 - termín na dokončenie siete sa predĺžil z roku 2010 na 2020 a každej časti prioritného projektu bol pridelený dátum na ukončenie prác,
 - možnosť vymenovať európskych koordinátorov s cieľom uľahčiť koordinovanú realizáciu cezhraničných projektov.

Finančné nariadenie o TES

4. V nariadení (ES) č. 2236/95 z 18. septembra 1995 ⁽⁵⁾ sa stanovuje finančný rámec a všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí dopravy, energetiky a telekomunikácií. Nariadenie bolo zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1655/1999 ⁽⁶⁾, ktorým sa zavádza viacročný indikatívny program na roky 2001 – 2006, a nariadením (ES) č. 788/2004 ⁽⁷⁾ a (ES) č. 807/2004 z 21. apríla 2004 ⁽⁸⁾.
5. Predpokladané rozpočtové zdroje na implementáciu nariadenia v období rokov 2000 až 2006 predstavujú 4,6 mld. EUR.

⁽¹⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1).

⁽²⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1346/2001/ES z 22. mája 2001 (Ú. v. ES L 185, 6.7.2001, s. 1).

⁽³⁾ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 884/2004/ES z 29. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).

⁽⁴⁾ Medzi 30 prioritných projektov patria aj tri už dokončené prioritné projekty, t. j. stále spojenie Öresund dokončené v roku 2000, letisko Malpensa dokončené v roku 2001 a klasické železničné spojenie Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer dokončené v roku 2001.

⁽⁵⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 2236/95 z 18. septembra 1995 (Ú. v. ES L 228, 23.9.1995, s. 1).

⁽⁶⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1655/1999 z 19. júla 1999 (Ú. v. ES L 197, 29.7.1999, s. 1).

⁽⁷⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 788/2004 z 21. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 17).

⁽⁸⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 807/2004 z 21. apríla 2004 (Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004, s. 46).

6. Hlavné podmienky definované v nariadení:
- pomoc nesmie prekročiť 50 % nákladov na štúdie a 10 % nákladov na infraštruktúrne práce, s celkovým limitom 10 % z celkových investičných nákladov okrem projektov, ktoré sa týkajú satelitných zameriavacích a navigačných systémov, a od apríla 2004 okrem projektov, ktoré prekračujú hranice alebo prírodné prekážky, na ktoré môžu dotácie dosiahnuť 20 % z celkových investičných nákladov,
 - pomoc Spoločenstva možno v zásade udeliť, len ak dokončeniu projektu bránia finančné prekážky,
 - projekty by mali byť ekonomicky a finančne realizovateľné a mali by preukazovať primeraný stupeň vyspelosti. Projekt sa musí zhodnotiť z hľadiska dosahu na životné prostredie,
 - žiadosti o finančnú pomoc predkladá príslušný členský štát alebo sa predkladajú s jeho súhlasom a v žiadostiach sú uvedené všetky informácie potrebné na preverenie projektu,
 - po získaní stanoviska plánovacieho výboru Komisia každoročne rozhodne o udelení pomoci, ak je to vhodné. Po zmene a doplnení z roku 2004 je možné financovať určité projekty aj na viacročnej báze,
 - pomoc Spoločenstva môže pokrývať len výdavky na projekty vynaložené príjemcami alebo tretími stranami, ktoré zodpovedajú za realizáciu projektu,
 - realizácia projektov sa efektívne monitoruje a hodnotí,
 - členské štáty a Komisia prijímajú potrebné opatrenia na finančnú kontrolu.

Viacročný indikatívny program

7. Rozhodnutím Komisie K(2001) 2654, konečné znenie z 19. septembra 2001, sa zriadil viacročný indikatívny program v sektore dopravy na obdobie rokov 2001 až 2006. Rozpočet programu bol revidovaný v roku 2004 a 2005⁽⁹⁾. V prílohe I k rozhodnutiu o viacročnom indikatívnom projekte je uvedený zoznam a indikatívny rozpočet 14 prioritných projektov, ktoré schválila Európska rada v Essene v roku 1994 a v Dubline v roku 1996, a štyroch „koherentných skupín projektov“. Okrem toho je v nej stanovený rozpočet na program „Galileo“. V prílohe II je uvedený dodatočný zoznam častí a etáp projektov s indikatívnym ročným rozpočtom.
8. Okrem zvýšenia účinnosti realizácie programu TES-D je hlavným cieľom viacročného indikatívneho programu reagovať na požiadavku verejných a súkromných investorov zabezpečiť „právnu istotu, že finančná pomoc Spoločenstva bude pokračovať jeden alebo viac rokov, ak bude realizácia projektu pokračovať podľa plánu“⁽¹⁰⁾. Táto istota by mala poskytnúť iniciátorom lepšiu záruku a podporiť riešenia prostredníctvom verejno-súkromných partnerstiev⁽¹¹⁾. Viacročný indikatívny program by mal súčasne umožniť pružne vziať do úvahy nepredvídaný technický, finančný, environmentálny alebo právny vývoj projektu, a to zvýšením, znížením prípadne pozastavením ročnej finančnej pomoci, ako je uvedené v rozhodnutí o viacročnom indikatívnom programe.
9. Rozhodnutím o viacročnom indikatívnom programe sa taktiež zjednodušilo riadenie programu TES-D. Počas realizácie programu viacročného indikatívneho programu by mal byť výbor pre finančnú pomoc len informovaný o postupe programu a o schválených rozhodnutiach o financovaní. Výbor teda už neposkytuje stanoviská. Okrem toho, aby členské štáty získali pomoc Spoločenstva na ďalší rok, predkladajú krátku správu o stave projektu namiesto podrobných žiadostí.

Rozhodnutie Komisie o financovaní

10. Realizácia projektových častí TES-D (alebo opatrení) je založená na vzorovom rozhodnutí o financovaní, ktoré má byť oznámené členskými štátmi a príjemcom. Súčasný vzor rozhodnutia o financovaní sa skladá z týchto hlavných častí:
- identifikácia členského štátu, príjemcu a subjektu, ktorý zodpovedá za realizáciu opatrenia,
 - opis projektu (názov, trvanie, miesto, činnosti, forma a výška pomoci),
 - špecifikácia rozpočtu podľa činností, finančné a administratívne podmienky.

⁽⁹⁾ Rozhodnutie Komisie K(2001) 2654 z 19. septembra 2001, konečné znenie, zmenené a doplnené rozhodnutím K(2004) 3242 z 26. augusta 2004 a rozhodnutím K(2005) 213 z 3. februára 2005.

⁽¹⁰⁾ Pozri úvodné ustanovenia v rozhodnutí Komisie z 19. septembra 2001.

⁽¹¹⁾ Niektoré projekty, napr. vysokorychlostné železničné spojenie v Holandsku a linka Perpignan – Figueras medzi Francúzskom a Španielskom, sú z časti verejno-súkromné partnerstvá, ale tieto časti nie sú financované EÚ.

11. Štruktúra a obsah rozhodnutia sa upravujú každoročne od roku 2002.

Postup podania žiadosti, hodnotenie a výber projektov TES-D

12. Postup hodnotenia a výberu projektu a administratívne formuláre, ktoré sa použijú pri tomto procese, závisia od typu projektu. V *tabuľke 3* je uvedený prehľad vzorových formulárov, ktoré pripravilo GR pre energetiku a dopravu s cieľom zjednotiť postup podávania žiadostí a hodnotenia v rámci TES-D.

Tabuľka 3

Prehľad vzorových formulárov používaných na žiadosti a hodnotenie

Opis vzorového formulára	Vzor pri viacročnom indikatívnom programe	Vzor pri projektoch nepatriacich do viacročného indikatívneho programu
Formuláre predbežnej žiadosti o štúdie	x ⁽¹⁾	x ⁽²⁾
Formuláre predbežnej žiadosti o práce	x ⁽¹⁾	x ⁽²⁾
Formuláre podrobnej žiadosti o štúdie	x ⁽¹⁾	x ⁽²⁾
Formuláre podrobnej žiadosti o práce	x ⁽¹⁾	x ⁽²⁾
Formulár na hodnotenie projektu		x
Formulár na hodnotenie projektu pri nových opatreniach	x	
Formulár na hodnotenie projektu pri pokračujúcich opatreniach	x	
Formulár na hodnotenie projektov inteligentných dopravných systémov	x	
Správa o stave projektu	x	x

⁽¹⁾ Existuje osobitný vzor pre počiatočný viacročný indikatívny program a pre jeho revíziu.

⁽²⁾ V roku 2004 boli formuláre predbežnej a podrobnej žiadosti pri projektoch nepatriacich do viacročného indikatívneho programu zlúčené do jedného formulára.

13. Pri projektoch viacročného indikatívneho programu, začínajúcich v období 2001 až 2003, sa vykonalo počiatočné hodnotenie v októbri – novembri 2000 na základe predbežných žiadostí. Ak sa projekt predkladal na financovanie v prvom roku, musela sa predložiť podrobná žiadosť. Od roku 2000 používa Komisia na zaznamenanie výsledkov hodnotenia projektov formuláre na hodnotenie projektov. Výsledky hodnotenia podrobných žiadostí sú zaznamenané v hodnotení projektu s označením „nové projekty“. Hlavným účelom tohto hodnotenia je zistiť, či informácie z podrobnej žiadosti súhlasia s informáciami v predbežnej žiadosti, ktorá bola predložená v roku 2000. V nasledujúcich rokoch financovania sa pokrok v projekte hodnotí na základe správy o stave projektu. Na toto hodnotenie sa použijú osobitný formulár na hodnotenie projektu s označením „pokračovanie“.
14. Pri projektoch nepatriacich do viacročného indikatívneho programu GR pre energetiku a dopravu zverejňuje výzvu na podávanie návrhov na konci alebo na začiatku každého roka, v ktorej vyzýva členské štáty, organizácie a iniciátorov projektov, aby predložili návrhy prostredníctvom predbežnej žiadosti v termíne, ktorý určí Komisia. Do roku 2004 sa návrhy nepatriace do viacročného indikatívneho programu hodnotili taktiež v dvoch fázach. Predbežné žiadosti hodnotila Komisia prostredníctvom vzorového formulára na hodnotenie projektov. Ak Komisia vybrala návrh projektu na financovanie, požiadala príslušný členský štát, aby predložil podrobnú žiadosť v termíne, ktorý určila Komisia, ktorý je pred zasadnutím výboru pre finančnú pomoc, na ktorom sa prerokujú návrhy Komisie so zástupcami členských štátov. Koncom roka 2004 sa predbežné a podrobné formuláre žiadosti zlúčili. Pokrok v projektoch nepatriacich do viacročného indikatívneho programu sa kontroluje prostredníctvom správ o stave projektu, ktoré predkladajú členské štáty, používajúc vzor, ktorý bol osobitne pripravený na podávanie správ o týchto projektoch.
15. Pokrok v hodnotení projektov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu závisí na výsledku hodnotenia viacročného indikatívneho programu pre priority, ktorú má rozpočet na tieto projekty. V praxi to znamená, že hodnotiaci výbor projektov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu môže zasadnúť až po rozhodnutí, aká časť celkového rozpočtu TES-D sa rozdelí na projekty viacročného indikatívneho programu. Zvyšná časť rozpočtu TES-D sa prideli na vybrané návrhy projektov nepatriacich do viacročného indikatívneho programu.

16. Do roku 2004 každý návrh projektu hodnotil jeden projektový manažér: prijímajúci úradník Komisie zodpovedný za konkrétny členský štát (štáty) alebo úradník zodpovedný za konkrétny druh dopravy. V roku 2004 sa rozhodlo, že návrhy projektov budú hodnotiť dvaja projektoví manažéri, aby sa zabezpečilo objektívnejšie hodnotenie ⁽¹²⁾. Výsledky hodnotenia jednotlivých projektov sa prerokujú na zasadnutí hodnotiaceho výboru, kde sa prezentujú návrhy z rôznych riaditeľstiev, ktorým sa prideli predbežné poradie. Napokon hodnotiaci výbor TES-D, ktorému predsedá Riaditeľstvo B, schváli predbežný návrh na rozdelenie rozpočtu TES-D a predloží ho na schválenie generálnemu riaditeľovi.

Organizačná štruktúra TES-D

17. Program TES-D riadi centrálna GR pre energetiku a dopravu. GR pre energetiku a dopravu funguje od januára 2000, kedy došlo k spojeniu Generálneho riaditeľstva pre energetiku a Generálneho riaditeľstva pre dopravu.
18. Celkový počet pracovných miest na GR pre energetiku a dopravu (povinných a nepovinných, vrátane voľných miest) sa výrazne zvýšil, a to zo 654 v roku 2001 na 1 046 na začiatku roka 2005.
19. Okrem TES-D vykonáva GR pre energetiku a dopravu tieto hlavné činnosti: transeurópska sieť pre energetiku; pozemná, vzdušná a námorná doprava; tradičné a obnoviteľné energie; jadrová energetika; bezpečnosť; činnosti týkajúce sa výskumu, technologického rozvoja a pilotné činnosti súvisiace s energetikou a dopravou, stratégia a koordinácia GR pre energetiku a dopravu.
20. Do programu TES-D sú zapojené štyri z desiatich riaditeľstiev GR pre energetiku a dopravu: riaditeľstvo B – transeurópske siete pre energetiku a dopravu, riaditeľstvo E – pozemná doprava, riaditeľstvo F – letecká doprava a riaditeľstvo G – námorná a riečna doprava; intermodalita.
21. Riadením projektov TES-D sa v súčasnosti zaoberá sedem jednotiek; jednotka B3 – riadenie projektov TES, jednotka B4 – hodnotenie a finančné riadenie projektov TES (vytvorená v roku 2004), jednotka B5 – satelitný navigačný systém (Galileo), inteligentná doprava (začlenená do riaditeľstva B v roku 2005), jednotka E2 – železničná doprava a interoperabilita, jednotka F2 – riadenie leteckej dopravy a letísk, jednotka G2 – príbrežná námorná doprava, vnútrozemská navigácia a prístavy a jednotka G3 – diaľnice na mori a intermodalita. Okrem toho sa zamestnanci finančných útvarov na každom riaditeľstve zaoberajú finančnými aspektmi riadenia projektov TES-D.
22. Jednotka B3 zastáva vedúcu úlohu pri hodnotení, výbere a záväzkoch v rámci programu TES-D. Okrem iného poskytuje sekretariát na zasadnutia výboru pre finančnú pomoc TES-D, koordinuje plnenie rozpočtu na projekty patriace i nepatriace do viacročného indikatívneho programu a zodpovedá za horizontálne záležitosti, napr. verejno-súkromné partnerstvá a koordináciu s ostatnými programami.

Rozpočet na TES-D

23. Rozpočtové požiadavky a limity financovania špecifikované vo finančnom nariadení o TES a vo vzorovom rozhodnutí o financovaní:
- na rozdelenie rozpočtu TES-D podľa druhu dopravy:
 - aspoň 55 % z celkového financovania TES-D sa prideliuje na železnice (vrátane kombinovanej dopravy),
 - maximálne 25 % z celkového financovania TES-D sa prideliuje na cesty,
 - a na intervenčné mechanizmy:
 - spolufinancovanie štúdií nesmie prekročiť 50 % celkových oprávnených nákladov na štúdiu s výnimkou náležite opodstatnených prípadov ⁽¹³⁾,
 - priamy grant na investície alebo práce [definované v rozhodnutí Komisie o financovaní: financovanie maximálne do 10 % nákladov ⁽¹⁴⁾];
 - podiel rizikového kapitálu by nemal prevýšiť 1 % z celkových finančných zdrojov TES-D s možným navýšením na 2 % od roku 2003 po revíziu využívania tohto nástroja ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Tretí hodnotiaci v prípade protichodných výsledkov hodnotenia.

⁽¹³⁾ Článok 4 ods. 1 písm. a) finančného nariadenia o TES.

⁽¹⁴⁾ Príloha II k finančnému rozhodnutiu Komisie, bod 1.1. Definície.

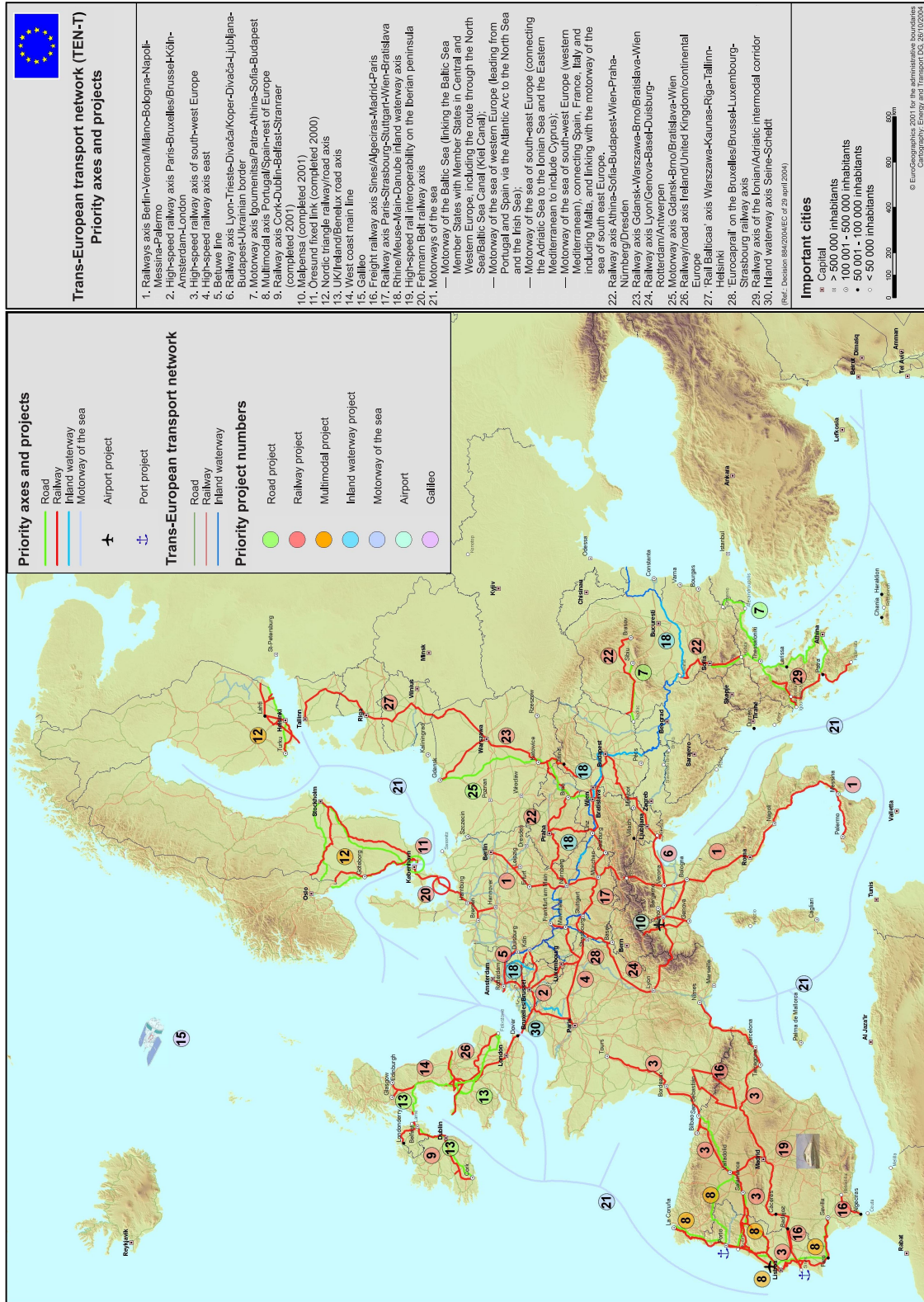
⁽¹⁵⁾ Článok 4 ods. 1 písm. e) finančného nariadenia o TES.

Celková výška pomoci Spoločenstva, bez ohľadu na vybranú formu zásahu, by nemala prekročiť 10 % z celkových investičných nákladov, okrem projektov, ktoré sa týkajú satelitných zameriavacích a navigačných systémov, na ktoré môžu dotácie dosiahnuť 20 % (od 1. januára 2003 po revíziu). Okrem toho sa za istých podmienok udeľuje výnimka projektom v európskom záujme, ktoré začnú do roku 2010, s cieľom odstrániť úzke profily a/alebo dokončiť chýbajúce časti, ak ide o cezhraničné projektové časti alebo projekty, ktoré presahujú prírodné prekážky ⁽¹⁶⁾.

⁽¹⁶⁾ Článok 5 ods. 3 finančného nariadenia o TES.

PRÍLOHA 2

MAPA S PRIORITAMI A PROJEKTMI TES-D



ODPOVEDE KOMISIE

ZHRNUTIE

III.

— Riadenie projektov a stupeň ich pokroku sú hlavne pod kontrolou členských štátov. Doteraz sa ukončili tri projekty, pri piatich sa očakáva ukončenie do roku 2010, pričom hlavné časti troch ďalších projektov budú hotové do roku 2010. Revíziou usmernení pre politiku TEN-T sa lehota na postupné vytvorenie TEN predĺžila do roku 2020 (článok 2 ods. 1 rozhodnutia č. 1692/96/ES podľa zmien a doplnkov v roku 2004).

— Členské štáty predkladajú návrhy tak, aby rešpektovali usmernenia TEN-T, ktorých cieľom je zaručiť, aby mal program TEN-T maximálnu európsku pridanú hodnotu. Členské štáty zdieľajú zodpovednosť za to, aby dosiahli maximálnu efektívnosť a využiteľnosť alokácie rozpočtu. Revízia usmernení TEN-T z roku 2004, ktoré boli prijaté Európskym parlamentom a Radou, priniesla princíp sústredenia finančnej pomoci Spoločenstva na 30 prioritných projektov. Komisia podporuje cezhraničné projekty ako jednu z ôsmich priorit stanovených usmerneniami TEN-T.

— Postupne sa vypracovali vzorové rozhodnutia o financovaní v rokoch 2004 a 2005, preto teraz reagujú na slabé miesta, na ktoré upozornil Dvor audítorov. Nový návrh nariadenia o TEN [KOM(2004) 475] navrhuje jasnú funkčnú definíciu prác a štúdií. O tejto definícii sa však bude ďalej uvažovať.

— Mnohoročný charakter MIP (Mnohoročný indikatívny program – MIP) nezbavuje Komisiu povinnosti každoročne kontrolovať pokrok týchto projektov ani prehodnocovať indikatívne prerozdelenie pomoci. V roku 2005 sa revidovali formuláre na žiadosti a hodnotenie, aby zohľadnili zistenia Dvora audítorov. Navyše, pracuje sa na špecifických usmerneniach pre hodnotenie projektov TEN-T.

— Ďalšie prvky, ako sú napríklad pravidelné stretnutia s predstaviteľmi členských štátov hlavne pri príležitosti kontroly projektov priamo na mieste, zaručujú vhodné monitorovanie a spoľahlivú informačnú základňu pre prácu Komisie. Vzorové rozhodnutie o financovaní z roku 2005 obsahuje podrobnejšie požiadavky v súvislosti s technickými a finančnými hláseniami. Postupy podávania správ sa budú tiež upravovať. Vzhľadom na aspekt nákladovej efektívnosti svojho pôsobenia však Komisia nepovažuje počet inšpekcií na mieste za nedostatočný. Keďže je dokončený len veľmi malý počet projektov, Komisia zatiaľ neuskutočnila žiadne dosahové hodnotenia ex-post, čo sa však plánuje v roku 2007 na MIP 2000 – 2006.

— Komisia už v rámci disponibilného rozpočtu pridáva na riadenie projektov viac ľudských zdrojov. Plánuje tiež vytvoriť výkonnú agentúru na riadenie projektov TEN-T.

— Aj keď sa doteraz nezistil žiaden prípad nadmerného financovania alebo dvojitého financovania, Komisia uskutočnila kroky (okrem iného Memorandum o porozumení s Európskou investičnou bankou podpísané v júni 2005 a organizovanie spoločných misií s GR REGIO) na ďalšie posilnenie koordinácie.

IV.

— Na dosiahnutie európskej pridanej hodnoty pri programe TEN-T musí Komisia podporovať cezhraničné podporné projekty ako jednu z ôsmich priorit uvedených v usmerneniach Európskeho parlamentu a Rady pre TEN-T. Komisia a členské štáty súhlasia so zvýšenou podporou pre cezhraničné projekty. Od roku 2004 môžu cezhraničné projekty získať väčšie financovanie (až do 20 %), pričom sa predpokladá, že nový návrh nariadenia o TEN by mohol zvýšiť percentuálny podiel až na 50 %.

— Kľúčové aspekty vzorových rozhodnutí o financovaní boli zmenené v roku 2004, a najmä v roku 2005, a návrh nového nariadenia o TEN obsahuje jasnú a funkčnú definíciu štúdií a prác.

— Ukázalo sa, že vypracovanie jednotnej metodológie pre rozličné typy projektov pre rôzne typy dopravy (železnice, diaľnice, letecká doprava...) je veľmi náročné. Komisia vypracuje okrem existujúceho všeobecného usmernenia na posudzovanie projektov aj špecifické usmernenia pre TEN-T. Od roku 2004 Komisia limituje počet formulárov berúc do úvahy rôzne typy pomoci od Spoločenstva. V roku 2005 sa zaviedol nový hodnotiaci formulár, ktorý zahŕňa všetky relevantné hodnotiace a výberové kritériá. Ak sa to považuje za vhodné, využívajú sa externí experti vrátane expertov z GR REGIO, a to najmä v prípadoch, keď sa vníma nedostatočná odbornosť na lokálnej úrovni.

— Už niekoľko rokov posielala Komisia prijímateľom vzorovú správu o stave projektu (Project Status Report), ktorý sa bude ďalej vylepšovať. Vzhľadom na aspekt nákladovej efektívnosti svojich aktivít sa Komisia domnieva, že frekvencia inšpekcií priamo na mieste je dostatočná. Mnohé projekty, najmä pre MIP, sú už roky dostatočne známe. Frekvencia inšpekcií je v súlade s informačnými potrebami Komisie. Komisia pracuje na vytvorení systematickejšieho monitorovacieho systému, aby sa systém inšpekcií na mieste zlepšil. Komisia takisto tvorí hodnotiacu metodiku pre projekty ex-post. Celý program MIP na roky 2001 – 2006 sa bude hodnotiť ex-post v roku 2007, rešpektujúc „Hodnotiace normy a osvedčené postupy“.

- Decentralizácia Komisie umožnila využiť odborníkov z iných odborov, ako aj synergie s inými programami (Marco Polo, RTD, Galileo ...). Vytvorenie agentúry pre TEN-T priniesie centralizáciu, ale takisto umožní zjednodušenie a vyššiu kvalitu a efektívnosť projektového riadenia, posilní koordináciu všetkých strán zúčastnených na implementácii projektu.
- Komisia považuje odbornú úroveň svojich zamestnancov za vhodnú a dostatočnú na pokrytie svojich potrieb. Agentúra umožní komisii prizvať vyšší počet špecialistov s príslušnými technickými zručnosťami.
- Aj keď sa doteraz nezistil žiaden prípad prefinancovania alebo dvojitého financovania, Komisia uskutočnila kroky na ďalšie posilnenie koordinácie pri financovaní dopravnej infraštruktúry EÚ. Medzi iným bude prijímateľom financovania v rámci TEN-T pripomínať potrebu hlásiť akékoľvek viacnásobné financovanie projektov TEN-T.

PRIPOMIENKY

11. Riadenie projektov a stupeň ich pokroku sú hlavne pod kontrolou členských štátov, ktoré financujú značnú časť väčšiny projektov TEN-T.

Doteraz boli ukončené tri projekty, pri piatich sa očakáva ukončenie do roku 2010, pričom hlavné časti troch ďalších projektov budú hotové do roku 2010.

Problém koordinácie je skutočným problémom, keďže je nevyhnutné dosiahnuť krehkú rovnováhu medzi rôznymi prioritami, ktoré nemusia vždy byť kompatibilné na úrovniach štátov, regiónov alebo Spoločenstva.

14. Rozpočet TEN-T sa skladá z prvkov vzťahujúcich sa na program MIP a prvkov mimo neho. Rozpočet MIP, ktorý predstavuje väčšiu časť rozpočtu TEN-T, sa rozdeľuje medzi prioritné projekty umiestnené vo všetkých 15 členských štátoch. Keďže na začiatku programu sa indikatívne prideliť celková suma na jeden projekt, variácie sú logicky obmedzené. Prerozdelenie rozpočtu mimo MIP si vyžaduje pozitívne hodnotenie Výboru pre finančnú pomoc v rámci TEN, ktorý je zložený zo zástupcov členských štátov.

15. Komisia sa musí zaoberať projektmi, o ktorých sa dohodla s členskými štátmi alebo ktoré členské štáty navrhli. Cezhraničné projekty sú len jednou z ôsmich priorit v usmerneniach pre TEN-T stanovených Európskym parlamentom a Komisiou. V rámcovom rozhodnutí MIP sú cezhraničné projekty zahrnuté vo všetkých štyroch súvisiacich skupinách projektov spoločného záujmu, ako aj v skupine prioritných projektov, a nielen v skupine GR 3, na ktorú Dvor audítorov obmedzil svoje zistenia (napríklad tunel Brenner, projekt Figueras–Perpignan alebo úsek Lyon–Turín). Komisia zdôrazňuje, že väčšina cezhraničných projektov sa nachádza v prípravnej fáze, a tak spotrebujú menšie sumy peňazí. Mnohé z týchto projektov budú v čase ďalšieho MIP v investičnej fáze, a tak sa na ne vynaloží väčší podiel z prostriedkov programu.

Komisia navyše prijala opatrenia na to, aby sa cezhraničným projektom priradila vyššia priorita, napríklad menovanie európskych koordinátorov a návrh na nové opatrenie TEN, ktorým by sa zvýšil podiel finančnej pomoci pre cezhraničné projekty na 50 %.

16. V rokoch 2005 a 2006 sa pre časti projektov, ktoré prekračujú hranice alebo prírodné prekážky, uplatní zvýšený limit financovania od 10 % do 20 %. V rozpočte pre MIP bolo na účely tohto vyššieho limitu rezervovaných 30 miliónov EUR.

18.

- Toto odráža skutočnosť, že členské štáty naozaj žiadajú o priame granty na práce a štúdie v takmer všetkých prípadoch.

- Použitie úrokových dotácií na úvery sa nevyužívalo často, pretože v dôsledku deficitných kritérií Paktu stability členské štáty v zásade nefinancujú infraštruktúru pomocou úverov.

Využitie zdrojov rizikového kapitálu je do roku 2006 limitované 1 percentom rozpočtových zdrojov podľa článku 18 nariadenia TEN (ES) č. 2236/95 (t. j. 4 875 miliónov EUR). V návrhu nového nariadenia o TEN na obdobie 2007 – 2013 [KOM(2004) 475] už takýto limit vôbec neexistuje.

Od roku 2000 EIF už neposkytuje zdroje pre infraštruktúrne projekty, tento nástroj preto nebol využitý. Použitie tohto nástroja nebolo striktné limitované na zabezpečenie záruk za úvery z EIF. Keď sa v roku 2001 navrhlo zmeniť nariadenie, Komisia neanalyzovala potenciál tohto nástroja, a tak nenavrhol jeho zrušenie.

19. Úmyslom Európskeho parlamentu a Rady bolo uplatnenie tejto podmienky („*financovanie prác len v riadne opodstatnených prípadoch*“) len na projekty energetickej infraštruktúry, a nie na dopravné projekty. V návrhu nového nariadenia o TEN bola táto podmienka vypustená.

21. Komisia musí rozdeliť limitovaný rozpočet medzi veľké množstvo oprávnených projektov. Z tohto dôvodu sa nemôže pri každom projekte dosiahnuť maximálna hranica financovania. V budúcnosti však Komisia sústreďí zdroje na 30 prioritných projektov.

V súvislosti s postrehmi spomínanými v poslednej vete textu Dvora audítorov sa Komisia domnieva, že podľa vysvetlenia v odseku 39 financovanie TEN-T bolo plne potrebné a v súlade s hodnotiacimi a výberovými kritériami.

22. Meškania sú spôsobené hlavne nedostatočným financovaním na európskej úrovni a na úrovni členských štátov, a nie nedostatočným určením priorit pri výbere aktivít TEN-T.

Vyššie sadzby na financovanie navrhnuté v novom návrhu nariadenia o TEN, v súlade s usmerneniami pre TEN-T 2004 prijatými Európskym parlamentom a Radou, umožnia Komisii riešiť problém nedostatočného financovania, prinajmenšom na európskej úrovni, ako aj určiť si priority. V tejto súvislosti budú podmienky na získanie vyššieho financovania takéto:

- projekty sa musia začať pred rokom 2010,
- príslušné členské štáty musia Komisii predložiť plán, ktorý obsahuje všetky nevyhnutné záruky v súvislosti s ich finančnou podporou, ako aj časový harmonogram realizácie projektu.

23. Komisia zdôrazňuje, že cezhraničné projekty sú zahrnuté vo všetkých štyroch súvisiacich skupinách projektov spoločného záujmu, a nielen v skupine GR 3, na ktorú sa vzťahujú zistenia Dvora audítorov.

Po uplynutí dvoch tretín plánovaného času pre MIP Komisia pridelila zhruba dve tretiny plánovaných prostriedkov. Opatrenia navrhnuté v ďalšej revízii MIP zabezpečia, aby sa celkový rozpočet MIP spotreboval načas.

Výročné hodnotenie pokroku v projektoch vedie k presunu rozdelenia zdrojov, ak je proces príliš pomalý alebo rýchlejší, než sa čakalo.

24. Ako bolo povedané v odseku 23, čerpanie rozpočtu je v súlade s uplynutým časom.

Komisia bola v prípadoch niektorých veľkých projektov skupiny 3 (nazvaných „cezhraničné projekty“ v dôvodovej správe rozhodnutia o MIP) vzhľadom na meškanie v ich implementácii nútená pri revízii MIP zredukovať rozpočet. To je dôvod, prečo je v súčasnosti rozdelená iba polovica rozpočtu tejto skupiny.

26. Komisia sa domnieva, že vypracovanie záväznej modelovej štruktúry ako súčasť technickej prílohy nie je vzhľadom na rôzne typy projektov vhodné. V roku 2006 však Komisia bude navrhovateľom projektov cvične poskytovať usmernenia v súvislosti s technickým opisom a rozdelením nákladov.

Zlepšil sa popis aktivít, ktoré sú zahrnuté v rozhodnutiach o financovaní, a to najmä v texte z roku 2005. Každá z aktivít musí byť popísaná a musí korešpondovať s položkou v rozdelení nákladov.

Formulár žiadosti už v sebe obsahuje technickú časť. Komisia ho ešte posilní a dá do súladu s textom rozhodnutia a PSR.

27. Od roku 2005 obsahuje vzorový text rozhodnutia o financovaní pravidlá s detailnými požiadavkami na technické a finančné informácie, ktoré musia prijímatelia poskytnúť, ako aj vzory ich finančného výkazníctva.

- Komisia sa domnieva, že formulár PSR spolu s prílohami vyžaduje všetky dôležité informácie potrebné na každoročný hodnotiaci proces, ktorý vedie k schváleniu podpory na ďalší rok. Aj keď v predošlých rokoch rozhodnutia o financovaní neobsahovali vzory finančného výkazníctva, jasne predpokladali, že žiadosti o druhú a tretiu platbu musia obsahovať aj správu o technickom a finančnom pokroku v projekte, ako aj rozpis nákladov v každej kategórii výdavkov. Tieto nástroje spolu s dodatočnými informáciami, ak boli potrebné, umožnili Komisii overiť oprávnenosť aktivít a požiadaviek na preplatenie nákladov.

- Komisia mala v prípadoch spomínaných v poznámke pod čiarou číslo 34 k dispozícii dostatočné podporné technické informácie, aby mohla realizovať platby (správy z misii, vysvetľujúce poznámky ...). Ako už však bolo spomenuté v odpovedi Komisie na Výročné správy Dvora audítorov, vzťahujúce sa na finančné roky 2002 a 2003, Komisia prijala formálnejší prístup a záverečné platby už nerealizuje, ak chýba zhrnutie.

28.

- Komisia sa domnieva, že nový návrh nariadenia o TEN a príslušné formuláre na podávanie žiadostí v roku 2004 obsahuje jasnú funkčnú definíciu štúdií a prác ⁽¹⁾.

- Dvor audítorov a Komisia majú stále odlišný názor na definíciu prác a štúdií, najmä v zaradení prieskumných výkopov na účely prípravy realizačnej štúdie medzi „štúdie“. Všetky náležitosti potrebné na získanie stavebného povolenia môžu byť súčasťou štúdie. Tie napríklad obsahujú pilotné tunely, ak si ich stavebné povolenie vyžaduje.

⁽¹⁾ Definícia štúdií: štúdie potrebné na definovanie projektu, vrátane právnych štúdií, štúdií vykonateľnosti a hodnotenia, ako aj akékoľvek iné technické podporné aktivity vrátane aktivít pred začatím prác na infraštruktúre potrebných na dokončenie definovania projektu a prijatia rozhodnutí o jeho financovaní, vrátane prieskumných prác na príslušnom mieste a prípravy štruktúry financovania.

Definícia prác: nákup a dodávky systémov komponentov a služieb, vykonávanie stavebných a montážnych prác vzťahujúcich sa na projekt, vrátane prijatia zariadenia a uvedenia projektu do prevádzky.

29. Zistenia Dvora audítorov sú založené na odlišnej interpretácii obsahu štúdií a prác. Ako už bolo spomenuté v odseku 28, nový návrh nariadenia o TEN obsahuje jasnú funkčnú definíciu štúdií a prác. O tejto definícii sa však bude ďalej uvažovať.

30. Výročné hodnotenie je súčasťou monitorovania projektu, ktoré je považované za nevyhnutné (okrem iných pozri pripomienky 42 a 44). Monitorovanie navyše prináša informácie potrebné na prijatie vhodných koncoročných rozhodnutí v závislosti od rozpočtových možností a pokroku v projekte. Hĺbkové hodnotenie každého projektu sa vykonáva každý rok v partnerstve s členským štátom. Každý rok a pri revízii MIP sa prijímajú nápravné opatrenia. Na zostávajúce dva roky 2005 a 2006 sa Komisia rozhodla tam, kde sa to dá, spojiť výročné rozhodnutia v jedno a s cieľom zmenšiť množstvo práce urobiť len jedno rozhodnutie, či už v roku 2005, alebo v roku 2006. Tento prístup je možný pri niektorých projektoch, ale nie pri všetkých – príslušné projekty musia vykazovať vysokú úroveň plnenia rozpočtu pri už existujúcich rozhodnutiach. Okrem toho, závisí to od limitov ročného rozpočtu.

Od roku 2004 Komisia využíva záložný zoznam projektov mimo MIP, aby zabezpečila optimálne využitie rozpočtu. V novej finančnej perspektíve na roky 2007 – 2013 chce zaviesť pre projekty TEN-T mnohoročné právne záväzky.

31. Od roku 2004 Komisia znížila počet formulárov, berúc do úvahy rôzne druhy pomoci Spoločenstva.

32. V kontexte novej Finančnej perspektívy bude Komisia uvažovať o ďalšom zjednodušení.

33. Správy o stave projektu (PSR) sa pri MIP projektoch nepovažujú za formálnu žiadosť, keďže tieto projekty už prebiehajú. Preto sa lehota na predkladanie PRS nepovažovala za striktnú. V tomto kontexte nemožno uplatniť rovnaký prístup k projektovým „žiadateľom“ v rovnakom rozmere ako pri procese navrhovania projektov.

34. Z vyššie uvedených dôvodov sa lehota na predkladanie PSR nepovažovala za striktnú. Od roku 2005 však Komisia vyžaduje striktné dodržiavanie tejto lehoty aj v prípadoch projektov MIP.

35. Formuláre, o ktorých sa zmieňoval Dvor audítorov, boli použité len na prípravu programu MIP na indikatívnej báze. Žiadny z projektov sa nevybral na rozhodovanie o finančnej pomoci bez toho, aby príjemca predložil detailnú žiadosť.

36. MIP bol kompletne revidovaný v roku 2004 s použitím detailných formulárov na žiadosti predložené členskými štátmi. Vyhodnotenie informácií poskytnutých v detailných

žiadostiach viedlo k ukončeniu financovania 14 projektových častí a revízii plánovaného financovania pre väčšinu projektov. Nové formuláre na žiadosti v súlade s novým návrhom nariadenia o TEN budú vypracované v súvislosti s uvedením nového MIP v roku 2007.

Skutočnosť, že projekt hlavná trať západného pobrežia (West-Coast Main Line) získal financovanie až v roku 2004 ukazuje, ako proces ročného hodnotenia garantuje, že projekty sú financované len vtedy, keď sa splnia všetky základné podmienky.

37. Komisia sa domnieva, že formuláre PSR a ich doplnky vyžadujú všetky základné informácie potrebné pre každoročný hodnotiaci proces, ktorý vedie k poskytnutiu podpory na nasledujúci rok. Formulár by preto nemal byť v poslednom roku MIP menený. Keďže však PSR nie sú vždy členskými štátmi správne vyplnené, od roku 2007 sa postupy podávania správ zmenia. Usmernenia pre hodnotenie projektov tak budú obsahovať sankcie za neúplné vyplnenie PSR.

38. Od roku 2005 sa formuláre na podávanie žiadostí a hodnotenie projektov zmenili tak, aby brali do úvahy zistenia Dvora audítorov.

39.

— Použitím formulácie, že aktivita „bude pokračovať podľa plánu“, členské štáty poukazovali na skutočnosť, že infraštruktúru musia plánovať na veľmi dlhé obdobie. Pomoc od Spoločenstva by preto mala prispieť k urýchleniu implementácie projektov v ich štartovacej fáze. Vo formulári na podávanie žiadostí na rok 2005 sú žiadatelia vyzvaní, aby v prípadoch, keď naznačujú, že projekt „bude pokračovať podľa plánu“, priložili ďalšie zdôvodnenie potreby financovania od Spoločenstva.

— Komisia túto podmienku nezahrnula do formulára na hodnotenie projektu, pretože celkové investičné náklady projektu sú známe až po jeho dokončení. Z tohto dôvodu sa splnenie tejto podmienky dá vyhodnotiť až na konci projektu. Aby sa zabránilo nadmernému financovaniu, Komisia pri každom rozhodovaní o financovaní využíva limit 10 % ročných oprávnených nákladov na práce.

— Komisia podmienku stanovenú v nariadení o TEN interpretuje odlišne. Domnieva sa, že podmienka, podľa ktorej nemôže financovanie presiahnuť 10 % celkových investičných nákladov, nie je uplatniteľná, keď za štúdiami nenasledujú práce na infraštruktúre. V novom návrhu nariadenia o TEN sú maximálne podiely financovania odlišné pre štúdie a pre práce. V prípade EGNOS sa Komisia domnieva, že splnenie podmienky maximálnej hranice financovania sa bude dať vyhodnotiť až po skončení stavebnej fázy. Projekt sa v súčasnosti nachádza v prípravnej fáze, ktorá zahŕňa len štúdie financované maximálne na 50 %. Bez ohľadu na to však Komisia projekt prísne monitoruje a už poskytuje menej prostriedkov ako limit, aby sa zabezpečilo splnenie podmienky maximálneho podielu financovania v dlhodobom horizonte.

- Aj keď bežnou metódou hodnotenia je použitie stupnice známkov, formuláre na hodnotenia projektov od roku 2005 stupnice nepredpokladajú. Hodnotitelia musia poskytnúť úplné vysvetlenie.
- Hodnotenie technickým delegátom je len prvým krokom v komplexnom procese rozhodovania. Následne hodnotiaci výbor zvažuje a kontroluje všetky hodnotenia. Potom generálny riaditeľ upraví výsledky hodnotiaceho výboru pred ich predložením Výboru pre finančnú pomoc, v ktorom sú zastúpené všetky členské štáty a kde sa o každom rozhodnutí diskutuje s jeho prípadnou revíziou.

Navyše, hodnotiace formuláre pre projekty MIP v prvom roku a projekty mimo MIP sa v roku 2005 zmenili. Otázky sa zmenili tak, že hodnotitelia už nemôžu odpovedať len „áno“ alebo „nie“, ale musia poskytnúť plné vysvetlenie.

- Komisia v tejto oblasti posilní postupy vnútornej kontroly kvality.

40. Komisia prijala opatrenia na zabezpečenie toho, že problém nesprávne vyplnených hodnotiacich formulárov v prípade MIP už nevznikne.

41. Informácie o hodnotiacich kritériách sú súčasťou výzvy na predkladanie návrhov, formulára na podávanie žiadosti a hodnotiaceho formulára. Okrem toho vnútorný procesný manuál GR TREN obsahuje všeobecné usmernenia pre hodnotenie. Bez ohľadu na to sa však pripravujú špecifické usmernenia pre hodnotenie TEN.

42. Hodnotiaci proces je komplexný a založený na niekoľkých krokoch. Prechádza cez technického delegáta, hodnotiaci výbor, generálneho riaditeľa a výbor pre finančnú pomoc, v ktorom sú zastúpené členské štáty. Zaručuje dobre vyvážené stanovnenie vysoko kvalitných prioritných projektov v rámci limitovaného disponibilného rozpočtu, ako sa predpokladá v usmerneniach pre TEN-T prijatých Európskym parlamentom a Radou.

Komisia posilní svoju kontrolu nad postupmi výberu a hodnotenia.

43. Pre všetky druhy dopravy teraz vykonávajú hodnotenie poverení pracovníci členských štátov, ale aj zamestnanci riaditeľstva, ktoré sa zaoberá príslušným druhom dopravy. Tento kombinovaný prístup zvýšil objektivitu hodnotiaceho procesu. Využívajú sa aj externí experti, ak je to považované za nevyhnutné. Ako je vysvetlené v odseku 73, spolupráca s EIB sa posilnila pomocou memoranda o porozumení podpísaného 23. júna 2005. Dokumentovaniu a oprávnenosti hodnotiaceho a výberového procesu sa venovala aj revízia hodnotiaceho projektového formulára z roku 2005.

45. V monitorovaní projektu zohrávajú úlohu aj tieto prvky:

- Zodpovední štátni úradníci, ktorí majú vo všeobecnosti dlhodobé skúsenosti s riadením dopravných projektov a veľmi dobre poznajú súvislosti.
- Organizujú sa monitorovacie stretnutia s členskými štátmi, najmä pri príležitosti projektových kontrol na mieste.

Navyše, 23. júna 2005 sa podpísalo Memorandum o porozumení medzi EIB a GR TREN. Toto memorandum predpokladá, že EIB a GR TREN sa budú vzájomne informovať a pravidelne konzultovať a zväžia organizovanie spoločných seminárov o svojich príslušných službách. Predpokladá sa aj organizovanie pravidelných stretnutí o pripravovaných projektoch. EIB tiež pomôže GR TREN so štúdiami, analýzami a technickou pomocou, vytvorí sa pracovné skupiny a plánujú sa výmeny zamestnancov.

46. Vo svojej odpovedi sa Komisia odvoláva na odseky 37 až 39 a 45. PSR je len jedným z nástrojov hodnotiaceho procesu. Komisia sa domnieva, že PSR vyžaduje správne informácie, ale postup podávania správ sa od roku 2007 zmení s cieľom zlepšiť kvalitu informácií poskytnutých členskými štátmi. Usmernenia pre hodnotenie projektov budú obsahovať sankcie za neúplné vyplnenie formulárov PSR.

47. Pozri odpoveď na odsek 27: od roku 2005 obsahuje vzorový text rozhodnutia o financovaní pravidiel, ktoré vysvetľujú, aké technické a finančné informácie musia byť žiadateľmi poskytnuté, a obsahuje aj vzory finančného výkazníctva.

Aj keď v predošlých rokoch rozhodnutia o financovaní neobsahovali vzory finančného výkazníctva, jasne predpokladali, že žiadosti o druhú a tretiu platbu musia obsahovať aj správu o technickom a finančnom pokroku v projekte, ako aj rozpis nákladov v každej kategórii výdavkov. Tieto nástroje spolu s dodatočnými informáciami, ak boli potrebné, umožnili Komisii overiť oprávnenosť aktivít a požiadaviek na preplatenie nákladov.

49. Komisia pravidelne monitoruje projekty prostredníctvom výročných správ o stave projektu (Project Status Report), technických a finančných správ potrebných pre platby, kontrolných návštev na mieste a pravidelných stretnutí s prijímateľmi.

Od roku 2005 musia príslušné členské štáty hodnotiť každé rozhodnutie o financovaní.

V súčasnosti sa pracuje na príprave metód na zavedenie hodnotenia ex-post. Tie budú obsahovať aj standardizovaný kontrolný zoznam na účely návštev na mieste projektu a umožnia Komisii zmobilizovať externý monitoring mimo návštev štátnych úradníkov. Keďže väčšina projektov ešte nie je ukončená, ex-post hodnotenie programu nie je zatiaľ uskutočniteľné.

50. Hodnotenie teraz pre všetky druhy dopravy vykonávajú jednak poverení pracovníci členských štátov, ale aj zamestnanci riaditeľstva, ktoré sa zaoberá príslušným druhom dopravy. Tento kombinovaný prístup zvýšil objektivnosť hodnotiaceho procesu. Využívajú sa aj externí experti, ak sa to považuje za nevyhnutné. Navyše spolupráca s EIB sa posilnila pomocou memoranda o porozumení podpísaného 23. júna 2005.

51. Centrálny systém riadenia projektov a kontraktov na GR TREN (PMS) sa musí prispôbiť požiadavke vysokého počtu skupín užívateľov (technickí a finanční úradníci, kontrolóri, manažment...). Rovnako sa musí vedieť vysporiadať s veľkým množstvom rôznych situácií (granty, dotácie, verejné obstarávanie, malé a veľké projekty...). PMS bol prepracovaný tak, aby zahrnul aj riadenie projektov TEN-T, avšak tento systém nebol navrhnutý len na tieto účely. Nie je preto prekvapujúce, že niektorí užívatelia by preferovali jednoduchší nástroj, ktorý by bol šitý na mieru ich špecifickým potrebám. GR TREN momentálne pripravuje novú verziu PMS (e-PMS), ktorá bude vytvorená modulárnejším spôsobom a využije technologický pokrok.

52. Komisia nepovažuje pomer rozpočtovej veľkosti projektov k počtu zamestnancov za relevantný ukazovateľ, keďže charakter projektov a činností je veľmi odlišný a neporovnateľný. Z tohto dôvodu je potrebná opatrnosť pri interpretácii tabuľky číslo 2.

53. Pridelenie ľudských zdrojov pre GR TREN je určené každoročnými rozpočtovými postupmi Komisie. GR TREN sa okrem TEN-T musí venovať aj politikám v iných oblastiach. GR TREN nedávno vytvorilo 12 nových pozícií v skupinách zaoberajúcich sa TEN-T.

Vzhľadom na počet projektov pridelených jednotlivým programovým pracovníkom je potrebné brať do úvahy komplexnosť niektorých projektov TEN-T.

Aby sa mohlo reagovať na nové výzvy pre obdobie 2007 – 2013 s výrazne zvýšeným rozpočtom, Komisia navrhla vytvoriť výkonnú agentúru, ktorá prináša flexibilnejšiu náborovú politiku a umožňuje vyšší počet špecializovaných pracovníkov. Okrem toho sa zamestnanci agentúry budú sústreďovať len na riadenie projektov a nebudú sa musieť zaoberať otázkami jednotlivých politik.

Komisia podporuje mobilitu a problém kontinuity rieši implementáciou stabilných a dôkladných procesov pomocou palety opatrení a nástrojov, ktoré pomáhajú novým zamestnancom a vyslaným národným expertom (SNE).

V roku 2006 sa predpokladá posilnenie vyššie uvedených opatrení a vytvorenie manuálu zamestnanca, ktorý zdokumentuje všetky postupy.

54. Aj keď by sa teoreticky otázky politik mohli centralizovať v jednej jednotke, na zabezpečenie koherentného a praktického prístupu k politikám budú vždy potrebné príspevky od projektových pracovníkov (ktorí sú lepšie oboznámení so špecifickými problémami reálneho života pri projektoch).

55. Ako už bolo vysvetlené v odseku 53, Komisia v rámci možnosti vždy prispôbuje nasadenie ľudských zdrojov potrebám.

Komisia sa domnieva, že s dodatočným nasadením zamestnancov sa môžu vyčleniť dostatočné zdroje pre jednotlivé činnosti vrátane hodnotenia a monitoringu.

56. – 57. Projektoví zamestnanci pre TEN-T musia disponovať širokou škálou zručností a spôsobilosti a byť len technickými expertmi.

Aj keď štandardné školiace kurzy budú vždy zohrávať významnú úlohu v príspevku k rozvoju zamestnancov, ich integrácii a motivácii, hlavná časť učebného procesu sa v Komisii deje na pracovisku. Tréning na mieste výkonu práce a odovzdávanie zručností jedným zamestnancom druhým zamestnancom sú najefektívnejším spôsobom.

Komisia sa domnieva, že väčšina projektových pracovníkov má nevyhnutné profesionálne skúsenosti. Napokon, väčšina z projektových pracovníkov má vysokoškolské vzdelanie v odbore príbuznom doprave a/alebo niekoľko rokov predchádzajúcich skúseností v oblasti dopravy a/alebo vhodné skúsenosti s riadením projektov TEN-T. Z tohto dôvodu sa Komisia domnieva, že jej pracovníci sú pre svoju prácu náležite kvalifikovaní.

58. Významnou súčasťou vykonávaného vzdelávania je školenie „na mieste výkonu práce“. Doteraz sa takéto školiace aktivity formálne v počítačovej databáze vzdelávania nevykazovali. Komisia bude venovať zvláštnu pozornosť tomu, aby zabezpečila, že jej zástupcovia zainteresovaní v TEN-T sa zúčastňujú ponúkaných relevantných školení súvisiacich s dopravou.

59. Ako sa zdôrazňuje v odseku 57, Komisia sa domnieva, že technická odbornosť zamestnancov je dostačujúca. Odbornosť SNE je len doplnkovou a využíva sa najmä pri otázkach politik od roku 2005.

60. Od novembra 2003 sa pravidlá Komisie o využívaní SNE do značnej miery rešpektovali. GR TREN bude pokračovať v úsilí zmeniť nasadenie SNE na všeobecnejšie, koncepčné otázky vzťahujúce sa na formuláciu politik a ich implementáciu.

61. Pravidlá Komisie predstavujú rámec na riadenie úloh pre SNE, čo limituje vedomé využívanie SNE bez ohľadu na ich odbornosť. Vyhnúť sa potenciálnemu konfliktu záujmov pri využívaní SNE je opodstatnenou prioritou. Od roku 2005 boli SNE pridelení najmä na úlohy súvisiace s politikou, kde sa môže ich odbornosť naplno využiť.

62. Komisia plánuje vytvoriť výkonnú agentúru, ktorá bude primeraná novým výzvam (pozri odpoveď na odseky 53 a 57).

64. Revidované CBA (analýza nákladov a výnosov) sa venovalo položkám, na ktoré upozornil Dvor audítorov, a potvrdilo svoju podporu vytvoreniu agentúry pre TEN-T. Medzičasom Komisia 20. júla 2005 prijala príslušné návrhy.

Hlavné dodatočné výhody identifikované v CBA zahŕňajú schopnosť čeliť výzvam nového rozpočtového obdobia 2007 – 2013, väčšiu flexibilitu pri získavaní dopravných expertov, zjednodušenie riadenia projektov, zvýšenie viditeľnosti TEN-T a posilnenie koordinácie všetkých strán zúčastnených na implementácii projektu.

66. Aj keď nariadenie ERDF neobsahuje explicitné ustanovenia o viacnásobnom financovaní z iných zdrojov Spoločenstva okrem iných štrukturálnych fondov, takéto viacnásobné financovanie je nariadením o rozpočtových pravidlách zakázané (pozri článok 111).

Do návrhu nariadenia o všeobecných pravidlách ERDF, ESF a CF na ďalšie obdobie 2007 – 2013 [KOM(2004) 492] Komisia vsunula ustanovenie, ktoré zakazuje viacnásobné financovanie z rozličných zdrojov Spoločenstva.

67. Fondy TEN-T a štrukturálne fondy môžu financovať ten istý „projekt“, ale špeciálna pozornosť sa venuje tomu, aby nebola financovaná tá istá aktivita, fáza alebo časť projektu.

Návrh nového nariadenia o TEN [KOM(2004) 475] stanovuje, že finančná pomoc od Spoločenstva je vylúčená pre tie časti projektu, ktoré dostávajú iný druh financovania Spoločenstvom.

68. Doteraz sa nezistil žiaden prípad nadmerného financovania alebo dvojitého financovania. Uplatňujú sa rôzne mechanizmy na to, aby sa riziko nadmerného financovania alebo dvojitého financovania znížilo: požiadavka na žiadateľov, aby v žiadostiach uviedli informácie o financovaní z iných zdrojov Spoločenstva; systematické konzultácie so zástupcami jednotlivých útvarov (Interservice) o návrhoch na financovanie a kontakty medzi zamestnancami.

Na kontrolnom procese sa zúčastňujú aj členské štáty. Viacnásobné financovanie je jedným z aspektov, ktoré sú riadiace útvary pre kohézne a štrukturálne fondy povinné skontrolovať pri všetkých projektoch. Efektívnosť týchto kontrol sa overuje audítor-skými útvarmi členských štátov a Komisie.

69. – 72. Aj keď zatiaľ nebol zistený žiaden prípad nadmerného financovania alebo dvojitého financovania, Komisia plánuje ďalej zlepšiť existujúce nástroje koordinácie. Medzi iným bude prijímateľom financovania z TEN-T pripomínať povinnosť hlásiť akékoľvek viacnásobné financovanie projektov TEN-T.

Ak je financovanie z ERDF pridelené menším projektom (s hodnotou pod limitom 50 miliónov EUR, pri ktorom je potrebné upovedomiť Komisiu) potom, ako bolo vykonané rozhodnutie o grante z TEN-T, Komisia od prijímateľov požaduje, aby ju o takomto financovaní informovali.

Znenie formulárov na podávanie žiadostí a hodnotenia z roku 2005 je jasnejšie a vyžaduje si pri otázkach o viacnásobnom financovaní viac informácií od členských štátov.

73. Podľa zmluvy môže byť EIB požiadaná o prvotné alebo úplné hodnotenie. Využitie „iných externých expertov“ je limitované na strategické štúdie alebo štúdie ex-post. Generálne riaditeľstvo REGIO využíva na analýzy efektívnosti vynaložených nákladov aj svojich vlastných špecialistov. Mnohoročný rámcový kontrakt zahŕňa aj projekty v oblasti životného prostredia. Používa sa aj na kohézny fond, aj na ISPA.

Vo vzťahu k EIB sa Generálne riaditeľstvo REGIO usiluje o zlepšenie spolupráce s EIB v ďalšom programovom období prostredníctvom nového partnerstva pre technickú pomoc, ktoré sa bude volať JASPERS (Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions – Spoločná pomoc pri podpore projektov v európskych regiónoch) a členským štátom, najmä tým, ktoré vstúpili do Únie 1. mája 2004, ponúkne pomoc pri príprave veľkých projektov.

74. GR REGIO a GR TREN sú pripravené na preskúmanie možností ako prehĺbiť spoluprácu medzi svojimi zamestnancami tam, kde to bude užitočné a praktické. V júni 2005 GR TREN uzavrel Memorandum o spolupráci s EIB, ktoré vytvorilo rámec na spoluprácu pri dopravných a energetických politikách a investíciách v týchto oblastiach, najmä pri príprave transeurópskych sietí.

75. GR TREN sa v minulosti zaoberalo inými existujúcimi metodikami, tie sa však nepovažovali za najvhodnejšie pre výber TEN-T projektov. Preto sa rozhodlo postupne prispôsobiť existujúce nástroje špecifickým potrebám.

77. Medzirezortné konzultácie riaditeľstvám poskytujú dostatočný čas na podrobné preskúmanie projektov navrhnutých na financovanie, aby sa zabezpečila koordinácia, vyhlo sa prekrývaniu financovania s inými finančnými zdrojmi Spoločenstva a aby sa v prípade potreby financovanie zastavilo. Ak to je potrebné, lehoty sa môže predĺžiť.

Komisia preskúma možnosť vytvorenia databázy projektov TEN-T.

78. Aj keď zatiaľ nebol zistený žiadny prípad dvojitého financovania, Komisia súhlasí, že príslušné generálne riaditeľstvá musia plne spolupracovať, aby sa zabezpečilo, že sa vyhnú riziku nadmerného financovania alebo viacnásobného financovania. Komisia sa domnieva, že požiadavka informovať v žiadostiach o iných finančných zdrojoch a výmena informácií medzi príslušnými generálnymi riaditeľstvami toto riziko znižujú. Potenciálny nedostatok informácií o projektoch s hodnotou pod 50 miliónov EUR, ktoré dostávajú prostriedky z EDRF, bude znížený tým, že sa prijímateľom TEN-T pripomenú ich povinnosti podávania správ.

79. Tieto dva generálne riaditeľstvá preskúmajú, do akej miery je potrebné posilniť ich existujúcu spoluprácu pomocou spoločných misií a zúčastňovania sa na stretnutí monitorovacích výborov.

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

80. Komisia sa vo svojej odpovedi odvoláva na odseky 14, 15 a 21. Domnieva sa, že procesy výberu projektov zaručujú vhodné stanovenie priorít v rámci limitovaného rozpočtu, keďže Komisia vyberá projekty z návrhov členských štátov v súlade s usmerneniami o TEN-T. Tieto usmernenia, ktoré cezhraničné projekty spomínajú len ako jednu z ôsmich priorít, sú prijaté Európskym parlamentom a Radou a snažia o zabezpečenie európskej pridanej hodnoty v čo najväčšej miere. Navyše, revidované usmernenie z roku 2004 prinieslo princíp koncentrovať finančnú pomoc Spoločenstva na 30 prioritných projektov, ktoré zahŕňajú aj cezhraničné projekty.

81.

— Umiestnenie prioritných projektov a spôsob použitých postupov komitológie (na ktorých sa aktívne zúčastňujú členské štáty) vedú ku každoročnému rozdeleniu rozpočtu TEN-T medzi členské štáty. V návrhu nového nariadenia o TEN-T [KOM(2004) 475] sa navrhuje zmena postupov komitológie a voľba konzultačného výboru namiesto regulačného výboru.

— Komisia bude naďalej považovať za najvyššiu prioritu realizáciu existujúcich prioritných projektov. Vzhľadom na cezhraničné súčasti projektov, nový návrh nariadenia o TEN-T predpokladá zvýšenie finančnej pomoci pre projekty prekračujúce hranice a/alebo prírodné prekážky na 50 %.

— Manuál postupov GR TREN v znení zmien z roku 2005 zvyšuje minimálnu hranicu na financovanie z 1 milióna EUR na 1,5 milióna EUR. To by malo zvýšiť pomer financovania.

— Nový návrh nariadenia o TEN-T obsahuje bilaterálne dohody medzi členskými štátmi ako podmienku pomeru financovania až do 50 %. Vzorové rozhodnutia o financovaní prijaté v auguste 2005 jasne určujú, ktoré finančné a technické opatrenia sa majú realizovať prijímateľmi v členských štátoch, ako aj časový harmonogram, čím sa odstraňuje potreba dodatočných bilaterálnych dohôd.

82. Nové vzorové rozhodnutie Komisie o financovaní použiteľné od roku 2005 zavádza odporúčania Dvora audítorov a umožní účinnejšie monitorovanie projektov a efektívnejší výkon kontroly (pozri odpoveď na odseky 26 a 27).

83.

— Komisia zrevidovala a rozšírila podmienky na použitie rôznych typov pomoci, ktoré pred vypracovaním nového návrhu nariadenia o TEN neboli využívané alebo neboli využívané pravidelne. Diskutuje sa o návrhu využitia nového typu pomoci, ktorý by mal podporovať projekty na báze partnerstva medzi súkromným a verejným sektorom založené na schémach dostupnosti.

— Nový návrh nariadenia o TEN obsahuje jasnú definíciu štúdií a prác. Táto definícia však bude premetom ďalších úvah. Do vzorového rozhodnutia o financovaní 2005 bol zakomponovaný vzor finančného výkazníctva.

— Nové vzorové finančné rozhodovanie sa bude využívať až do ukončenia súčasného programu MIP v roku 2006.

84. Mnohoročný charakter MIP (Mnohoročný indikatívny program – MIP) nezbavuje Komisiu povinnosti každoročne kontrolovať pokrok v týchto projektoch ani prehodnocovať indikatívne prerozdelenie pomoci. Navyše, Komisia sa domnieva, že výročné hodnotenie je súčasťou monitorovania projektu, ktoré sa považuje za nevyhnutné (okrem iných pozri pripomienky 42 a 44). Monitorovanie navyše prináša informácie potrebné na prijatie vhodných koncoročných rozhodnutí v závislosti od rozpočtových možností a pokroku v projekte.

Pre roky 2005 a 2006 sa Komisia rozhodla spojiť výročné rozhodnutia o financovaní (pozri odpoveď na odsek 30), kde to bude vhodné.

Vypracovanie jednotnej metodiky pre také rôznorodé projekty v rôznych typoch dopravy (železnice, letecká doprava...) sa ukázalo byť veľmi zložitým. Okrem existujúcich všeobecných usmernení na hodnotenie projektov vytvorí Komisia špecifické usmernenia pre projekty TEN-T.

85.

- Od roku 2004 sa vytvoril záložný zoznam projektov mimo MIP. Komisia plánuje spustiť postupy pre projekty mimo MIP po prvý raz v roku 2006 predtým, ako sa začnú postupy pre MIP. Postupy pre MIP a projekty mimo MIP sa preto odčlenia a spustia sa samostatne v prvej polovici roka.
- Komisia zredukovala počet formulárov na podávanie žiadostí a hodnotiacich formulárov, berúc do úvahy rôzne typy projektov.
- Komisia bude uvažovať o dvojzložkovom procese posudzovania projektov, aby už v úvodnej fáze vylúčila projekty, ktoré nespĺňajú tie kritériá, ktoré sa môžu rýchlo a ľahko overiť.
- Okrem všeobecných usmernení na posudzovanie projektov pracuje Komisia na špecifických usmerneniach pre projekty TEN-T.
- Vzorové hodnotiace formuláre na rok 2005 berú do úvahy zistenia Dvora audítorov.
- Využívajú sa aj externí experti, ak sa to považuje za nevyhnutné, keď je vnútorná odbornosť nedostatočná. Memorandum o porozumení podpísané medzi EIB a GR TREN posilní spoluprácu medzi EIB a GR TREN. GR TREN a GR REGIO preskúmajú, do akej miery je potrebné prehĺbiť ich existujúcu spoluprácu účasťou na spoločných misiách a monitorovacích výboroch.
- Súčasťou novej finančnej perspektívy na roky 2007 – 2013 je zámer zaviesť mnohoročné právne záväzky z projektov TEN-T.

86. Okrem informácií poskytnutých prijímateľmi existujú ešte ďalšie prvky, ktoré v procese monitorovania projektu zohrávajú svoju úlohu (pozri odpoveď na odsek 45).

Povinnosť členských štátov overiť realizáciu cieľov politik a celkové limity financovania je explicitnou súčasťou hodnotiaceho formulára pre rozhodnutia Komisie o financovaní na rok 2005.

87.

- Komisia bude ďalej rozvíjať postupy výkazníctva (podávania správ).
- Minimálne požiadavky na technické a finančné informácie, ktoré je potrebné poskytnúť, sú súčasťou vzorového textu pre rozhodnutia Komisie o financovaní na rok 2005. Komisia pripraví systém, ktorý umožní dva typy benchmarkingu dosiahnutého pokroku – jeden pre projekty a jeden pre členské štáty.

— V súvislosti s pomerom nákladov k hodnote udržiava Komisia pravidelné kontakty s členskými štátmi a navrhovateľmi projektov, čo umožňuje vykonať nápravu v potrebnom čase. V roku 2002 uzavrela Komisia dohodu, ktorá definuje špecifické nástroje a metodiku na hodnotenie projektov TEN-T. Jej tretia fáza začala v roku 2005 a jej cieľom je poskytnúť Komisii pevnú metodiku na ex-post hodnotenie projektov TEN-T. Navyše, v roku 2007 plánuje Komisia hodnotenie ex-post celého programu MIP 2001 – 2006.

— V kontexte tejto dohody bude možné na účely monitorovania využívať skupinu expertov. Spolupráca s ostatnými generálnymi riaditeľstvami (ako napríklad GR REGIO) sa prehĺbi (pozri odpoveď na odsek 91) a memorandum o porozumení s EIB podpísané v roku 2005 umožní využiť skúsenosti a odbornosť EIB.

— Komisia súhlasí a pracuje na tom – vyvíja sa nový softvér e-PMS s cieľom mať jediný počítačový systém alebo databázu, ktorá by poskytovala hodnoverné a úplné informácie o projektoch TEN-T.

88. V rámci limitov stanovených každoročnými rozpočtami a s prihliadnutím na ostatné oblasti s vysokou prioritou povolala Komisia dodatočné štatutárne ľudské zdroje do TEN-T. Komisia navyše plánuje vytvoriť výkonnú agentúru pre TEN-T.

Komisia sa domnieva, že väčšina projektových zamestnancov má nevyhnutné profesionálne skúsenosti (pozri odpoveď na odsek 57). Proces výberu zaručuje nasadenie zamestnancov s primeranými spôsobilosťami a zručnosťami. Školenia na mieste výkonu práce a permanentné vzdelávanie sú v rámci vzdelávacej politiky Komisie veľmi dôležité (pozri odsek 58).

Ako bolo spomenuté v odpovedi na odseky 53 a 60, Komisia sa problému kontinuity venuje realizáciou stabilných a pevných postupov. Od novembra 2003 sa pravidlá Komisie o využívaní SNE (vrátane pravidiel o konflikte záujmov) do značnej miery dodržiavali. GR TREN bude pokračovať v úsilí nasadiť SNE na všeobecnejšie koncepčné úlohy vzťahujúce sa na tvorbu politik a ich implementáciu.

89.

— Bola vykonaná analýza nákladov a prínosov externalizácie riadenia TEB-T.

— Komisia už má zavedenú vzdelávaciu politiku s vysokými normami, ale bude na vyšších úradníkov naliehať, aby ponúkané školenia využívali širšie.

- Komisia sa bude naďalej snažiť, aby SNE boli nasadení na úlohy súvisiace s politikami.
- V rámci GR TREN umožnila decentralizácia využiť odborníkov z iných oddelení, ako aj synergie s ostatnými programami (Marco Polo, RTD, Galileo...). Vytvorenie agentúry pre TEN-T prinesie centralizáciu, ale súčasne ponúkne zjednodušenie a vyššiu kvalitu a efektívnosť riadenia projektov a posilní koordináciu medzi všetkými stranami zúčastnenými na realizácii projektov.
- Na základe revidovaného CBA Komisia navrhla delegovať riadenie programov na výkonnú agentúru.

90. Zatiaľ sa nezistili žiadne prípady nadmerného financovania alebo dvojitého financovania. S nástrojmi, ktoré Komisia už používa (pozri odseky 65 až 79), sa vo všeobecnosti dá zistiť, či projekt, na ktorý sa žiadosť podala, dostáva mnohonásobné financovanie Spoločenstvom. Komisia tiež poukazuje na zodpovednosť členských štátov za poskytnutie úplných a správnych informácií. Komisia nemôže systematicky overovať, či členské štáty poskytli správne údaje, ale to je jeden z aspektov, ktorý sa preveruje pri monitorovacích návštevách a auditoch.

Vzhľadom na časté kontakty a návštevy úradníkov v členských štátoch je riziko nadmerného financovania alebo viacnásobného financovania nízke. Len projekty s hodnotou menšou ako

50 miliónov EUR, ktoré môžu byť spolufinancované prostredníctvom ERDF, môžu znamenať potenciálne riziko dvojitého financovania, keďže v takýchto prípadoch menšej finančnej podpory nie sú členské štáty povinné predložiť projekty na schválenie Komisii. Toto riziko však riešia riadiace a kontrolné systémy členských štátov, ako aj audítorská činnosť. Komisia bude pripomínať členským štátom, že prijímatelia financovania pre TEN-T musia Komisii odhaliť následné poskytnutie zdrojov z ERDF.

91.

- Formuláre na rok 2005 jasne riešia riziko viacnásobného financovania.
- Tieto dve generálne riaditeľstvá prehĺbia spoluprácu okrem iného medzirezortnými konzultáciami, účasťou na stretnutiach organizovaných iným riaditeľstvom a výmenou dokumentácie, ak to bude užitočné a praktické. Komisia sa domnieva, že existujúce kontrolné systémy a požiadavky na prijímateľov na systematickejšie podávanie správ sú dostatočné na to, aby sa odvrátilo riziko viacnásobného financovania. Komisia preskúma vytvorenie databázy projektov TEN-T.
- Komisia tento prístup vyhodnotí.