



## Tisková zpráva

Lucemburk 25. listopadu 2021

### Ve srovnání s ostatními částmi světa zůstává rozvoj dopravní infrastruktury EU v pomalém jízdním pruhu

V posledních letech auditoři EU opakovaně poukazovali na různé nedostatky, které mají dopad na realizaci velkých dopravních projektů v EU. Jaké jsou však výsledky EU v porovnání s jinými zeměmi, jako je Austrálie, Kanada a USA? S cílem odpovědět na tuto otázku provedl Evropský účetní dvůr přezkum srovnávající způsob, jak EU a několik dalších zemí tyto projekty realizují. I když toto srovnání je v některých ohledech uklidňující, v jiných oblastech, jako je realizace projektu, vzbuzuje obavy. Auditoři zejména konstatují, že jiné země si vedou mnohem lépe, pokud jde o zpoždění projektů.

Stejně jako většina zemí vypracovala i EU strategii dopravní infrastruktury. EU je však jedinečná: žádná jiná přezkoumávaná dopravní strategie nestanoví lhůtu pro dokončení celé přeshraniční sítě. Auditoři nicméně v minulosti zjistili, že strategické cíle EU v oblasti dopravy, zejména dokončení hlavní transevropské dopravní sítě (TEN-T) do roku 2030, jsou příliš ambiciózní a ne vždy vedou ke skutečným výsledkům. Není například pravděpodobné, že cíle ztrojnásobení délky vysokorychlostní železniční sítě EU bude dosaženo ve stanovené lhůtě.

Auditoři rovněž poukazují na to, že ve fázi výběru projektů často chybí řádné analýzy nákladů a přínosů. Spolufinancování EU tak může být poskytnuto i v případě, že socioekonomické náklady pravděpodobně převýší přínosy, jako tomu bylo v případě jednoho úseku vysokorychlostní železnice ve Francii. Ve všech hodnocených zemích se naopak k podpoře a zlepšení rozhodování systematicky využívají spolehlivé a podrobné analýzy nákladů a přínosů.

*„EU se snaží dokončit komplexní síť dopravní infrastruktury v celé Evropě,“ uvedla Annemie Turtelboomová, členka Evropského účetního dvora odpovědná za přezkum. „Přestože jsme v minulosti považovali překročení nákladů a zpoždění za stejné překážky pro dosažení tohoto cíle, z našeho srovnání vyplývá, že pokud jde o náklady, vede si EU obdobně jako ostatní země, ale pokud jde o včasné provádění velkých projektů, jsou její výsledky výrazně horší. Při řešení tohoto problému bychom se mohli inspirovat postupy, které se uplatňují v jiných zemích.“*

Auditoři již dříve poukázali na rozdíl mezi odhadovanými a skutečnými náklady velkých dopravních projektů v EU, který v průměru vedl k překročení rozpočtu o více než 2 miliardy EUR na projekt nebo ke 47% zvýšení nákladů oproti původním odhadům. Z přezkumu nicméně vyplynulo, že pokud jde o překračování nákladů, není EU výjimkou: jde o fenomén, který se při budování dopravní infrastruktury objevuje celosvětově. Překročení nákladů, která mají vliv na dopravní projekty spolufinancované EU, jež byly předmětem přezkumu, nejsou vyšší než celosvětový průměr – alespoň dosud nebyly, protože příslušné projekty EU zatím nebyly dokončeny.

Naopak zpoždění jsou ve srovnání s jinými zeměmi charakteristickým rysem projektů EU – možná tím nejcharakterističtější. V loňském roce auditoři EU zjistili, že velké projekty dopravní infrastruktury se

Účelem této tiskové zprávy je informovat o hlavních bodech přezkumu přijatého Evropským účetním dvorem. Plní znění přezkumu je k dispozici na internetové stránce [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu).

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditors [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

v průměru zpožďují o přibližně 11 let. Z přezkumu vyplývá, že to je částečně způsobeno rozdílnými – a někdy i protichůdnými – prioritami EU a jejích členských států, které se zaměřují na své národní zájmy. Členské státy tak přeshraniční úseky projektů, na něž se soustřeďují finanční prostředky EU, často zanedbávají. Tak tomu bylo například v případě Brennerského patního tunelu, kde pro Německo nebyla výstavba severní přístupové trasy do tunelu prioritou, ačkoli EU spolu s Rakouskem a Itálií investovaly do tohoto přeshraničního tunelu již od roku 1986. Pokud jde o koordinaci projektů, EU by se mohla poučit z USA, Švýcarska a Austrálie.

Projekty v EU, jsou-li vybrány, se dále potýkají s nejistotou, například v souvislosti s potřebou získat povolení týkající se životního prostředí a zajistit přijetí ze strany zúčastněných stran, což rovněž přispívá ke zpožděním. V jiných částech světa jsou na tyto překážky lépe připraveni. Například ve Švýcarsku je přijetí ze strany zúčastněných stran pravděpodobnější: kantony a další zúčastněné strany mohou o otázkách souvisejících s projektem diskutovat v poradních výborech. Snižuje se tak pravděpodobnost, že plánování a výstavbu zpozdí soudní řízení.

Auditoři jako jedno z možných řešení, které by mohlo pomoci omezit zpoždění a překračování nákladů u projektů dopravní infrastruktury EU, vyzdvihují systematické monitorování založené na posouzení rizik. Takový mechanismus existuje v USA, kde projekty označené jako vysoce rizikové podléhají posílenému monitorování. U projektů, jejichž náklady se oproti jejich odhadovanému rozpočtu zvyšují o více než 2 % ročně, musí například předkladatelé projektů více informovat vládu a podléhají zvýšenému dohledu ze strany federálních manažerů.

Auditoři rovněž konstatují, že v EU neexistuje žádná zákonná povinnost provádět systematická hodnocení velkých dopravních projektů *ex post*. Takové hodnocení bylo provedeno pouze jednou (v roce 2017) a zaměřilo se výhradně na finanční ukazatele, jako je čerpání dostupných finančních prostředků EU. Oproti tomu Spojené státy, Francie a Norsko uplatňují odlišný přístup a hodnocení projektů *ex post* provádějí systematicky.

### Základní informace

Toto není zpráva o auditu, nýbrž přezkum založený hlavně na veřejně dostupných informacích a podkladech, jež byly shromážděny speciálně k tomuto účelu. Jeho cílem je porovnat rámec EU pro realizaci rozsáhlých infrastrukturních projektů s rámci dalších hodnocených zemí (Austrálie, Francie, Kanady, Norska, Spojených států, Švýcarska) a nalézt příklady postupů, které by mohly být v budoucnu při poskytování podpory EU užitečné pro Evropskou komisi i pro tvůrce politik. Přezkum má rovněž sloužit jako příspěvek k probíhající revizi nařízení o TEN-T.

V rámci přezkumu bylo analyzováno šest dopravních projektů, všechny spolufinancované z Nástroje pro propojení Evropy: Baskická trať Y, Brennerský patní tunel, tunel pod Fehmarnskou úžinou, železniční tunel Lyon-Turín, Rail Baltica a průplav Seina-Severní Evropa. V období 2007–2020 přidělila EU na projekty dopravní infrastruktury v síti TEN-T více než 109 miliard EUR.

Přezkum EÚD „Rámec EU pro velké projekty dopravní infrastruktury: mezinárodní srovnání“ je k dispozici na internetové stránce EÚD ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) ve 23 jazycích EU.

V posledních letech EÚD zveřejnil několik auditních zpráv o dopravní politice EU, včetně zprávy o [velkých projektech dopravní infrastruktury](#), [hlavní silniční síti EU](#) a [vysokorychlostní železniční síti v Evropě](#).

V příštím roce EÚD plánuje vydat zprávu o intermodální nákladní dopravě.

### Kontakt pro tisk

Tiskové oddělení EÚD: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeais: [vincent.bourgeais@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeais@eca.europa.eu) – M: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) – M: (+352) 691 553 547