



Tlačová správa

Luxemburg 24. mája 2016

Železničná nákladná doprava v EÚ: „stále nie na správnej dráhe“, varujú audítori

Podľa novej správy Európskeho dvora audítorov napriek cieľu Európskej komisie presunúť nákladnú dopravu z ciest na železnice podiel železničnej nákladnej dopravy v EÚ v skutočnosti od roku 2011 mierne klesol. Podľa správy je železničná doprava šetrnejšia k životnému prostrediu a využíva menej dovezenej ropy. Stále však nedokáže reagovať na konkurenciu cestnej dopravy.

Audítori preskúmali výkonnosť železničnej nákladnej dopravy v EÚ od roku 2000. Navštívili päť členských štátov – Českú republiku, Nemecko, Španielsko, Francúzsko a Poľsko – od polovice roku 2014 do polovice roku 2015.

Z rozpočtu EÚ sa prispelo sumou približne 28 mld. EUR na financovanie železničných projektov v rokoch 2007 až 2013. Napriek tomu a napriek priorite Komisie presunúť nákladnú dopravu z ciest na železnice železničná nákladná doprava v EÚ nedokázala za posledných 15 rokov účinne reagovať na konkurenciu, ktorú predstavuje cestná doprava, hovoria audítori. Jej výkonnosť zostáva celkovo neuspokojivá.

Audítori zistili, že prepravcovia jasne uprednostňujú cestnú dopravu pred železničnou na prepravu tovaru. Hoci niektoré členské štáty (napr. Rakúsko, Nemecko a Švédsko) dokázali dosiahnuť lepšie výsledky, v priemere podiel železničnej nákladnej dopravy na úrovni EÚ v skutočnosti od roku 2011 mierne klesol. Okrem toho priemerná rýchlosť nákladných vlakov v EÚ je veľmi nízka (len okolo 18 km/h na mnohých medzinárodných trasách).

Dosiahnutie jednotného európskeho železničného priestoru je ešte stále ďaleko, hovoria audítori. Železničná sieť EÚ zväčša zostáva systémom samostatných vnútroštátnych železničných sietí s rôznymi vnútroštátnymi orgánmi a veľmi odlišnými pravidlami na pridelovanie trás, riadenie a spoplatňovanie.

Postupy riadenia dopravy nie sú prispôsobené potrebám železničnej nákladnej dopravy ani v rámci koridorov železničnej nákladnej dopravy: nákladné vlaky sú spoplatnené za každý

Cieľom tejto tlačovej správy je prezentovať hlavné body osobitnej správy prijatej Európskym dvorom audítorov.

Úplné znenie správy je uverejnené na webovej stránke www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – hovorca

Tel.: (+352) 4398 47063

Mobil: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – tlačový tajomník

Tel.: (+352) 4398 45410

Mobil: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi, L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

kilometer využitej železničnej infraštruktúry. Nie je tomu tak vždy v prípade cestnej dopravy.

V troch kontrolovaných členských štátoch bolo viac finančných prostriedkov EÚ vyčlenených na cesty ako na železnice v období rokov 2007 – 2013 a pri vyčlenení finančných prostriedkov EÚ na železničnú dopravu neboli primárne zacielené na potreby sektora železničnej nákladnej dopravy. Napokon, zlá údržba železničnej siete môže ovplyvniť udržateľnosť a výkonnosť.

„Pokiaľ nebudú riešené záležitosti, na ktoré sa poukazuje v našej správe“, povedal Ladislav Balko, člen Dvora audítorov zodpovedný za túto správu, „navýšenie financovania samo o sebe nevyrieši tento problém. Komisia a členské štáty musia pomôcť manažérom železničnej dopravy a infraštruktúry zlepšiť spoľahlivosť železničnej nákladnej dopravy, jej frekvenciu, pružnosť, zameranie na zákazníka, čas a cenu prepravy.“

Audítori odporučili, aby Komisia a členské štáty riešili nedostatky zistené pri liberalizácii trhu železničnej nákladnej dopravy, postupy riadenia dopravy, administratívne a technické obmedzenia, monitorovanie a transparentnosť výkonnosti sektora železničnej nákladnej dopravy, a spravodlivú súťaž medzi rôznymi spôsobmi dopravy.

S cieľom lepšie využiť finančné prostriedky EÚ taktiež odporúčajú, aby Komisia a členské štáty jednotnejšie zosúlادili ciele politiky s pridelovaním finančných prostriedkov a výberom, plánovaním a riadením projektov a údržbou siete.

Poznámka pre vydavateľov

Presadzovanie efektívnejších a udržateľnejších spôsobov dopravy, a najmä železničnej nákladnej dopravy, bolo kľúčovou súčasťou politiky EÚ v posledných 25 rokoch. Už v roku 1992 Európska komisia stanovila presun rovnováhy medzi rôznymi spôsobmi dopravy ako hlavný cieľ. V roku 2001 Komisia potvrdila dôležitosť revitalizácie sektora železničnej dopravy a stanovila cieľ udržať trhovú podiel železničnej nákladnej dopravy v členských štátoch strednej a východnej Európy na úrovni 35 % do roku 2010. Napokon, v roku 2011 Komisia stanovila cieľ presunúť až 30 % nákladu prepraveného po cestách na viac než 300 km na iné spôsoby dopravy, ako je železničná alebo vodná doprava do roku 2030, a viac než 50 % do roku 2050.

Na spotrebe energie a celkových emisiách CO₂ v EÚ sa doprava podieľa približne jednou tretinou. Uprednostňovanie efektívnych a udržateľných spôsobov dopravy, ako je železničná a vnútrozemská vodná doprava pred cestnou dopravou, by pomohlo znížiť závislosť Európy od dovozu ropy a znížiť znečistenie. Podľa Európskej environmentálnej agentúry emisie CO₂ zo železničnej dopravy sú 3,5-krát nižšie na tonokilometer ako emisie z cestnej dopravy. Udržateľnejšie spôsoby dopravy by taktiež mohli pomôcť znížiť náklady súvisiace so zápchami na cestách, ktoré sa podľa súčasných odhadov majú zvýšiť o 50 % do roku 2050, na takmer 200 mld. EUR ročne, a znížiť počet obetí dopravných nehôd.

Objem vnútrozemskej nákladnej dopravy v EÚ (cestnej, železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy) je približne 2 300 miliárdach tonokilometrov ročne, pričom cestná doprava tvorí približne 75 % z tohto celku.

Osobitná správa č. 8/2016 „Železničná nákladná doprava v EÚ: stále nie na správnej dráhe“ je dostupná v 23 jazykoch EÚ.