



## Tisková zpráva

Lucemburk 24. května 2016

### Železniční nákladní doprava v EU „stále není na správné cestě“, upozorňují auditoři EU

Přestože Evropská komise stanovila cíl přesunout přepravu zboží ze silnice na železnici, podle nové zprávy Evropského účetního dvora podíl železniční dopravy na nákladní dopravě v EU od roku 2011 ve skutečnosti lehce poklesl. Železniční doprava je ohleduplnější k životnímu prostředí a využívá méně dovážené ropy, uvádí se ve zprávě. Nedaří se jí však reagovat na konkurenci silniční dopravy.

Auditoři prověřovali výkonnost železniční nákladní dopravy v EU od roku 2000. Od poloviny roku 2014 do poloviny roku 2015 navštívili pět členských států: Českou republiku, Německo, Španělsko, Francii a Polsko.

Z rozpočtu EU bylo na financování železničních projektů v letech 2007 až 2013 poskytnuto přibližně 28 miliard EUR. Navzdory této skutečnosti a prioritě, kterou Komise přisoudila přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici, nebyla železniční nákladní doprava v EU v uplynulých 15 letech schopna účinně reagovat na konkurenci silniční dopravy, uvádějí auditoři. Její celková výkonnost zůstává neuspokojivá.

Auditoři zjistili, že zasilatelé při dopravě zboží jasně upřednostňují silniční dopravu před železniční. Ačkoli některým členským státům (například Rakousku, Německu a Švédsku) se podařilo dosáhnout lepších výsledků, průměrný podíl železniční nákladní dopravy na úrovni EU ve skutečnosti od roku 2011 lehce poklesl. Také průměrná rychlost nákladních vlaků v EU je velmi nízká (na mnoha mezinárodních tratích pouze kolem 18 km/h).

Auditoři konstatují, že jednotný evropský železniční prostor není ještě zdaleka vybudován. Železniční síť EU celkem vzato zůstává systémem samostatných sítí s různými vnitrostátními orgány a velmi odlišnými vnitrostátními předpisy upravujícími přidělování tras, řízení a cenotvorbu.

Postupy řízení provozu nejsou přizpůsobeny potřebám železniční nákladní dopravy, a to ani na železničních nákladních koridorech: nákladní vlaky musí platit poplatky za každý kilometr použité

*Účelem této tiskové zprávy je informovat o hlavních zjištěních zvláštní zprávy přijaté Evropským účetním dvorem.*

*Celé znění této zprávy je k dispozici na internetové stránce [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – mluvčí

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – pracovník tiskového oddělení

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

železniční infrastruktury. U silniční dopravy tomu tak vždy není.

Ve třech z navštívených členských států bylo v období 2007–2013 více prostředků EU přiděleno na silnice než na železnici, a pokud byly prostředky EU přiděleny na železniční dopravu, nebyly v první řadě využity na potřeby železniční nákladní dopravy. A konečně udržitelnost a výkonnost může ovlivňovat také špatná údržba železniční sítě.

*„Nebudou-li otázky, na něž poukazujeme ve své zprávě, řešeny“, uvedl Ladislav Balko, člen Účetního dvora odpovědný za zprávu, „pak další financování samo o sobě tento problém nevyřeší. Komise a členské státy musí provozovatelům vlaků a dopravní cesty pomoci zlepšit spolehlivost, četnost, pružnost, zaměření na zákazníky a přepravní dobu i cenu železniční nákladní dopravy.“*

Auditoři doporučují, aby se Komise a členské státy zabývaly nedostatky, které byly zjištěny v souvislosti s liberalizací trhu železniční nákladní dopravy, postupy řízení provozu, správnými a technickými omezeními, monitorováním a transparentností výkonnosti železniční nákladní dopravy a spravedlivou hospodářskou soutěží mezi různými druhy dopravy.

Mají-li se prostředky EU lépe využívat, auditoři dále doporučují, aby Komise a členské státy našly větší soulad mezi cíli politiky na jedné straně a přidělenými prostředky a výběrem, plánováním a řízením projektů a údržbou sítě na druhé straně.

### **Poznámky pro redaktory**

Podpora efektivnějších a udržitelnějších způsobů dopravy a zejména železniční nákladní dopravy je klíčovou součástí politiky EU posledních 25 let. Již v roce 1992 stanovila Evropská komise změnu poměru mezi různými druhy dopravy jako jeden ze svých hlavních cílů. V roce 2001 Evropská komise potvrdila význam revitalizace odvětví železniční dopravy a jako cíl stanovila udržet do roku 2010 tržní podíl odvětví železniční nákladní dopravy ve státech střední a východní Evropy na 35 %. A konečně v roce 2011 stanovila Komise cíl převést 30 % nákladní silniční přepravy na vzdálenosti nad 300 km do roku 2030 na jiné druhy dopravy, například na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.

Na dopravu připadá asi jedna třetina spotřeby energie a celkových emisí CO<sub>2</sub> v EU. Podpora efektivních a udržitelných způsobů dopravy, jako jsou železnice a vnitrozemské vodní cesty, proti silniční dopravě by mohla omezit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit znečištění. Podle Evropské agentury pro životní prostředí jsou emise CO<sub>2</sub> z železniční dopravy na tunokilometr 3,5krát nižší než emise ze silniční dopravy. Udržitelnější způsoby dopravy by rovněž mohly snížit náklady spojené s přetížením silniční sítě (které se mají podle odhadů do roku 2050 zvýšit asi o 50 % na téměř 200 miliard EUR ročně) a omezit počet obětí dopravních nehod.

Objem vnitrozemské nákladní dopravy v EU (zahrnující silniční dopravu, železniční dopravu a vnitrozemské vodní cesty) dosahuje přibližně 2 300 miliard tunokilometrů ročně, přičemž zhruba 75 % celého objemu připadá na silniční dopravu.

Zvláštní zpráva č. 8/2016 „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“ je k dispozici ve 23 jazycích EU.