



## Tisková zpráva Lucemburk 26. června 2018

### Vysokorychlostní železnice v EU: nesouvislý systém tratí bez realistického dlouhodobého plánu, říkají auditoři

Podle nové zprávy Evropského účetního dvora není pravděpodobné, že stávající dlouhodobý plán EU pro vysokorychlostní železnici bude realizován, a EU nemá žádnou promyšlenou celoevropskou strategickou koncepci pro tento sektor. Podle auditorů je evropská vysokorychlostní železniční síť pouze nesouvislým systémem vnitrostátních tratí bez řádné přeshraniční koordinace, které členské státy plánují a budují izolovaně, a jehož výsledkem jsou nedostatečné spoje. Komise nemá k dispozici žádné právní nástroje ani žádné rozhodovací pravomoci, aby zajistila, že členské státy učiní rychlý pokrok směrem k dokončení koridorů hlavní sítě.

Od roku 2000 poskytla EU na podporu investic do vysokorychlostních železničních tratí spolufinancování ve výši 23,7 miliardy EUR. Auditoři navštívili šest členských států (Francie, Španělsko, Itálie, Německo, Portugalsko a Rakousko) a analyzovali výdaje na více než 5 000 km vysokorychlostních železničních tratí, jež pokrývaly přibližně 50 % celé vysokorychlostní železniční sítě EU. Zjistili, že i když délka vnitrostátních vysokorychlostních železničních sítí roste, cíle Komise z roku 2011 – ztrojnásobení počtu kilometrů vysokorychlostních železničních tratí (na 30 000 km) do roku 2030 – nebude dosaženo.

*„Byl vybudován nesouvislý systém nedostatečně propojených vnitrostátních tratí,“ uvedl Oscar Herics, člen Evropského účetního dvora odpovědný za tuto zprávu. „Výstavba vysokorychlostních tratí překračujících vnitrostátní hranice nepředstavuje pro členské státy prioritu a Komise nemá pravomoc toto výstavbu právně vymáhat. To znamená, že přidaná hodnota spolufinancování EU je nízká.“*

Rozhodnutí o výstavbě vysokorychlostních tratí bývá často založeno na politických faktorech a analýzy nákladů a přínosů se obecně jako podpora nákladově efektivního rozhodování nevyužívají. V mnoha případech vlaky jezdí na vysokorychlostních tratích mnohem nižší průměrnou rychlostí (pouze 45 % maximální rychlosti), než pro jakou je trať konstruována. Pokud se průměrná rychlost pohybuje tak nízko pod návrhovou rychlostí, vyvolává to podle auditorů otázky ohledně řádného finančního řízení.

Vysokorychlostní železniční infrastruktura je drahá: cena tratí, které jsme kontrolovali, v průměru dosahovala 25 milionů EUR na kilometr. Čtyři z deseti tratí budou stát více než 100 milionů EUR za ušetřenou minutu jízdy. Nejvyšší

Účelem této tiskové zprávy je informovat o hlavních zjištěních zvláštní zprávy Evropského účetního dvora. Plné znění této zprávy je k dispozici na internetové stránce [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).

## ECA Press

Mark Rogerson – tiskový 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)

@EUAuditors

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

ceny bylo dosaženo na trati Stuttgart – Mnichov, kde bude každá ušetřená minuta stát 369 milionů EUR. Řádné uvážení alternativního řešení modernizace stávajících konvenčních tratí by mohlo ušetřit miliardy eur.

Překročení nákladů a zpoždění byla spíše pravidlem než výjimkou. Překročení nákladů na investice do vysokorychlostních železnic rozpočet EU nezatěžuje, protože výše spolufinancování je omezeno a veškerá navýšení nákladů jsou hrazena z rozpočtů členských států. V souhrnu činilo překročení nákladů na prověřované projekty a tratě 5,7 miliardy EUR na úrovni projektů a 25,1 miliardy EUR na úrovni tratí. Osm z 30 kontrolovaných projektů mělo zpoždění nejméně jeden rok a u pěti z deseti tratí došlo ke zpoždění, které přesáhlo deset let.

Podle příslušné referenční hodnoty by na vysokorychlostní trati mělo být v ideálním případě přepraveno 9 milionů cestujících za rok, aby byla úspěšná, uvádí auditoři. U tří ze sedmi dokončených tratí, které jsme kontrolovali, byl však počet přepravených cestujících mnohem nižší. To znamená, že u těchto tratí existuje vysoké riziko neúčinného vynaložení spolufinancování EU ve výši 2,7 miliardy EU. Devět ze čtrnácti auditovaných tratí a přeshraničních spojů dále nemělo ve svých spádových oblastech v okolí tratě dostatečný počet potenciálních cestujících, aby mohly být úspěšné.

Auditoři již v roce 2010 vyzvali k přijetí naléhavých opatření za účelem odstranění všech technických, administrativních a dalších překážek interoperability železnic. Zjistili však, že v roce 2018 tyto překážky stále přetrvávají, což souvislému a konkurenceschopnému přeshraničnímu provozu vysokorychlostní železnice brání. Ve Francii a Španělsku není zatím v oblasti osobní železniční dopravy otevřený přístup na trh. V Itálii a v omezené míře v Rakousku, kde na železnici existuje hospodářská soutěž, byly spoje častější a služby kvalitnější, zatímco ceny jízdenek byly nižší. Celková účinnost vysokorychlostních služeb by se zvýšila zavedením integrovaného systému pro zajišťování jízdenek, zlepšením přístupu ke stanicím a zlepšením spojů.

Auditoři Evropské komisi doporučují, aby:

- plánovala realisticky a dlouhodobě;
- se s členskými státy dohodla, které klíčové strategické úseky budou vybudovány jako první a na základě posouzení potřeby vysokorychlostních tratí, bedlivého monitorování a vynutitelných pravomocí zajistila, že závazky týkající se dokončení vysokorychlostní železniční sítě byly dodrženy;
- spojila spolufinancování EU se strategickými prioritními projekty, účinnou hospodářskou soutěží na železnici a dosahováním výsledků;
- zjednodušila zadávání veřejných zakázek je pro přeshraniční projekty, využívala k vyřizování formalit „jednotná kontaktní místa“ a odstranila všechny administrativní a regulační překážky interoperability.
- zlepšila provoz vysokorychlostních železnic pro cestující, například vydáváním elektronických jízdenek a zjednodušením poplatků za přístup k trati.

### **Poznámky pro redaktory**

EÚD předkládá své zvláštní zprávy Evropskému parlamentu a Radě EU a také dalším subjektům, které o to mají zájem, jako jsou národní parlamenty, subjekty působící v příslušném odvětví a zástupci občanské společnosti. Velká většina doporučení, která předkládáme ve svých zprávách, je uvedena do praxe. Vysoká míra přijatých doporučení podtrhuje přínos naší práce pro občany EU.

Zvláštní zpráva č. 19/2018 „Vysokorychlostní železnice v Evropě: neúčinný a nesouvislý systém jako důsledek neexistence celoevropské sítě“ ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) je nyní k dispozici na internetové stránce EÚD v angličtině. Ostatní jazykové verze budou k dispozici v nejbližší době.