

Osobitná správa

Európska vysokorýchlostná železničná sieť: namiesto reality len neefektívne izolované úseky

(podľa článku 287 ods. 4 druhého pododseku ZFEÚ)



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV

AUDÍTORSKÝ TÍM

V osobitných správach EDA sa predkladajú výsledky jeho auditov, ktoré sa týkajú politik a programov EÚ alebo tém riadenia súvisiacich s konkrétnymi rozpočtovými oblasťami. Dvor audítorov vyberá a navrhuje tieto audítorské úlohy tak, aby mali maximálny dosah, pričom sa zohľadňujú riziká pre výkonnosť či zhodu, výška súvisiacich príjmov alebo výdavkov, budúci vývoj a politický a verejný záujem.

Tento audit výkonnosti vykonala audítorská komora II, ktorá sa špecializuje na výdavkové oblasti investícií na podporu súdržnosti, rastu a začlenenia a ktorej predsedá členka EDA Iliana Ivanova. Tento audit viedol člen EDA Oskar Herics a podporu mu poskytol Thomas Obermayr, vedúci kabinetu, Pietro Puricella, hlavný manažér; Luc T'Joel, vedúci úlohy; Marcel Bode, Dieter Böckem, Guido Fara, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Nils Odins, Milan Smid, audítori. Richard Moore poskytol jazykovú podporu.



Zľava doprava: Thomas Obermayr, Guido Fara, Milan Smid, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Richard Moore, Luc T'Joel, Marcel Bode, Pietro Puricella, Dieter Böckem, Oskar Herics.

OBSAH

	Bod
Skratky a glosár	
Zhrnutie	I – XI
Úvod	1 – 13
Vysokorýchlostné železničné trate v Európe	1 – 2
Vysokorýchlostná železničná sieť v EÚ sa rozrastá z hľadiska veľkosti aj miery využívania	3 – 4
Politiky EÚ týkajúce sa vysokorýchlostných železníc	5 – 9
Dopravná politika	5 – 7
Politika súdržnosti	8 – 9
Podpora EÚ na budovanie vysokorýchlostných tratí: významná, ale len zlomok celkových nákladov	10 – 13
Rozsah auditu a audítorský prístup	14 – 20
Pripomienky	21 – 95
Investície do vysokorýchlostných železníc spolufinancované EÚ môžu byť prospešné, neexistuje však spoľahlivý strategický prístup na úrovni EÚ	21 – 36
Vysokorýchlostná železnica je prínosným druhom dopravy, ktorý prispieva k dosahovaniu cieľov EÚ v oblasti udržateľnej mobility	21 – 22
Právomoci Komisie sú obmedzené a jej plán strojnásobiť sieť vysokorýchlostných železníc sa pravdepodobne nesplní	23 – 26
Členské štáty samy plánujú svoje vnútroštátne siete a rozhodujú o nich, čoho výsledkom sú slabo prepojené vnútroštátne vysokorýchlostné siete	27 – 36
Pri rozhodovaní chýbajú spoľahlivé analýzy nákladov a prínosov	37 – 58
Tzv. veľmi vysoká rýchlosť nie je potrebná všade	37 – 44
Nákladová efektívnosť sa kontroluje len zriedka	45 – 48
V členských štátoch sa ako nástroj pri rozhodovaní nepoužívajú analýzy nákladov a prínosov	49 – 51
Prekračovanie nákladov, oneskorenia výstavby a oneskorenia spustenia prevádzky: nie výnimka, ale norma	52 – 58

Pohľad občanov: posúdenie času cesty, cien a spojov, služieb pre cestujúcich, staníc a ich spádových oblastí v reálnom živote	59 – 77
Čas cesty a ceny lístkov sú dôležitými faktormi úspešnosti	59 – 63
Ďalšie zlepšenia potrebné v oblasti cestovných lístkov a monitorovania údajov o osobnej doprave	64 – 67
Je dôležitý aj počet, aj poloha staníc	68 – 77
Udržateľnosť vysokorýchlostných železníc: účinnosť spolufinancovania EÚ je ohrozená	78 – 85
Analýza údajov o cestujúcich: na troch zo siedmich dokončených vysokorýchlostných železničných tratí sa prepravuje menej cestujúcich, ako je referenčná hodnota 9 miliónov ročne	79
Analýza počtu obyvateľov spádových oblastí pozdĺž tratí: 9 zo 14 kontrolovaných vysokorýchlostných tratí a úsekov nemá dostatočný počet potenciálnych cestujúcich	80 – 82
Konkurencieschopnosť vysokorýchlostných železníc voči iným druhom dopravy: zatiaľ nie je zavedená zásada „znečisťovateľ platí“	83 – 85
Bezproblémová a konkurencieschopná cezhraničná vysokorýchlostná železničná doprava: zatiaľ nie všade	86 – 95
Vzhľadom na mnohé prekážky, ktoré stále existujú, je ešte dlhá cesta ku konkurencieschopnému otvoreniu trhov na vysokorýchlostných tratiach v EÚ	86 – 88
Spoplatnenie prístupu ku koľajam: príliš zložitá a potenciálna prekážka hospodárskej súťaže	89 – 92
Silný a nezávislý regulátor: je potrebný, ale nie vždy existuje	93 – 95
Závery a odporúčania	96 – 106
Vysokorýchlostná železničná doprava má mnohé výhody, v EÚ však v tejto oblasti neexistuje realistický dlhodobý plán a neexistuje ani skutočná vysokorýchlostná sieť EÚ	96 – 98
Zásady riadneho finančného hospodárenia sa pri kontrolovaných investíciách do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry neuplatňovali dôsledne	99 – 100
Posúdenie situácie z hľadiska občanov EÚ zvyrazňuje výhody vysokorýchlostných železníc, ale udržateľnosť spolufinancovania vysokorýchlostných železničných tratí z EÚ je ohrozená	101 – 103

Bezproblémová a konkurencieschopná cezhraničná vysokorýchlostná
železničná doprava stále nie je celkom k dispozícii

104 – 106

Príloha I – Mapa európskej vysokorýchlostnej siete

Príloha II – Prehľad financovania vysokorýchlostných železníc od roku 2000 podľa členských štátov a spôsobu riadenia

Príloha III – Analýza projektov

Príloha IV – Kľúčové údaje o vysokorýchlostných železniciach podľa členských štátov

Príloha V – Analýza využívania rýchlosti

Príloha VI – Pohľad občanov: Posúdenie času cesty, cien a spojov na kontrolovaných vysokorýchlostných železničných tratiach: metodika a údaje

Príloha VII – Vplyv staníc na čas cesty a rýchlosť

Príloha VIII – Mapy spádových oblastí a kľúčové údaje k jednotlivým kontrolovaným vysokorýchlostným tratiam a k posudzovaným hraničným priechodom

Príloha IX – Analýza staníc

Odpovede Komisie

SKRATKY A GLOSÁR

Analýza nákladov a prínosov (CBA)	Analytický nástroj používaný na posudzovanie investičných rozhodnutí na základe porovnania predpokladaných nákladov a očakávaných prínosov. Zmyslom CBA je napomôcť efektívnejšiemu pridelovaniu zdrojov a umožniť príslušným aktérom prijať informované rozhodnutie, či realizovať, alebo nerealizovať investičný návrh alebo jeho možné alternatívy.
ČŠ (Členské štáty)	Členské štáty Európskej únie.
EFRR (Európsky fond regionálneho rozvoja)	Investičný fond, ktorého cieľom je posilnenie hospodárskej a sociálnej súdržnosti v rámci EÚ prostredníctvom vyrovnávania regionálnych rozdielov, a to formou finančnej podpory na budovanie infraštruktúr a produktívnych investícií do vytvárania pracovných miest, najmä v podnikoch.
ERA (Železničná agentúra Európskej únie)	Agentúra zriadená v roku 2004 s cieľom podporovať vytváranie technických špecifikácií interoperability vrátane ERTMS a prispievať k účinnému fungovaniu jednotného európskeho železničného priestoru.
ERTMS (Európsky systém riadenia železničnej dopravy)	Hlavný európsky projekt, ktorého cieľom je nahradiť rôzne vnútroštátne systémy riadenia a kontroly vlakov na podporu interoperability.
Ex ante kondicionality	Podmienky, ktoré je nutné splniť pred podporou dlhodobých a strategických plánov v oblasti infraštruktúry a ktoré slúžia ako rámec pre investície do spolufinancovania z EÚ.
GR MOVE	Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu
GR REGIO	Generálne riaditeľstvo pre regionálnu a mestskú politiku
INEA (Výkonná agentúra pre inovácie a siete)	Nástupnícka organizácia Výkonnej agentúry pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA), ktorú zriadila Európska komisia v roku 2006 na riadenie technického a finančného vykonávania jej programu TEN-T. INEA začala svoju činnosť 1. januára 2014 na vykonávanie častí týchto programov EÚ: Nástroja na prepájanie Európy (NPE), programu Horizont 2020 a programov z minulosti (TEN-T a Marco Polo z rokov 2007 – 2013).
Interoperabilita	Iniciatíva Európskej komisie na podporu jednotného trhu v železničnom sektore. V technickej špecifikácii interoperability sa vymedzujú technické normy potrebné na uspokojenie základných požiadaviek na dosiahnutie interoperability. Medzi tieto požiadavky patria okrem iného bezpečnosť, spoľahlivosť a dostupnosť, ochrana zdravia a životného prostredia, technická kompatibilita a vyhotovenie, vďaka ktorému budú môcť vlaky bez problémov premávať na všetkých úsekoch európskej železničnej siete.

KF (Kohézny fond)	Fond, ktorého cieľom je posilniť hospodársku a sociálnu súdržnosť v Európskej únii prostredníctvom financovania projektov v oblasti životného prostredia a dopravy v členských štátoch, ktorých HDP na obyvateľa je nižší ako 90 % priemeru EÚ.
NPE (Nástroj na prepájanie Európy)	Mechanizmus, ktorým sa od roku 2014 poskytuje finančná pomoc trom sektorom – sektoru energetiky, dopravy a informačných a komunikačných technológií (IKT). V týchto troch oblastiach NPE slúži na identifikovanie investičných priorít, ktoré je potrebné realizovať v najbližšom desaťročí. V oblasti dopravy sú týmito prioritami prepojené dopravné koridory a ekologickejšie spôsoby dopravy.
Poplatky za prístup ku koľajam	Poplatky, ktoré platia prevádzkovatelia železničnej dopravy manažérovi infraštruktúry ako súčasť nákladov na infraštruktúru.
Pridaná hodnota EÚ	Pridaná hodnota EÚ je hodnota vytváraná prostredníctvom EÚ nad rámec hodnoty, ktorá by inak bola vytvorená samostatnou činnosťou členských štátov. V oblasti vysokorýchlostných železničných tratí sa investovaním finančných prostriedkov EÚ do tratí v členských štátoch vytvára pridaná hodnota aj pre občanov EÚ (napríklad vďaka uľahčeniu cestovania a skráteniu celkového času cesty). Výdavky na nadnárodné koridory, ktorými sa má dobudovať železničná sieť v EÚ, sú však automaticky silnejším kandidátom na financovanie z EÚ vzhľadom na spoločný záujem: majú vyššiu pridanú hodnotu EÚ.
Spádová oblasť	Oblasť, z ktorej je možné dostať sa autom na stanicu vysokorýchlostnej železnice za daný čas (na účely tejto správy 15, 30 alebo 60 minút).
TEN-T (transeurópske dopravné siete)	Plánovaný súbor sietí cestnej, železničnej, leteckej a vodnej dopravy v Európe. Siete TEN-T sú súčasťou širšieho systému transeurópskych sietí (TEN), ktoré zahŕňajú telekomunikačnú sieť (eTEN) a navrhovanú energetickú sieť (TEN-E).
Vysokorýchlostná železnica	Železničné služby poskytované na nových osobitne projektovaných tratiach s maximálnou prevádzkovou rýchlosťou aspoň 250 km/h a služby poskytované na konvenčných tratiach s maximálnou prevádzkovou rýchlosťou aspoň 200 km/h.
Vyťaženosť	V tomto kontexte ide o mieru využívania vysokorýchlostných tratí vymedzenú ako podiel počtu cestujúcich využívajúcich danú trať a dĺžky trate v kilometroch.
Využívanie rýchlosti	Pomer skutočnej rýchlosti vnímanej cestujúcim k maximálnej prevádzkovej a konštrukčnej rýchlosti trate.

ZHRNUTIE

I. Vysokorýchlostná železnica je pohodlný, bezpečný, flexibilný a environmentálne udržateľný spôsob dopravy. Prináša environmentálne vlastnosti a sociálno-ekonomické výhody, ktoré môžu podporiť plnenie cieľov dopravnej politiky a politiky súdržnosti EÚ. Od roku 2000 EÚ v rámci spolufinancovania vynaložila 23,7 mld. EUR na podporu investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry.

II. Vykonalí sme audit výkonnosti dlhodobého strategického plánovania vysokorýchlostných tratí v EÚ z hľadiska nákladovej efektívnosti (s posúdením nákladov na výstavbu, oneskorení, prekračovania nákladov a využívania vysokorýchlostných tratí spolufinancovaných z EÚ) a z hľadiska udržateľnosti a pridanej hodnoty EÚ spolufinancovania z EÚ. Audit sme vykonali v šiestich členských štátoch, pričom sme analyzovali výdavky na viac než 5 000 km infraštruktúry na desiatich vysokorýchlostných železničných tratiach a štyroch hraničných priechodoch, ktoré tvoria približne 50 % vysokorýchlostných železničných tratí v Európe.

III. Zistili sme, že súčasný dlhodobý plán EÚ nie je podložený spoľahlivou analýzou, pravdepodobne nebude splnený a chýba mu spoľahlivý strategický prístup na úrovni EÚ. Aj keď vnútroštátne vysokorýchlostné železničné siete sa rozrastajú do dĺžky, cieľ Komisie z roku 2011 strojnásobiť počet kilometrov vysokorýchlostných železničných tratí do roku 2030 sa nepodarí splniť: v súčasnosti sa používa 9 000 km vysokorýchlostných tratí a v roku 2017 ich bolo vo výstavbe približne 1 700 km. Proces od začatia prác na vysokorýchlostnej trati do spustenia prevádzky trvá priemerne okolo 16 rokov.

IV. V súčasnosti neexistuje žiadna európska vysokorýchlostná železničná sieť a Komisia nemá nijaké právne nástroje ani rozhodovacie právomoci, ktorými by mohla zabezpečiť, aby členské štáty uskutočnili rapídny pokrok smerom k dokončeniu koridorov základnej siete určených v nariadení o TEN-T. V dôsledku toho existujú len izolované úseky vnútroštátnych vysokorýchlostných tratí naplánovaných a vybudovaných členskými štátmi. Tento nesúrodý systém bol vybudovaný bez riadnej cezhraničnej koordinácie: napriek podpísaným medzinárodným zmluvám a zahrnutiu ustanovení vyžadujúcich výstavbu koridorov základnej siete do roku 2030 do nariadenia o TEN-T nepatrí výstavba vysokorýchlostných tratí cez

medzištátne hranice medzi vnútroštátne priority. To znamená nízku pridanú hodnotu EÚ spolufinancovania investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry zo zdrojov EÚ.

V. Kvalita posudzovania skutočných potrieb je v členských štátoch nízka a o alternatívnych riešeniach modernizácie existujúcich konvenčných tratí sa často náležite neuvažuje, aj keď táto možnosť potenciálne ponúka významné úspory. Rozhodnutia o budovaní vysokorýchlostných tratí často vychádzajú z politických úvah a analýzy nákladov a prínosov sa ako nástroj na pomoc v záujme prijímania nákladovo efektívnych rozhodnutí bežne nepoužívajú.

VI. Vysokorýchlostná železničná infraštruktúra je drahá a bude ešte drahšia: trate, ktoré boli predmetom auditu, stáli priemerne 25 mil. EUR na km (pričom sa nebrali do úvahy ešte nákladnejšie projekty s tunelmi). Tieto náklady mohli byť v skutočnosti oveľa nižšie, pričom by to na prevádzku malo len malý alebo nijaký vplyv. Vysokorýchlostné trate totiž nie sú potrebné všade, kde sa vybudovali. V mnohých prípadoch po vysokorýchlostných tratiach jazdia vlaky oveľa nižšou priemernou rýchlosťou, než na akú je trať navrhnutá. Náklady na vybudovanie trate narastajú úmerne konštrukčnej rýchlosti a infraštruktúra vhodná na veľmi vysokú rýchlosť prevádzky (300 km/h a viac) je mimoriadne nákladná. Takéto vysoké rýchlosti sa však v praxi nikdy nedosahujú: na tratiach, ktoré boli predmetom auditu, dosahujú vlaky priemerne len asi 45 % konštrukčnej rýchlosti trate, len na dvoch tratiach sa dosahuje priemerná rýchlosť vyššia ako 200 km/h a na žiadnej trati to nie je viac ako 250 km/h. Priemerná rýchlosť o toľko nižšia od konštrukčnej rýchlosti vyvoláva otázky z hľadiska riadneho finančného hospodárenia.

VII. Analyzovali sme aj náklady na minútu cesty ušetrenú zavedením vysokorýchlostnej železnice. Zistili sme, že štyri z desiatich tratí, ktoré boli predmetom auditu, budú stáť viac ako 100 mil. EUR na ušetrenú minútu cesty. Toto číslo je najvyššie na trati Štuttgart – Mníchov, ktorá bude stáť až 369 mil. EUR na ušetrenú minútu cesty. Prekračovanie nákladov krytých z vnútroštátnych rozpočtov a oneskorenia neboli žiadnou výnimkou, ale naopak normou. Prekročenie nákladov na trate a projekty, ktoré boli predmetom auditu, dosiahlo spolu 5,7 mld. EUR na úrovni projektov a 25,1 mld. EUR na úrovni tratí (44 % resp. 78 %). Aj oneskorenia na úrovni projektov a tratí boli významné: osem z 30 projektov, ktoré boli predmetom auditu, sa oneskorili aspoň o jeden rok a výstavba piatich tratí (polovica

zo vzorky, ktorá bola predmetom auditu) sa oneskorila o viac ako desaťročie. Ak by sa týmto oblastiam venovala náležitá pozornosť, mohli sa ušetriť stovky miliónov eur a zabezpečiť riadne využitie vybudovaných tratí.

VIII. S cieľom získať prehľad, aký prínos predstavujú vysokorýchlostné železnice pre občanov EÚ, sme analyzovali a porovnávali aj časy cesty až na miesto určenia, ceny a počty spojov vysokorýchlostných železníc a konkurenčnej dopravy (leteckej, konvenčnej železničnej a cestnej). Dospeli sme k záveru, že dôležitým faktorom úspešnosti je aj celkový čas cesty, aj jej cenová hladina. Spolu s účinnou pravidelnosťou služieb by tieto faktory mohli umožniť zvýšenie trhového podielu vysokorýchlostných železníc. Konkurencia medzi jednotlivými spôsobmi dopravy je silná a má vplyv na udržateľnosť vysokorýchlostných tratí: vysokorýchlostné železnice nesúťažia s ostatnými spôsobmi dopravy na rovnocennom základe.

IX. Udržateľnosť ich spolufinancovania z EÚ je podľa nášho posúdenia ohrozená. Podľa referenčných hodnôt by na úspešnosť vysokorýchlostnej trate bolo v ideálnom prípade potrebných deväť miliónov cestujúcich ročne. Na troch zo siedmich dokončených vysokorýchlostných tratí, ktoré sme kontrolovali, bol počet prepravených cestujúcich oveľa nižší. Náklady na infraštruktúru týchto tratí predstavovali 10,6 mld. EUR, pričom príspevok EÚ dosiahol 2,7 mld. EUR. To znamená, že existuje vysoké riziko neefektívneho vynakladania prostriedkov z EÚ na tieto trate. Z nášho posúdenia počtu obyvateľov v spádových oblastiach kontrolovaných tratí vyplýva, že deväť zo 14 tratí a hraničných priechodov, ktoré boli predmetom auditu, nemá dostatok potenciálnych cestujúcich, aby tieto projekty mohli byť úspešné. Patria medzi ne už spomenuté tri trate, na ktorých cestuje menej cestujúcich v porovnaní s referenčnou hodnotou 9 miliónov.

X. V roku 2010 sme vydali správu s výzvou na naliehavé kroky v záujme odstránenia všetkých technických, administratívnych a iných prekážok interoperability železníc. Zistili sme však, že tieto prekážky napriek tomu pretrvávajú aj v roku 2018. Vo Francúzsku a v Španielsku nie je trh osobnej železničnej dopravy otvorený. V Taliansku a do istej miery aj v Rakúsku je otvorená hospodárska súťaž na tratiach; v týchto členských štátoch sú služby častejšie, kvalitnejšie a ceny lístkov sú nižšie. Služby pre cestujúcich by ešte viac bolo možné

skvalitniť zavedením integrovaných systémov predaja cestovných lístkov a venovaním väčšej pozornosti monitorovaniu a normalizácii údajov o spokojnosti zákazníkov a o presnosti.

XI. V záujme úspešného pokračovania spolufinancovania vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry zo zdrojov EÚ v ďalšom programovom období odporúčame, aby Komisia prijala viaceré kroky. Patria medzi ne:

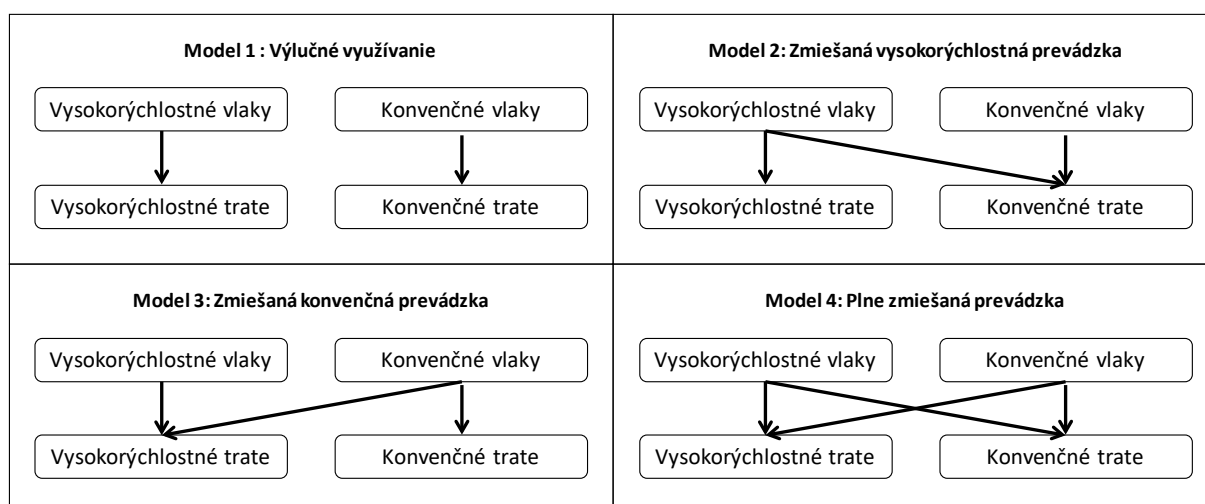
- i) uskutočnenie realistického dlhodobého plánu a dohoda s členskými štátmi na kľúčových strategických úsekoch, ktoré sa budú realizovať ako prvé, pričom je potrebné dôsledné monitorovanie a právomoci na presadzovanie rešpektovania záväzkov dobudovať základnú vysokorýchlostnú železničnú sieť EÚ;
- ii) prepojenie spolufinancovania EÚ s vyčlenenými projektmi strategickej priority, účinnou hospodárskou súťažou a dosahovaním výsledkov;
- iii) zjednodušenie cezhraničnej výstavby z hľadiska postupov verejného obstarávania, využívanie „jednotného kontaktného miesta“ pre formality a odstránenie všetkých zvyšných prekážok;
- iv) kroky na skvalitnenie vysokorýchlostnej železničnej dopravy pre cestujúcich, napríklad elektronický predaj lístkov, zjednodušenie poplatkov za prístup ku koľajam a zlepšenie predkladania správ občanom o časovej presnosti a spokojnosti zákazníkov.

ÚVOD

Vysokorýchlostné železničné trate v Európe

1. Vysokorýchlostné železničné trate sa v Európe začali budovať po ropnej kríze v roku 1974. Energetická závislosť Európy ohrozovala vnútornú mobilitu, a preto sa viaceré členské štáty rozhodli vyvinúť bezpečný, rýchly, pohodlný a ekologický spôsob dopravy v podobe vysokorýchlostných železničných tratí. Prvou európskou krajinou, ktorá slávnostne otvorila vysokorýchlostnú železničnú trať, bolo Taliansko: trať z Florencie do Ríma sa otvorila v roku 1977. Krátko potom Francúzsko uviedlo do prevádzky svoje trate „Trains à Grande Vitesse“ (TGV). Prvé vysokorýchlostné trate v Nemecku, po ktorých jazdili vlaky Intercity Express (ICE), sa otvorili začiatkom 90. rokov 20. storočia a španielska vysokorýchlostná železnica „Alta Velocidad Española“ (AVE) funguje od roku 1992.
2. V súčasnosti neexistuje žiadna jednotná európska vysokorýchlostná železničná sieť, miesto toho v rôznych členských štátoch existujú rôzne prevádzkové modely (**ilustrácia 1**). Sú to napríklad zmiešané vysokorýchlostné systémy (vo Francúzsku, v Španielsku a Taliansku) a plne zmiešané vysokorýchlostné trate (Nemecko, Rakúsko a dva úseky v Taliansku).

Ilustrácia 1 – Prevádzkové modely vysokorýchlostnej železničnej premávky

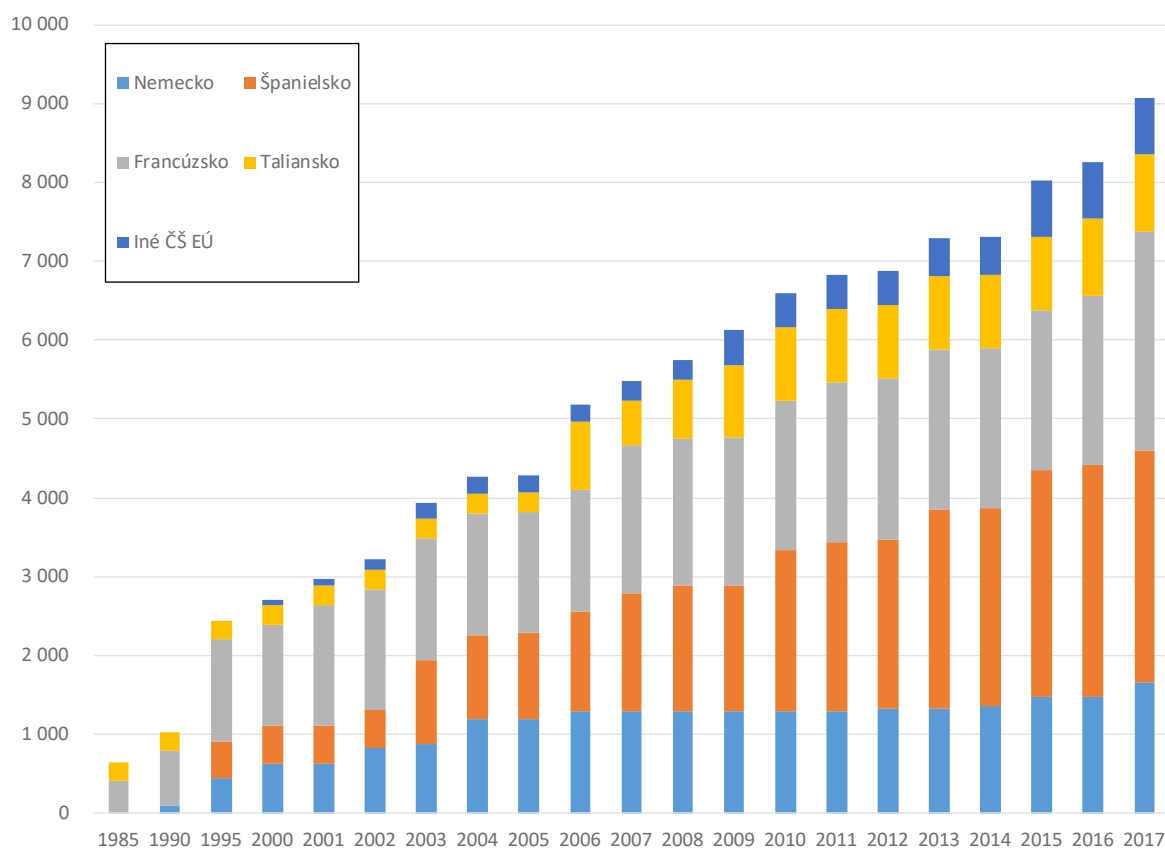


Zdroj: De Rus, G. (ed.), I. Barrón, J. Campos, P. Gagnepain, C. Nash, A. Ulled and R. Vickerman (2009): *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe (Ekonomická analýza vysokorýchlostných železníc v Európe)*. BBVA Foundation, Bilbao.

Vysokorychlostná železničná sieť v EÚ sa rozrastá z hľadiska veľkosti aj miery využívania

3. Ku koncu roka 2017 bolo v EÚ 9 067 km vysokorychlostných tratí (podrobná mapa sa nachádza na ***ilustrácii 2 v prílohe I***). Táto sieť sa postupne rozširuje: v súčasnosti je vo výstavbe 1 671 km tratí. Po dokončení všetkých plánovaných investícií do vysokorychlostnej železničnej infraštruktúry bude mať Španielsko druhú najdlhšiu vysokorychlostnú železničnú sieť na svete po Číne.

Ilustrácia 2 – Dĺžka vnútroštátnych vysokorychlostných železničných sietí v EÚ a jej narastanie v priebehu času



Zdroj: Štatistická príručka EÚ 2017, UIC. *Poznámka:* Tento graf obsahuje len trate (alebo ich úseky), na ktorých môžu vlaky v niektorom bode cesty prekročiť rýchlosť 250 km/h.

4. Počet cestujúcich, ktorí v Európe využívajú vysokorýchlostné železnice (VRŽ), sa stabilne zvyšuje: z približne 15 miliárd osobokilometrov¹ (okm) v roku 1990 sa do roku 2016 dopyt zvýšil na viac ako 124 miliárd okm. V roku 2015 podiel vysokorýchlostných železničných služieb tvoril viac ako štvrtinu (26 %) celkového počtu cestujúcich na železniciach v členských štátoch, v ktorých sú tieto služby k dispozícii.

Politiky EÚ týkajúce sa vysokorýchlostných železníc

Dopravná politika

5. Program transeurópskych dopravných sietí (TEN-T)² zohráva kľúčovú úlohu v stratégii Európa 2020 pre inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast. Slúži cieľom hospodárskeho rozvoja, regionálnej konkurencieschopnosti, regionálnej a sociálnej súdržnosti a environmentálnej udržateľnosti. Tvorí takisto kľúčové prepojenia potrebné na podporu dopravy, optimalizáciu kapacít existujúcej infraštruktúry, tvorbu špecifikácií pre interoperabilitu sietí a integráciu otázok ochrany životného prostredia. Medzi ciele programu TEN-T patrí prepojenie a interoperabilita vnútroštátnych dopravných sietí, optimálna integrácia a prepojenie všetkých druhov dopravy a efektívne využívanie infraštruktúry.

6. V najnovšej bielej knihe Komisie o doprave z roku 2011³ sa uvádzajú tieto konkrétne ciele v oblasti osobnej dopravy na vysokorýchlostných železniciach⁴: i) do roku 2030 by sa dĺžka existujúcej vysokorýchlostnej železničnej siete mala strojnásobiť, aby do roku 2050

¹ Okm je miera získaná kombináciou počtu cestujúcich VRŽ za rok a dĺžky ich cesty na účely optimálneho merania využívania VRŽ.

² 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).

³ COM(2011) 144 final z 28. marca 2011 Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.

⁴ V súvislosti s týmito cieľmi si EÚ stanovila ambiciózne ciele v oblasti zníženia emisií uhlíka na najbližšie desaťročia (pozri aj **bod 22**).

väčšinu osobnej dopravy na stredné vzdialenosti zabezpečovali železnice (presun 50 % objemu osobnej a nákladnej dopravy na stredné vzdialenosti z ciest na železnice). Podiel vysokorýchlostných železníc na cestách do 1 000 km by mal rásť rýchlejšie ako podiel leteckej dopravy a do roku 2050 by všetky letiská základnej siete mali byť napojené na železničnú sieť, podľa možnosti vysokorýchlostnými službami.

7. V záujme pokroku v dosahovaní týchto cieľov EÚ v decembri 2013 prijala novú politiku v oblasti dopravnej infraštruktúry⁵, ktorej cieľom je vyplniť medzery medzi dopravnými sieťami členských štátov, odstrániť úzke miesta, ktoré stále prekážajú v bezproblémovom fungovaní vnútorného trhu, a prekonať technické prekážky (napr. nekompatibilné štandardy železničnej dopravy). Nástroj na prepájanie Európy (NPE)⁶ prijatý v tom istom čase zabezpečuje finančnú podporu týchto cieľov.

Politika súdržnosti

8. Od roku 2000 sa musia štrukturálne fondy využívať spôsobom, ktorý je v súlade s ostatnými politikami EÚ, teda aj s dopravnou politikou⁷. V zmysle nariadení o EFRR aj KF sa poskytuje podpora na investície, ktoré prispievajú k vytváraniu a rozvoju sietí TEN-T⁸, ako aj na projekty dopravnej infraštruktúry spoločného záujmu⁹.

9. V súčasnom rámci politiky súdržnosti na obdobie rokov 2014 – 2020 sa z finančných prostriedkov na politiku súdržnosti EÚ dopravná infraštruktúra stále podporuje, ale v záujme

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁷ Článok 2 ods. 5 nariadenia Rady (ES) č. 1260/1999 o všeobecných ustanoveniach o štrukturálnych fondoch (Ú. v. ES L 161, 26.6.1999, s. 1).

⁸ Článok 2 ods. 1 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1783/1999 z 12. júna 1999 o Európskom fonde pre regionálny rozvoj (Ú. v. ES L 213, 13.8.1999, s. 1).

⁹ Článok 3 ods. 1 a príloha k prílohe II k nariadeniu Rady (ES) č. 1164/94 zo 16. mája 1994, ktorým sa zriaďuje Kohézny fond (Ú. v. ES L 130, 25.5.1994, s. 1).

zvýšenia účinnosti spolufinancovania z EÚ sa zaviedli tzv. *ex ante* kondicionality. V rámci nich musia členské štáty preukázať, že predložené projekty sa budú realizovať v rámci komplexného vnútroštátneho alebo regionálneho dlhodobého plánu v oblasti dopravy prijatého všetkými zainteresovanými stranami.

Podpora EÚ na budovanie vysokorýchlostných tratí: významná, ale len zlomok celkových nákladov

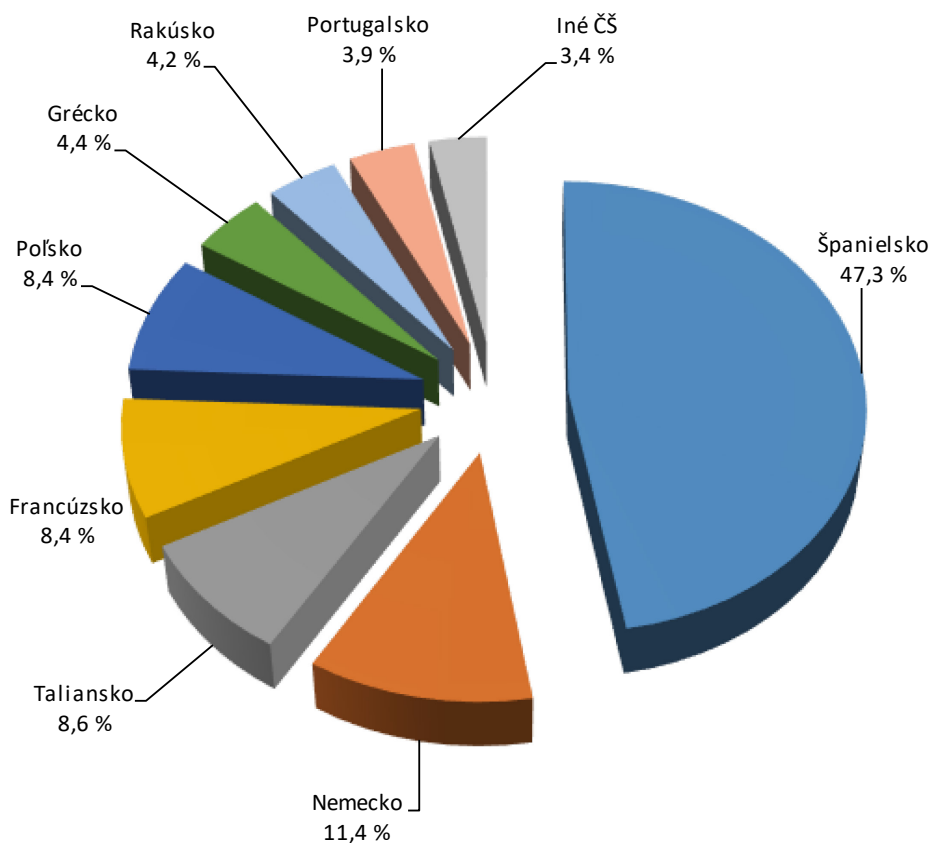
10. V rokoch 2000 – 2017¹⁰ EÚ poskytla prostredníctvom grantov na spolufinancovanie investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry 23,7 mld. EUR, ako aj 4,4 mld. EUR na podporu inštalácie ERTMS na vysokorýchlostných železničných tratiach. Približne 14,6 mld. EUR, teda 62 % zo všetkých prostriedkov spolufinancovania, sa poskytlo v rámci mechanizmov financovania zdieľaného riadenia (EFRR a KF) a v rámci priamo riadených investičných schém (napr. NPE) sa poskytlo 9,1 mld. EUR, teda 38 %. Spolufinancovanie z EÚ možno využívať na podporu štúdií, ako aj na výstavbu infraštruktúry, a to nových vysokorýchlostných tratí, ale aj modernizáciu existujúcich konvenčných železničných tratí s cieľom umožniť na nich vyššiu rýchlosť prevádzky.

11. Okrem tejto pomoci od roku 2000 aj EIB poskytla pôžičky v hodnote 29,7 mld. EUR na podporu výstavby vysokorýchlostných železničných tratí.

12. Takmer polovica finančných prostriedkov EÚ sprístupnených na investície do vysokorýchlostných železníc (viac ako 11 mld. EUR) bola pridelená na investície v Španielsku. Do siedmich členských štátov bolo spolu pridelených 21,8 mld. EUR – 92,7 % všetkých pridelených prostriedkov (pozri ilustráciu 3 a prílohu II).

¹⁰ Tieto údaje zahŕňajú aj najnovšiu výzvu v rámci NPE (2017). Všetky uvedené údaje sú vyjadrené v nominálnych hodnotách.

Ilustrácia 3 – Prehľad spolufinancovania vysokorýchlostných železníc z EÚ podľa členských štátov (2000 – 2017)



Zdroj: Európska komisia.

13. Aj keď sú tieto sumy významné, spolufinancovanie z EÚ predstavuje len zlomok celkových nákladov na investície do výstavby vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry v EÚ. Napríklad, v závislosti od využitých nástrojov financovania sa miera spolufinancovania pohybovala od 2 % v Taliansku do 26 % v Španielsku. V priemere sa spolufinancovaním z EÚ pokrylo približne 11 % celkových nákladov na výstavbu.

ROZSAH AUDITU A AUDÍTORSKÝ PRÍSTUP

14. V rámci auditu sme kontrolovali nákladovú efektívnosť a účinnosť spolufinancovania investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry z EÚ od roku 2000. Posudzovali sme: i) či sa vysokorýchlostné trate v EÚ stavali podľa dlhodobého strategického plánu; ii) či sa projekty vysokorýchlostných železníc realizovali nákladovo efektívnym spôsobom

(na základe posúdenia nákladov na výstavbu, oneskorenia, prekročenia nákladov a využívania vysokorýchlostných tratí, na ktoré sa poskytla investičná podpora); iii) či boli investície po dokončení projektu udržateľné (vrátane vplyvu vysokorýchlostných železníc na konkurenčné spôsoby dopravy) a iv) či spolufinancovanie z EÚ prinieslo európsku pridanú hodnotu. Pri hľadaní odpovedí na tieto otázky sa v tejto správe najskôr analyzuje plánovanie a rozhodovanie, následne sa posudzujú náklady, potom sa z pohľadu občanov EÚ analyzujú časy cesty, ceny, spoje a stanice a napokon sa posudzujú prekážky a hospodárska súťaž na tratiach a vyvodzujú sa závery o prevádzke vysokorýchlostných železníc.

15. Využili sme viaceré audítorské postupy, ako sú kontrola dokumentov a analýzy dlhodobých plánov strategického rozvoja vysokorýchlostných železníc na úrovni EÚ aj na vnútroštátnej úrovni, rozhovory so zamestnancami Komisie aj členských štátov, stretnutia s prevádzkovateľmi železníc a manažérmi infraštruktúry a prieskum medzi kľúčovými zainteresovanými stranami¹¹. Využili sme aj služby externých odborníkov, ktorí posudzovali: i) kvalitu analýz nákladov a prínosov (CBA) a analýz budúceho dopytu¹², ii) prístup k vybratým staniciam vysokorýchlostných železníc, prípoje v nich a ich vplyv na obnovu¹³, iii) vysokorýchlostnú trať Paríž – Brusel – Amsterdam (PBA)¹⁴ a iv) ceny, časy ciest a počty spojov pri využití rôznych druhov dopravy¹⁵. Výsledky auditu sme referenčne porovnali s prevádzkou vysokorýchlostných železníc a osobnou dopravou v Japonsku a vo Švajčiarsku.

16. Audit sme vykonávali v Európskej komisii [GR MOVE vrátane INEA a Železničnej agentúry Európskej únie (ERA) a GR REGIO] a v šiestich členských štátoch (Francúzsko,

¹¹ Dostali sme niekoľko odpovedí od individuálnych členov troch zainteresovaných skupín: Spoločenstva európskych železničných spoločností a manažérov infraštruktúry (CER), Medzinárodnej železničnej únie (UIC) a Združenia odvetvia zabezpečovacích zariadení (UNISIG).

¹² Univerzita v Bruseli (VUB).

¹³ Skupina profesorov a výskumných pracovníkov z Lyonu, Milána, Barcelony a Berlína.

¹⁴ Univerzita v Antverpách.

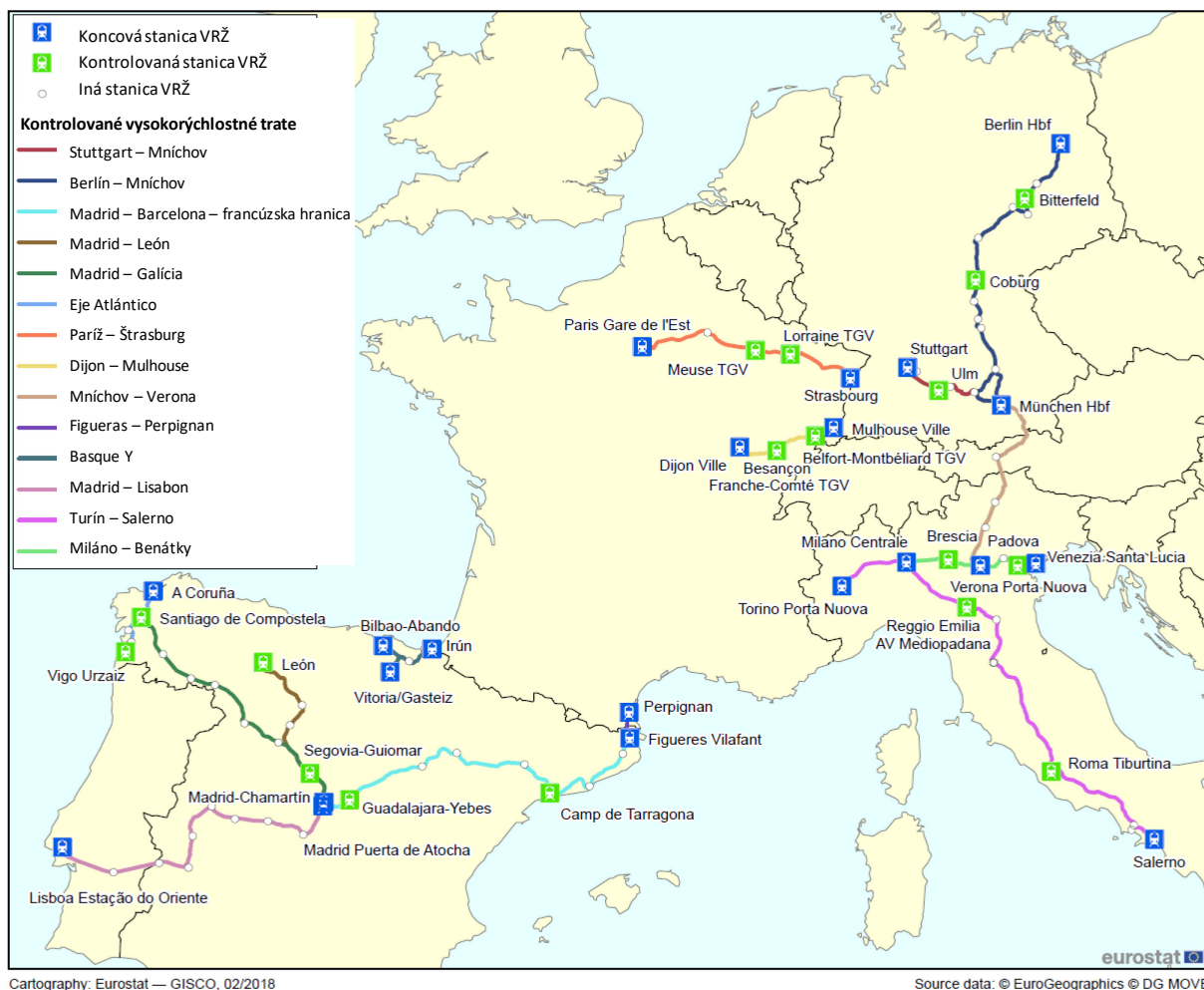
¹⁵ Spoločnosť Advito.

Španielsko, Taliansko, Nemecko, Portugalsko a Rakúsko). Do týchto členských štátov smerovalo 83,5 % všetkých finančných prostriedkov EÚ pridelených na vysokorýchlostné trate od roku 2000 (23,7 mld. EUR, teda 46 EUR na jedného obyvateľa EÚ)¹⁶.

17. Podľa kombinácie osobitných kritérií výberu vzoriek súvisiacich so sumou spolufinancovania z EÚ, dĺžkou trate a s tým, či je s danou traťou prepojené niektoré hlavné mesto, sme na účely auditu vybrali desať vysokorýchlostných tratí. So zreteľom na ich veľkosť sme do auditu vybrali štyri vysokorýchlostné trate zo Španielska a po dve z Nemecka, Talianska a Francúzska. Okrem toho sme posúdili aj štyri cezhraničné projekty: prepojenia medzi Mníchovom a Veronou, Španielskom a Francúzskom (na strane Atlantického oceánu aj Stredozemného mora) a medzi Španielskom a Portugalskom (*ilustrácia 4*).

¹⁶ Zdroj: Eurostat, počet obyvateľov EÚ 512 miliónov v roku 2017:
<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/>

Ilustrácia 4 – Prehľad kontrolovaných tratí (desať vysokorýchlostných tratí, štyri cezhraničné prepojenia)



Zdroj: EDA a Eurostat.

18. S využitím vysokorýchlostných tratí ako základu auditu sa podarilo posúdiť viac než 5 000 km – dokončených, vo výstavbe alebo plánovaných (podrobný prehľad dĺžky kontrolovaných tratí sa nachádza v **tabuľke 4**). Týmto spôsobom sme pokryli viac než 50 % vysokorýchlostných tratí, ktoré sú v EÚ v prevádzke alebo vo výstavbe.

19. Analyzovali sme takisto 30 projektov spolufinancovaných EÚ na týchto vysokorýchlostných tratiach (najväčšie projekty v rámci jednotlivých spôsobov riadenia). Celkové navrhované náklady na 30 kontrolovaných projektov boli 41,56 mld. EUR. Výška grantov EÚ udelených na kontrolované projekty bola 6,18 mld. EUR, z čoho bolo v čase konania auditu vyplatených 3,64 mld. EUR a viazanosť sumy 967 mil. EUR bola zrušená (**tabuľka 1**).

Tabuľka 1 – Prehľad kľúčových finančných údajov o kontrolovaných projektoch

Miesto realizácie projektov vysokorýchlostných železníc	Celkové náklady na kontrolované projekty (mil. EUR)	Oprávnené náklady na kontrolované projekty (mil. EUR)	Pridelený príspevok EÚ (mil. EUR)	Zrušené finančné prostriedky EÚ (mil. EUR)
Nemecko	8 074,8	3 006,5	540,4	6,3
Španielsko	2 830,7	2 305,3	1 729,9	10,8
Cezhraničné	19 505,2	8 534,3	2 968,2	894,9
Francúzsko	3 693,4	2 840,1	277,7	2,2
Taliansko	6 646,0	1 957,5	540,1	53,1
Portugalsko	814,7	315,4	127,7	—
Spolu	41 564,8	18 959,1	6 184,0	967,3

Zdroj: EDA. Cezhraničné projekty sa zaznamenávajú pod kódom krajiny „EÚ“.

20. Výdavky súvisiace s projektmi, ktoré sme kontrolovali, pokrývali 2 100 km rôznych druhov vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry (násypy, tunely, viadukty a nadjazdy). Ak sa neberú do úvahy projekty na cezhraničnom úseku Mníchov – Verona, audit projektov pokryl 45 % celkovej dĺžky vysokorýchlostných tratí v navštívených členských štátoch. Úplný zoznam všetkých kontrolovaných projektov a najdôležitejšie pripomienky a zistenia z našej analýzy, či sa dosiahli želané výstupy, výsledky a ciele, sú uvedené v **prílohe III**.

PRIPOMIENKY

Investície do vysokorýchlostných železníc spolufinancované EÚ môžu byť prospešné, neexistuje však spoľahlivý strategický prístup na úrovni EÚ

Vysokorýchlostná železnica je prínosným druhom dopravy, ktorý prispieva k dosahovaniu cieľov EÚ v oblasti udržateľnej mobility

21. Investície do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry a prevádzky sú významným prínosom pre celú spoločnosť, keďže prinášajú cestujúcim časové úspory, vysokú úroveň bezpečnosti, istoty a komfort na cestách. Pomáhajú uvoľňovať kapacitu preťažených ciest a konvenčných železničných sietí, ako aj letísk. Vysokorýchlostná železnica môže takisto posilniť sociálno-ekonomickú dynamiku a prispieť k obnove zanedbaných mestských oblastí v okolí staníc.

22. Aj keď tento vzťah nie je úplne priamočiary¹⁷, rôzne subjekty¹⁸ dospeli k záveru, že vysokorýchlostná železnica prináša aj výhody pre životné prostredie, keďže vlaky majú menšiu uhlíkovú stopu ako väčšina iných druhov dopravy.

Právomoci Komisie sú obmedzené a jej plán strojnásobiť sieť vysokorýchlostných železníc sa pravdepodobne nesplní

23. Súčasný dlhodobý plán Komisie uvedený v bielej knihe z roku 2011 a v nariadení o NPE (odôvodnenie 11) na strojnásobenie dĺžky vysokorýchlostných železničných tratí v EÚ do roku 2030 (z 9 700 km v roku 2008¹⁹ na 30 750 km do roku 2030) nie je podložený spoľahlivou analýzou. Vzhľadom na stav zadlženosti v oblasti vnútroštátnych verejných financií (hlavnými investormi sú vlády členských štátov), obmedzenú návratnosť tejto verejnej investície a čas, ktorý je v praxi potrebný na uskutočnenie investície do vysokorýchlostnej trate, je dosiahnutie cieľa strojnásobiť sieť vysokorýchlostných železníc veľmi nepravdepodobné.

24. Z našej práce na audite vyplýva, že priemerný čas od začatia prác do začatia prevádzky je približne 16 rokov (**tabuľka 2**), pričom sa ešte neberie do úvahy čas potrebný na plánovanie vopred. To dokonca platí, aj keď sa neberú do úvahy projekty, v ktorých bolo potrebné vykonať zdĺhavé práce na výstavbe tunelov, ako sú Brennerský úpätný tunel alebo úsek Mníchov – Verona.

¹⁷ Emisie CO₂ sú závislé od pôvodu používanej elektrickej energie, od obsadenosti vlakov a od toho, či dochádza k podstatnému presunu dopravy z ciest a vzduchu. S cieľom vyvážiť znečistenie spôsobované výrobou elektrickej energie pre vysokorýchlostné vlaky, ako aj vysoký koeficient zaplnenia na VRŽ, je nutné pritiahnúť veľký objem cestujúcich z ostatných druhov dopravy. Okrem toho, na mnohé vysokorýchlostné trate je nutné vyčleniť pôdu. Môžu prechádzať územiami s environmentálnou hodnotou, v ktorých bude trať pôsobiť ako prekážka, spôsobovať hluk a vizuálne ich narušovať a vyváženiu masívneho objemu emisií pri ich výstavbe môže trvať aj niekoľko desaťročí.

¹⁸ Napr. Európska environmentálna agentúra alebo UIC.

¹⁹ Uvedený číselný údaj z bielej knihy z roku 2011 je diskutabilný, keďže podľa našich údajov bolo ešte koncom roka 2017 k dispozícii len 9 067 km vysokorýchlostných tratí.

Tabuľka 2 – Posúdenie času od plánovania do spustenia prevádzky

Kontrolované vysokorýchlostné železničné trate a úsek Mníchov – Verona	Začatie plánovania	Začatie prác	V prevádzke*	Počet rokov od začatia plánovania	Trvanie prác v rokoch
Berlín – Mníchov	1991	1996	2017**	26	21
Štuttgart – Mníchov	1995	2010	2025*	30	15
Rýn – Rhôna	1992	2006	2011	19	5
LGV Est-Européenne	1992	2002	2016	24	14
Madrid – Barcelona – francúzska hranica	1988	1997	2013	25	16
Eje Atlántico	1998	2001	2015	17	14
Madrid – León	1998	2001	2015	17	14
Madrid – Galícia	1998	2001	2019*	21	18
Miláno – Benátky	1995	2003	2028*	33	25
Turín – Salerno	1987	1994	2009	22	15
Mníchov – Verona	1986	2003	2040*	54	37

* Očakávaný.

** 52 km nie pred rokom 2018.

Zdroj: EDA.

25. V nariadení o TEN-T sa uvádza kľúčová infraštruktúra, ktorú je v Európe potrebné vybudovať na podporu cieľov EÚ v oblasti udržateľnej mobility. Opisuje sa v ňom, ktoré investície v oblasti dopravy majú byť pripravené do roku 2030 (tzv. základná sieť) a ktoré do roku 2050 (tzv. súhrnná sieť). Komisia odhadla, že na dobudovanie základnej siete bude potrebných 500 mld. EUR a na dobudovanie súhrnnej siete 1,5 bilióna EUR²⁰.

26. Komisia nemá pri rozhodovaní žiadne slovo a nedisponuje nijakými právnymi nástrojmi ani právomocami, ako presadzovať predchádzajúce záväzky členských štátov vybudovať vysokorýchlostné trate potrebné na dobudovanie základnej siete. Takisto nezohráva nijakú úlohu pri rozhodovaní o cezhraničných prepojeniach medzi dvoma alebo viacerými

²⁰ Zdroj: Európska komisia, Delivering TEN-T: Facts & figures (Dobudovanie TEN-T: fakty a čísla), september 2017, a závery Rady týkajúce sa pokroku v realizácii transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a využívaní Nástroja na prepájanie Európy v oblasti dopravy, 15425/17, 5. decembra 2017.

členskými štátmi, keďže nariadenia o NPE a TEN-T²¹ neobsahujú možnosť, ako môže Komisia presadzovať priority EÚ.

Členské štáty samy plánujú svoje vnútroštátne siete a rozhodujú o nich, čoho výsledkom sú slabo prepojené vnútroštátne vysokorýchlostné siete

Nadnárodné koridory EÚ nie sú prioritou

27. Hoci sa v prílohách k nariadeniu o TEN-T vymedzuje, kde sa majú vysokorýchlostné trate stavať, len samotné členské štáty rozhodujú o tom, či a kedy presne sa tak stane. Zároveň zabezpečujú väčšinu potrebných finančných prostriedkov a samy zodpovedajú za vykonávanie všetkých potrebných krokov (štúdie, povolenia, obstarávanie, monitorovanie prác a dohľad nad všetkými zapojenými stranami). V ***prílohe IV*** sú uvedené kľúčové ukazovatele výkonnosti vo vybratých navštívených členských štátoch, ktoré zvyrazňujú odlišné charakteristiky vnútroštátnych sietí. Z týchto ukazovateľov vyplýva, že pokiaľ ide o využívanie vysokorýchlostných tratí (počty osobokilometrov na obyvateľa a osobokilometrov na km vysokorýchlostných tratí), na čele je Francúzsko, Španielsko má najvyššie náklady na výstavbu na obyvateľa (1 159 EUR) a najvyšší podiel spolufinancovania vysokorýchlostných železníc z EÚ na obyvateľa (305 EUR) a Taliansko má zas najvyššie náklady na výstavbu na km a obyvateľa (0,46 EUR).

28. V členských štátoch zohrávajú svoju úlohu mnohé subjekty a na rozhodnutie, či výstavba postupuje podľa pôvodného plánu, alebo nie, majú vplyv rozličné činitele a parametre.

Napríklad:

- i) projekt EuroCap-Rail, ktorý mal prepojiť Brusel, Luxemburg a Štrasburg vysokorýchlostnou železnicou a zabezpečiť spojenie medzi Luxemburgom a Bruselom za 90 minút. Na schôdzi v Essene v decembri 1994 Rada označila tento projekt ako jednu z 30 najvyšších priorít v oblasti výstavby (práce mali začať najneskôr v roku 2010 s dokončením do roku 2020). V roku 2004 však už tento projekt nepovažoval za svoju vnútroštátnu prioritu ani jeden členský štát. Aj keď EÚ

²¹ Článok 22 nariadenia o NPE a článok 38 ods. 3 nariadenia o TEN-T.

poskytla 96,5 mil. EUR na modernizáciu konvenčnej trate, cesta z Bruselu do Luxemburgu v súčasnosti trvá až 3 hodiny a 17 minút. To je viac než dvojnásobok v porovnaní s cieľom stanoveným v roku 2003 a takmer o hodinu dlhšie než v 80. rokoch 20. storočia, keď tá istá vzdialenosť trvala 2 hodiny a 26 minút. V dôsledku toho mnohí potenciálni cestujúci radšej využívajú cestnú dopravu.

- ii) Španielsko investovalo do novej vysokorýchlostnej železničnej siete. Pritom ho EÚ od roku 1994 podporila investovaním viac ako 14 mld. EUR do španielskych vysokorýchlostných tratí. Vlaky v Španielsku tradične využívali širší rozchod trate ako v ostatných častiach Európy, ale väčšina španielskej vysokorýchlostnej siete má štandardný rozchod používaný v ostatných štátoch EÚ. Tri z kontrolovaných tratí (Eje Atlántico, časť vysokorýchlostnej trate Madrid – Galícia a vysokorýchlostná trať Madrid – Extremadura) však stále majú tradičný, širší rozchod. To má vplyv na ich výkonnosť: maximálna prevádzková rýchlosť je obmedzená na 250 km/h (čo je výrazne menej ako maximálna prevádzková rýchlosť vysokorýchlostnej prevádzky v Španielsku 300 km/h) a prepravu zabezpečujú širokorozchodné koľajové vozidlá alebo špeciálne vlaky s meniteľným rozchodom. Tieto vlaky potrebujú tzv. meniče rozchodu, ktorých bolo v januári 2017 v Španielsku 20. Každý menič rozchodu stojí až do 8 mil. EUR a EÚ poskytla na spolufinancovanie ich výstavby 5,4 mil. EUR.

29. Aj keď boli podpísané medzinárodné dohody na potvrdenie politickej vôle vytvoriť prepojenia a v rámci nariadenia o NPE je k dispozícii stimul v podobe spolufinancovania vo výške 40 %, členské štáty nepristupujú k budovaniu vysokorýchlostných tratí, ak ich nepovažujú za vnútroštátnu prioritu, a to ani v prípade, že ide o trať v medzinárodnom koridore, ktorý je súčasťou dobudovania základnej siete. Komisia vo svojej správe o hodnotení NPE v polovici trvania potvrdila toto pozorovanie²².

²² „Členské štáty nepriradujú dostatočne vysokú prioritu cezhraničným investíciám zasahujúcim do viacerých štátov, ktorých cieľom je vybudovanie infraštruktúry potrebnej na fungovanie vnútorného trhu.“ *Zdroj:* Správa Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o hodnotení Nástroja na prepájanie

30. Tým sa obmedzuje pridaná hodnota EÚ poskytovaného spolufinancovania z EÚ, keďže najvyššiu pridanú hodnotu EÚ prinášajú cezhraničné prepojenia. Okrem toho prepojenia, ktoré chýbajú alebo nie sú vybudované včas, môžu priniesť pre spoločnosť vysoké náklady²³.

Komisia nemá právomoc na presadzovanie cezhraničných projektov

31. Veľké cezhraničné projekty v oblasti vysokorýchlostných železníc si vyžadujú od EÚ osobitnú pozornosť. Je potrebná dôkladná koordinácia prác, aby výstupy projektov boli spojené s vnútroštátnymi sieťami na obidvoch stranách hraníc a boli pripravené na používanie v podobnom harmonograme.

32. Komisia v súčasnosti nedisponuje potrebnými nástrojmi na účinný zásah v prípade, že oneskorenie na niektorej strane hranice prekáža včasnému využívaniu vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry vybudovanej na druhej strane hranice. Okrem toho všetky zainteresované strany majú rozmanité možnosti postaviť sa proti vykonávaniu prác, a môžu tak spôsobiť oneskorenie alebo dokonca zastavenie už odsúhlasených projektov.

33. Zaznamenalo sa niekoľko prípadov, kde výstupy vytvorené v jednom členskom štáte prinajmenšom dve ďalšie desaťročia neprinesú želaný účinok v dôsledku nedokončených prác v susednom členskom štáte (pozri **rámček 1**).

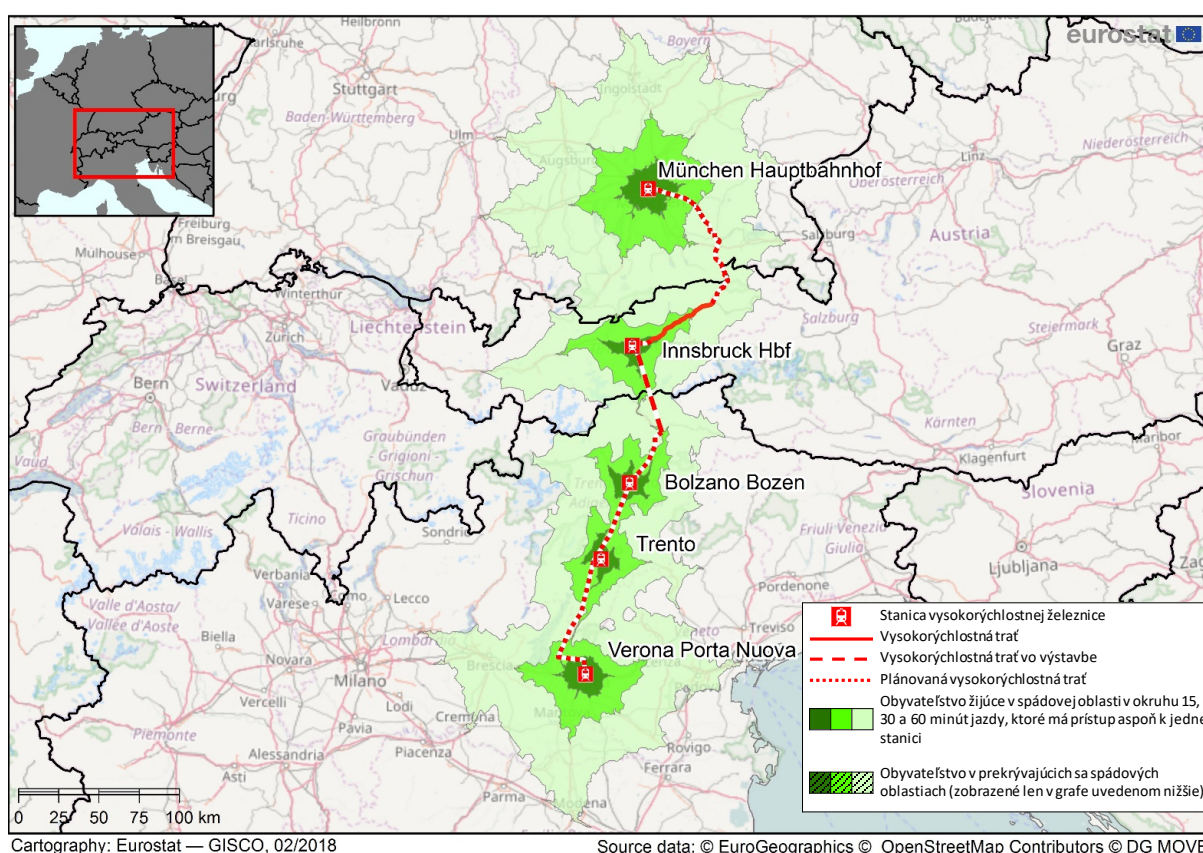
Európy (NPE) v polovici trvania, SWD(2018) 44 final, COM(2018) 66 final zo 14. februára 2018, s. 6.

²³ Zo štúdie z roku 2015 s názvom Cost of non-completion of the TEN-T (Náklady vyplývajúce z nedobudovania TEN-T) vyplýva, že ak členské štáty a iné zainteresované strany nedobudujú základnú sieť ako ústredný prvok novej politiky v oblasti TEN-T včas, pre hospodárstvo EÚ to bude znamenať stratu rastového potenciálu vo výške 1,8 % HDP a 10 miliónov osôb a pracovných miest. Zdroj: Fraunhofer ISI, záverečná správa z 15.6.2015, s. 14.

Rámček 1 – Slabé prepojenia vnútroštátnych sietí a ich dosah

1. Úsek Mníchov – Verona a Brennerský úpätný tunel (BBT): odlišné priority a harmonogramy výstavby v Rakúsku, Taliansku a Nemecku viedli k vzniku izolovaných úsekov s odlišnou kapacitou a možným úzkym miestam v celom škandinávsko-stredomorskom koridore prinajmenšom do roku 2040.

V záujme zníženia počtu nákladných vozidiel, ktoré každodenne prechádzajú Alpami, EÚ už od roku 1986 investuje do Brennerského úpätného tunela, časti úseku Mníchov – Verona²⁴. Rakúsko a Taliansko budujú tento tunel so spolufinancovaním EÚ vo výške 1,58 mld. EUR.



Zdroj: EDA a Eurostat.

Práce na výstavbe tunela v Rakúsku a Taliansku sa dokončia do roku 2027, ale na severnej prístupovej trase, ktorej väčšina sa nachádza v Nemecku, neprebíha takmer nijaká stavebná činnosť. Ešte nie je vyhotovený ani projekt trate a trať nebude dokončená skôr ako v roku 2035 (v Rakúsku), resp. dokonca v roku 2040 (v Nemecku). Pre Nemecko, na rozdiel od Rakúska a Talianska, nemajú

²⁴ Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE – Asse Ferroviario Monaco – Verona; Elaborazione tecnica del progetto, Rapporto 2002; Eisenbahnachse München – Verona – Technische Aufbereitung, 2002.

destinácie, ako sú Innsbruck alebo Verona, veľký význam, keďže nezohrávajú úlohu v jeho každodennej pracovnej premávke. V dôsledku toho si Nemecko výstavbu severnej prístupovej trate nestanovilo ako prioritu, aj keď je táto trať potrebná na dobudovanie základnej siete do roku 2030. To znamená, že do reálneho využívania vynaložených investícií prejde viac ako pol storočia a viac ako 1,5 mld. EUR investícií bude počas viac ako dvadsať rokov do veľkej miery nevyužitých.

2. Prepojenie Portugalska a Španielska (Extremadura)

Plánovalo sa vysokorýchlostné železničné spojenie Lisabonu s Madridom. Projekt sa však považoval za príliš nákladný v časoch vysokého štátneho dlhu. Napriek spolufinancovaniu EÚ vo výške 43 mil. EUR, ktoré už boli Portugalsku vyplatené na štúdie a prípravné práce, nie je k dispozícii žiadne cezhraničné vysokorýchlostné železničné spojenie. Konvenčná železničná trať má zastávku v Évore. V čase konania auditu práce na portugalskej strane začali, zatiaľ čo práce na vysokorýchlostnej trati na španielskej strane boli zastavené asi šesť kilometrov od hraníc, ako znázorňuje šípka na **fotografii 1**.

Fotografia 1 – Chýbajúci úsek na hraničnom priechode na vysokorýchlostnej trati Madrid – Lisabon



Zdroj: © Ferropedia, Inserco ingenieros.

34. Aj keď bol politický rámec osobitne zameraný na dobudovanie základnej siete do roku 2030²⁵, je ešte potrebné vyriešiť mnohé slabé miesta v príslušných politikách. Napríklad pri posudzovaní cezhraničných prác na Brennerskom úpätnom tuneli (BBT) sme si všimli tieto skutočnosti:

- i) V prípade cezhraničných projektov TEN-T je veľkým problémom obstarávanie: neexistujú usmernenia, ako znížiť inherentné procesné riziká; neexistuje jednotný právny rámec pre cezhraničné projekty; v prípade prác na rakúskom a talianskom území sú ponukové dokumenty, zmluvy a účtovné systémy odlišné, a to aj jazykovo; postupy riešenia sporov takisto nie sú rovnaké.
- ii) Neexistujú zjednodušené postupy na uľahčenie a zrýchlenie realizácie (napr. jednotné kontaktné miesta, ktoré už Dvor audítorov navrhol v osobitnej správe č. 23/2016²⁶); neexistuje spoločný orgán, ktorý by zjednodušil formality na obidvoch stranách hraníc (na výstavbu železníc sa napríklad môžu vzťahovať odlišné právne predpisy o ochrane životného prostredia a môžu sa líšiť aj zákonné možnosti odpovede na nároky zainteresovaných strán).

35. Keďže väčšina týchto stavieb je podložená medzinárodnými zmluvami medzi zúčastnenými členskými štátmi a EÚ a keďže vysokorýchlostné trate sú v medzinárodných koridoroch, na priebeh prác dohliadajú koordinátori EÚ na úrovni koridorov a skúmajú ich tzv. fóra pre koridory. Títo koordinátori majú zvýhodnený prehľad, čo na trase koridoru funguje a čo nie (a pravidelne podávajú správy o potrebných zmenách²⁷), no ani tí nemajú nijaké zákonné právomoci.

36. Okrem chýbajúcej koordinácie vykonávania cezhraničných projektov chýba aj mnoho ďalších aspektov: i) neexistujú „jednotné subjekty pre koridory“, ktoré by monitorovali

²⁵ Článok 38 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

²⁶ Osobitná správa č. 23/2016 Národná doprava v EÚ: v rozbúrených vodách – príliš neúčinné a neudržateľné investície. Pozri najmä odporúčanie 2 písm. a).

²⁷ Napr. v pravidelných tzv. správach o spoločnom pokroku.

výsledky a dlhodobé dosahy investícií do vysokorýchlostných železníc v budúcnosti; ii) neexistujú premlčacie lehoty na obmedzenie počtu a trvania právnych a administratívnych úkonov ani spoločný subjekt na prerokovanie odvolaní; a iii) posudzovanie priebehu prác na koridoroch vychádza z bežných kľúčových ukazovateľov výkonnosti, ktoré sú stále založené na výstupoch²⁸. Ako už Dvor audítorov poukázal vo svojej osobitnej správe o námornej doprave²⁹, monitorovanie projektov zo strany INEA sa zameriava len na samotnú výstavbu (výstupy), a nie na výsledky ani na využívanie tratí. Výsledky a dosahy sa preto neposudzujú a nijaký orgán nemá sám osebe úplný prehľad o tom, či sa v projektoch týkajúcich sa koridorov základnej siete spolufinancovaných z EÚ dosahujú nejaké ciele z hľadiska výsledkov.

Pri rozhodovaní chýbajú spoľahlivé analýzy nákladov a prínosov

Tzv. veľmi vysoká rýchlosť nie je potrebná všade

37. Vysokorýchlostná železničná infraštruktúra je nákladná: trate, ktoré boli predmetom auditu, v priemere stáli 25 mil. EUR na km (pričom sa nebrali do úvahy ešte nákladnejšie projekty s tunelmi), pričom celkové náklady na Brennerský úpätný tunel boli až 145 mil. EUR na km. Náklady sa v priebehu času ešte zvyšujú: z najnovšej výstavby (Miláno – Benátky a Štutgart – Mníchov) vyplývajú hodnoty vyššie ako 40 mil. EUR na km, k čomu prispieva nedostatok pôdy, kríženie mestských uzlov, viadukty a väčší počet tunelov. Tieto náklady by však mohli byť nižšie, pričom by to na prevádzku malo len malý vplyv.

38. Vysoká rýchlosť je, samozrejme, dôležitou charakteristikou vysokorýchlostných železníc³⁰: vďaka tomuto faktoru môžu vysokorýchlostné železnice súťažiť s leteckou dopravou či vyvážiť pohodlie využívania súkromného automobilu na posledných niekoľko

²⁸ KPI pre projekty železničnej infraštruktúry: stupeň elektrifikácie siete; rozchod koľají 1 435 mm; realizácia systému ERTMS [a v prípade projektov nákladnej železničnej dopravy traťová rýchlosť (≥ 100 km/h), zaťaženie nápravy ($\geq 22,5$ t) a dĺžka vlaku (740 m)].

²⁹ Osobitná správa č. 23/2016 Námorná doprava v EÚ: v rozbúrených vodách – príliš neúčinné a neudržateľné investície. Pozri najmä body 80 a 81.

³⁰ Úplne iný prístup sa uplatňuje vo Švajčiarsku: prioritou nie je rýchlosť, ale časová presnosť a pravidelnosť dopravy, zrozumiteľnosť informácií pre zákazníkov a služby pre cestujúcich.

kilometrov cesty. Výkonnosť vysokorýchlostného železničného systému však nie je daná len maximálnou teoretickou rýchlosťou, ktorú je možné na trati dosiahnuť, ale aj skutočnou rýchlosťou, ktorou cestujúci naozaj cestujú. Preto sme na kontrolovaných vysokorýchlostných tratiach analyzovali aj tzv. využívanie rýchlosti so zameraním na celkový čas cesty a priemernú rýchlosť.

39. Investície do vysokorýchlostných tratí sú opodstatnené len v prípade, že konštrukčnú rýchlosť je možné do veľkej miery aj využiť: čím väčšia je základňa obyvateľstva (budúci dopyt), pružnosť z hľadiska času cesty³¹ a využívanie rýchlosti, tým väčším prínosom je výstavba vysokorýchlostnej trate.

40. Z analýzy využívania rýchlosti na tratiach, ktoré boli predmetom auditu (príloha V), vyplynulo, že v priemere vlaky na celej dĺžke týchto tratí dosahujú len približne 45 % konštrukčnej rýchlosti. Len na dvoch tratiach vlaky jazdia priemernou rýchlosťou vyššou ako 200 km/h a na žiadnej trati to nie je viac ako 250 km/h. Z dokončených vysokorýchlostných tratí je miera využívania rýchlosti najnižšia na trati Madrid – León (39 % konštrukčnej rýchlosti). Na cezhraničnom úseku Figueres – Perpignan sa konštrukčná rýchlosť takisto využíva len na 36 %, pretože sa využíva na zmiešanú premávku. Z priemernej rýchlosti, ktorá je o toľko nižšia od konštrukčnej rýchlosti, vyplýva, že na dosiahnutie stanovených cieľov by postačovala aj modernizácia konvenčnej trate s oveľa nižšími nákladmi a vzbudzuje to otázky z hľadiska riadneho finančného hospodárenia.

41. Pri rozhodovaní, či je potrebná vysokorýchlostná trať, je preto potrebné postupovať od prípadu k prípadu. Toto rozhodovanie je dôležité, keďže pri vyšších konštrukčných rýchlostiach sú vyššie aj náklady. Výstavba tratí s maximálnou rýchlosťou do 160 km/h je aspoň o 5 % lacnejšia v porovnaní s výstavbou tratí nad touto hranicou. Je to preto, lebo koľaje na tratiach s vyššou rýchlosťou musia byť od seba vzdialené viac. Štandardný rozstup

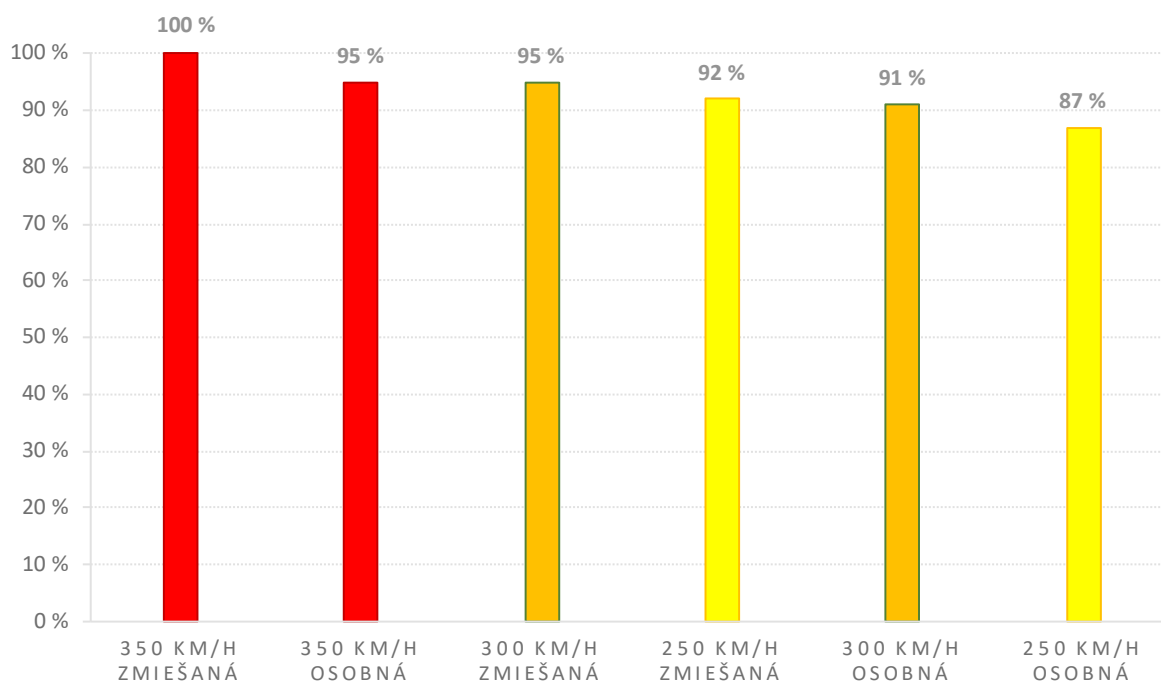
³¹ Toto sa týka ochoty potenciálnych cestujúcich zmeniť svoje návyky v prípade zmien v oblasti času cesty: vysoká pružnosť z hľadiska času cesty naznačuje, že cestujúci sú pomerne ochotní prejsť na železničnú dopravu, ak sa zlepší čas cesty.

pri rýchlosti do 160 km/h je štyri metre, nad touto hranicou je to najmenej 4,5 m. To znamená, že aj tunely musia byť širšie, čo opäť zvyšuje náklady.

42. Aj náklady na tzv. zmiešanú vysokorýchlostnú trať (kombinácia osobnej a nákladnej dopravy) sú vyššie ako v prípade vysokorýchlostnej trate len na osobnú dopravu, keďže vzhľadom na sklony a polomery zákrut sú smerové podmienky koridorov menej pružné a zvyčajne je potrebné zabráť viac pôdy. Aj náklady na údržbu sú v prípade zmiešaných tratí vyššie, keďže infraštruktúra sa využíva intenzívnejšie.

43. Trate na zmiešanú dopravu sú drahšie ako vysokorýchlostné trate len na osobnú dopravu. Zo štúdie vyplynulo, že tento rozdiel je do 5 % a až 13 % v prípade tratí len na osobnú dopravu s rýchlosťou obmedzenou na 250 km/h (*ilustrácia 5*).

Ilustrácia 5 – Rozdiely v konštrukčných nákladoch na vysokorýchlostné trate



Zdroj: 2009 RAVE, štúdia Lisabonskej univerzity z 5. augusta 2009; porovnanie s vysokorýchlostnou traťou na zmiešanú dopravu s rýchlosťou 350 km/h (100 %).

44. Výberom najvhodnejšej možnosti sa môžu ušetriť milióny eur. Napríklad, na úseku Mníchov – Verona sa buduje vysokorýchlostná trať na úseku Brennerského úpätného tunela, ktorá bola predmetom auditu. Nie je to však podložené údajmi o reálnej rýchlosti:

na konvenčnej železničnej trati medzi Mníchovom a Veronou je dnes 13 zastávok s celkovým časom státia 41 minút (12,6 % celkového času cesty). Cesta z Mníchova do Verony v súčasnosti cestujúcim trvá 5 hodín a 24 minút. Aj keby sa čas cesty po dokončení vysokorýchlostnej trate cez Brennerský úpätný tunel skrátil na približne 3,5 hodiny, priemerná rýchlosť na tomto úseku bude stále len 115 km/h, čo je príliš málo na presvedčivý argument v prospech výstavby plnohodnotnej vysokorýchlostnej trate.

Nákladová efektívnosť sa kontroluje len zriedka

45. Vysokorýchlostná železničná infraštruktúra je nákladnejšia ako konvenčná železnica, a to z hľadiska výstavby aj údržby. Za určitých okolností však veľmi vysoká rýchlosť prevádzky (300 km/h a viac) môže v skutočnosti priniesť len obmedzené časové úspory v porovnaní s vlakmi na modernizovaných konvenčných tratiach. Preto by sa mala okrem budovania tratí s veľmi vysokou konštrukčnou rýchlosťou zvažovať aj možnosť modernizácie existujúcich konvenčných tratí, ktorá môže priniesť významné časové úspory.

46. Dobrá prax sa zaviedla v Taliansku a Nemecku: aj projekty, v ktorých sa už spustila prípravná fáza alebo vznikli právne záväzky, sa pred každou novou programovou fázou prehodnocujú, či ich charakteristiky stále zodpovedajú aktuálnym potrebám. Na tomto procese posudzovania projektov dobre vidieť, ako správna voľba konštrukcie môže viesť k výrazným úsporám, pričom vplyv na výkonnosť je malý. Napríklad pri prehodnocovaní projektu na úsek Benátky – Terst sa dospelo k záveru, že v prípade inej konfigurácie trate je možné ušetriť 5,7 mld. EUR, pričom čas cesty sa predĺži len o 10 minút, t. j. na každú ďalšiu minútu času cesty sa ušetrí 570 mil. EUR (**tabuľka 3**).

Tabuľka 3 – Porovnanie nákladov na vysokorýchlostnú a konvenčnú trať Benátky – Terst

Konštrukčná konfigurácia	Konštrukčná rýchlosť (km/h)	Náklady (mld. EUR)	Čas cesty (min.)	Úspory (mil. EUR/min.)
Nová vysokorýchlostná trať – 300 km/h	300	7,5	55	570
Modernizovaná konvenčná trať	200	1,8	65	

Zdroj: EDA.

47. Tento prístup uplatňovaný v Taliansku a Nemecku sa v iných členských štátoch, ktoré sme navštívili, neuplatňuje: posudzuje sa len navrhovaná konštrukcia vysokorýchlostných tratí a neuvažuje sa o tom, či je na niektorom úseku alebo aj na celej trati naozaj potrebná veľmi vysoká konštrukčná rýchlosť, alebo by na splnenie špecifických cieľov projektu stačila modernizácia konvenčnej trate.

48. Analyzovali sme aj nákladovú efektívnosť, a to prostredníctvom posudzovania vzťahu medzi investičnými nákladmi a reálnou časovou úsporou na vysokorýchlostných tratiach, ktoré boli predmetom auditu (**tabuľka 4**). Z našej analýzy vyplynulo, že úspora nákladov na minútu času cesty je priemerne 90 mil. EUR, pričom táto hodnota sa pohybuje od 34,5 mil. EUR (na vysokorýchlostnej trati Eje Atlántico) až do 369 mil. EUR (na vysokorýchlostnej trati Štuttgart – Mníchov).

Tabuľka 4 – Náklady na kontrolovanú vysokorýchlostnú trať na km a na minútu časovej úspory

Kontrolovaná trať	Dĺžka (km)	Celkové náklady (mil. EUR)	Časová úspora (min.)	Náklady na minútu časovej úspory (mil. EUR)
Berlín – Mníchov	671	14 682	140	104,87
Štuttgart – Mníchov	267	13 273	36	368,69
Rýn – Rhôna	138	2 588	75	34,51
LGV Est-Européenne	406	6 712	130	51,63
Madrid – Barcelona – francúzska hranica	797	12 109	305	39,70
Eje Atlántico	165	2 596	75	34,61
Madrid – Galícia	549	7 684*	110	69,85
Madrid – León	345	5 415	95	57,00
Miláno – Benátky	273	11 856	49	241,96
Turín – Salerno	1 007	32 169	192	167,55
Spolu/priemerne	4 618**	109 084	1 207	90,38

*Analýza odhadovaných nákladov na celú trať a časov cesty zahŕňa aj prekrývajúci sa úsek vysokorýchlostnej trate Madrid – León dlhý 133 km (okrem tunela Guadarrama).

** Spolu s úsekom Mníchov – Verona s dĺžkou 445 km je celková kilometráž kontrolovaných tratí 5 063 km.

Zdroj: EDA.

V členských štátoch sa ako nástroj pri rozhodovaní nepoužívajú analýzy nákladov a prínosov

49. Keďže vysokorýchlostné trate sú nákladnou investíciou, je dôležité správne analyzovať všetky hlavné náklady a prínosy ešte pred rozhodnutím, či sa má výstavba uskutočniť, alebo nie. Keď sa analýza nákladov a prínosov (CBA) používa správne, umožňuje ešte pred prijatím rozhodnutia posúdiť spoločenskú návratnosť investícií do projektu a jeho sociálnu vhodnosť a prospešnosť. Čistý príspevok k spoločenskému blahobytu (napr. ak pomer prínosov a nákladov prevyšuje 1, t. j. keď prínosy prevyšujú náklady) v rámci rôznorodého dopytu (napr. vysoký rast premávky oproti nízkemu) a scenáre dodania (napr. výstavba vysokorýchlostných tratí oproti modernizácii tradičných tratí) sú potrebné na podporu kladného rozhodnutia.

50. Dvor audítorov požiadal externého odborníka o vypracovanie komparatívnej analýzy rôznych CBA súvisiacich s kontrolovanými vysokorýchlostnými traťami. Odborník dospel k záveru, že CBA sa obyčajne používajú len ako povinný administratívny krok, a nie ako nástroj na prijímanie kvalitnejších rozhodnutí a zapojenie zainteresovaných strán. Za povšimnutie stoja tieto prípady:

- i) Na účely spolufinancovania projektu č. 2007-FR-24070-P (na východnú časť vysokorýchlostnej trate Rýn – Rhône) vo Francúzsku bola akceptovaná CBA so zápornou čistou súčasnou ekonomickou hodnotou. V prípade ďalšieho francúzskeho projektu vysokorýchlostnej železnice (projekt č. 2010-FR-92204-P na modernizáciu existujúcej trate medzi mestom Mulhouse a hranicami pre potreby vysokorýchlostných vlakov a vlakov Intercity Express) nebola vykonaná nijaká CBA, ale projekt bol aj tak financovaný z EÚ.
- ii) CBA nebola vykonaná ani pri rozhodovaní o vybudovaní úsekov Halle/Lipso – Erfurt – Ebensfeld a Štuttgart – Wendlingen – Ulm v Nemecku. Rozhodnutie o ich vybudovaní bolo politické a CBA sa vykonala až v neskoršej fáze (*ex post*) na preukázanie sociálno-ekonomickej ziskovosti.
- iii) V prípade väčšiny štúdií v Španielsku bez ohľadu na región a charakteristiky projektov boli výsledky veľmi podobné, s relatívne nízkym pomerom prínosov

k nákladom (približne 1). V skutočnosti majú niektoré projekty z hľadiska sociálnych nákladov a prínosov len obmedzenú šancu na životaschopnosť (napríklad úsek vysokorýchlostnej železnice Venta de Baños – León nebol zo sociálno-ekonomického hľadiska životaschopný ani pri využití rôznych modelov citlivosti), no napriek tomu sa budujú.

- iv) CBA Brennerskej osi nebola od roku 2007 nijako aktualizovaná. V analýze z roku 2007 vyšiel koeficient prínosov a nákladov 1,9. Medzitým sa plánovanie a výstavba projektu Brennerského úpätného tunela už oneskorili približne o jedenásť rokov: jeho dokončenie sa pôvodne očakávalo do roku 2016, no dnes sa očakáva najskôr v roku 2027. Z väčšiny najnovších údajov vyplýva, že projektované náklady na tunel budú približne 9,3 mld. EUR (pri zohľadnení miery inflácie). Medzi predbežnými odhadmi z roku 2002 a odhadom z roku 2013 sa náklady zvýšili o 46 % (z 5,9 mld. EUR na 8,6 mld. EUR) a v súčasnosti sa očakáva pokles objemu nákladnej dopravy. Tieto faktory veľmi výrazne znižujú pomer prínosov a nákladov a údaje z CBA z roku 2007 o počtoch cestujúcich a objeme nákladnej dopravy už nie sú realistické. INEA, ktorá tento projekt spravuje v mene Komisie, sa na tieto otázky nepýtala.

51. Vo výzvach na predkladanie návrhov v rámci NPE na rok 2015 INEA zaviedla osobitné posudzovanie nákladov a prínosov ešte pred odsúhlasením podpory z NPE. Domnievame sa, že tento krok pomôže zvýšiť kvalitu rozhodovania. INEA (ako ani riadiace orgány v prípade výdavkov na politiku súdržnosti v rámci zdieľaného riadenia) však v súčasnosti pred odsúhlasením spolufinancovania z EÚ neposudzuje náklady na minútu časovej úspory ani náklady na modernizáciu existujúcich konvenčných železničných tratí ako alternatívu navrhovaných nových vysokorýchlostných tratí.

Prekračovanie nákladov, oneskorenia výstavby a oneskorenia spustenia prevádzky: nie výnimka, ale norma

52. Rozpočet EÚ vplyvom prekročenia nákladov na investície do vysokorýchlostných železníc netrpí, keďže výška spolufinancovania je obmedzená na počiatočne odsúhlasenú sumu. Aj keď prekračovanie nákladov sa kryje z vnútroštátnych rozpočtov, preskúmali sme

rozsah prekračovania nákladov a oneskorení na úrovni projektov aj na úrovni tratí.

Na základe údajov, ktoré nám boli dostupné, odhadujeme celkové prekročenie nákladov 5,7 mld. EUR na úrovni projektov a 25,1 mld. EUR na úrovni tratí (44 %, resp. 78 %).

53. V troch z 30 projektov došlo k výraznému prekročeniu nákladov o viac ako 20 % oproti počiatocným odhadom a na všetkých kontrolovaných vysokorýchlostných tratiach sa náklady prekročili o viac ako 25 % (**tabuľka 5**). K najväčšiemu prekročeniu nákladov došlo na nemeckých tratiach: pri výstavbe trate Štuttgart – Mníchov sa náklady prekročili až o 622,1 %.

Tabuľka 5 – Prehľad nákladov na km a porovnanie s odhadmi

Kontrolovaná trať	Celková dĺžka (km)	Celkové náklady (mil. EUR)**	Počiatocné odhadované náklady (mil. EUR)	Prekročenie nákladov v skutočnosti (%)	Počiatocné stavebné náklady na km (mil. EUR)	Konečné náklady na km (mil. EUR)
Berlín – Mníchov	671	14 682	8 337	76,1 %	12,4	21,9
Štuttgart – Mníchov	267	13 273	1 838	622,1 %	6,9	49,7
Rýn – Rhôna	138	2 588	2 053	26,1 %	14,9	18,8
LGV Est-Européenne	406	6 712	5 238	28,1 %	12,9	16,5
Madrid – Barcelona – francúzska hranica	797	12 109	8 740	38,5 %	11,0	15,2
Eje Atlántico	165	2 596	2 055	26,3 %	12,5	15,7
Madrid – León	345	5 415	4 062	33,3 %	11,8	15,7
Madrid – Galícia	416***	5 714***	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	13,7***
Turín – Salerno*	1 007	32 169	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	31,9
Miláno – Benátky*	273	11 856	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	43,4

* Nie sú k dispozícii odhadované náklady na úrovni trate, preto nie je možné odhadnúť potenciálne prekročenie nákladov.

** V čase auditu aj v prípade nedokončených tratí: Štuttgart – Mníchov, Madrid – Galícia a Miláno – Benátky.

*** Vypočítané na úseku Medina del Campo – Galícia, teda bez 133 km spoločného úseku s vysokorýchlostnou traťou Madrid – León.

Zdroj: EDA. Všetky údaje sú vyjadrené v nominálnych hodnotách.

54. Aj oneskorenia na úrovni projektov boli významné: osem z 30 projektov, ktoré boli predmetom auditu, sa oneskorili aspoň o jeden rok a výstavba polovice kontrolovaných tratí (piatich z desiatich) sa oneskorila o viac ako desať rokov. Najväčšie oneskorenie v porovnaní s počiatočnými odhadmi (18 rokov) sa očakáva v prípade trate Miláno – Benátky.

55. K najväčšiemu prekročeniu nákladov na projekty (o 83 %) došlo na stanici Stuttgart 21 (**fotografia 2**), na ktorú z grantov EÚ smerovalo 726,6 mil. EUR.

Fotografia 2 – Stavebné práce na stanici Stuttgart 21



Zdroj: EDA.

56. V prípade tohto projektu náklady na výstavbu prudko vzrástli z dôvodu nerealistických počiatočných odhadov nákladov na výstavbu tunelov v husto osídlenom centre mesta a nedostatočného posúdenia geologických, environmentálnych a kultúrnych aspektov miestnej komunity. Odhad celkových nákladov na výstavbu 4,5 mld. EUR z roku 2003 sa v roku 2013 zvýšil na 6,5 mld. EUR a napokon na 8,2 mld. EUR (najnovší odhad dostupný v januári 2018). To oproti pôvodnej dohode znamená rozdiel 3,7 mld. EUR. Všetci finanční partneri doposiaľ odmietli pokryť viac nákladov, než sa odsúhlasilo v pôvodnej dohode o financovaní.

57. Práce na dobudovaní tejto stanice sa takisto výrazne oneskoria, keďže pôvodne sa plánovalo dokončenie výstavby do roku 2008. Už začatie prác sa presunulo z roku 2001 na rok 2009 a v súčasnosti sa odhaduje, že práce sa dokončia do roku 2025.

58. A napokon sme v prípade 18 projektov³² posudzovali aj to, ako dlho od dokončenia prác spolufinancovaných z EÚ trvalo reálne uvedenie tratí do prevádzky. V prípade šiestich projektov došlo k spusteniu prevádzky najneskôr do jedného mesiaca od ukončenia stavebných prác. V prípade dvoch projektov sa uvedenie do prevádzky oneskorilo približne o jeden rok, v prípade šiestich projektov to boli dva roky, v prípade ďalšieho projektu štyri roky a v prípade dvoch projektov v Nemecku bude omeškanie osem rokov (tieto projekty boli dokončené do konca roku 2015 a v súčasnosti sa odhaduje, že prevádzka sa spustí najskôr koncom roka 2023). V jednom ďalšom prípade (cezhraničné prepojenie Figueres – Perpignan medzi Španielskom a Francúzskom) bola síce celá trať dokončená, mohla sa však začať používať až o 22 mesiacov neskôr, lebo ani na jednom konci nebola prepojená so zvyškom siete.

Pohľad občanov: posúdenie času cesty, cien a spojov, služieb pre cestujúcich, staníc a ich spádových oblastí v reálnom živote

Čas cesty a ceny lístkov sú dôležitými faktormi úspešnosti

59. Konkurencieschopnosť vysokorýchlostných železníc sme preskúmali tak, že sme požiadali cestovnú kanceláriu, aby na kontrolovaných tratiach zistila najlacnejšie ceny spiatočných lístkov, časy cesty a počty spojov v určené dni s pracovným profilom aj profilom cestovného ruchu. Zhrnutie našej metodiky a príslušné údaje sú uvedené v **prílohe VI**. To nám umožnilo vypočítať priemerné ceny na kilometer a minútu cesty.

60. Ceny lístkov môžu mať veľký rozptyl (napr. v závislosti od denného času a dostupnosti zliav). Táto činnosť sa však vykonala v dostatočnom rozsahu (zozbierali sa údaje o viac ako 5 000 spiatočných cestách) na to, aby bolo možné realisticky posúdiť možnosti cestovania

³² Jedenásť z tridsiatich kontrolovaných projektov stále prebieha alebo neboli riadne realizované, čo viedlo k zrušeniu významnej časti financovania z EÚ. V prípade jedného dokončeného projektu v čase auditu ešte nebol určený dátum spustenia prevádzky.

medzi nástupnými a cieľovými stanicami na kontrolovaných tratiach. Z analýzy vyplynuli tieto závery:

- i) Z hľadiska rýchlosti: Vysokorýchlostná železnica je často oveľa rýchlejšia (v priemere o 30 až 50 %) v porovnaní s konvenčnou. Letecká doprava (od vzletu do pristátia) je rýchlejšia ako vysokorýchlostná železnica. Keď sa však posudzuje skutočný čas cesty z centra jedného mesta do centra druhého mesta vrátane cesty na letisko a nástupných procedúr, vysokorýchlostná železnica môže často leteckej doprave konkurovať.
- ii) Z hľadiska ceny lístkov: Vysokorýchlostná železnica je často oveľa lacnejšia než letecká doprava. Rezervácia lístkov na obidva druhy dopravy na poslednú chvíľu je drahšia ako zakúpenie lístkov vopred. V Nemecku sú ceny lístkov na vysokorýchlostnej trati Štuttgart – Mníchov nižšie ako na konvenčnej železnici.
- iii) Interval osobnej dopravy na vysokorýchlostných železniciach sa v priebehu roka výrazne mení. Dôležitá je dostupnosť spojov: niektoré vysokorýchlostné trate majú veľký počet spojov (napr. v Nemecku 50 – 60 denne), zatiaľ čo na dvoch zo štyroch kontrolovaných tratí v Španielsku (Madrid – Santiago a Madrid – León) a na dvoch kontrolovaných francúzskych tratiach bolo spojov veľmi málo.
- iv) Niektoré z kontrolovaných tratí nemá zmysel absolvovať konvenčnou železnicou; napríklad cesta z Ríma do Turína by konvenčnou železnicou trvala viac ako 20 hodín. Cesta vysokorýchlostnou železnicou trvá polovicu z tohto času a leteckou dopravou len desatinu. Situácia je podobná aj na trati Madrid – Santiago.
- v) Najúspešnejšie spoje z hľadiska cestujúcich za prácou (napr. Madrid – Barcelona, Turín – Rím, Paríž – Štrasburg) sú zároveň najdrahšie. Celkovo možno povedať, že cesta vysokorýchlostnou železnicou stojí vo Francúzsku na kilometer viac (na účely práce aj cestovného ruchu).

61. Na posúdenie skutočnej konkurencieschopnosti vysokorýchlostných železníc sa analyzovali skutočné časy cesty medzi centrami miest a ceny dostupných možností. Údaje z analýzy štyroch tratí sa ďalej spresnili a vypočítali sa príslušné hodnoty na porovnanie

vysokorýchlostnej železnice, konvenčnej železnice, leteckej a cestnej dopravy vrátane nákladov na cestu vlastným autom a diaľkovým autobusom³³ (**tabuľka 6**).

Tabuľka 6 – Analýza cestovania po vybratých vysokorýchlostných tratiach až na miesto určenia

	MADRID, Puerta del Sol – BARCELONA, Plaça de Catalunya		RÍM, Piazza del Campidoglio – MILÁNO, Piazza del Duomo		BERLÍN, Potsdamer Platz – MNÍCHOV, Marienplatz		PARÍŽ, Place de la Concorde – ŠTRASBURG, Place du Château	
Vzdialenosť	607 – 698 km		572 – 661 km		587 – 654 km		466 – 548 km	
Spôsob dopravy	Čas	Cena (EUR)	Čas	Cena (EUR)	Čas	Cena (EUR)	Čas	Cena (EUR)
Autom	10.40 – 18.20	138 – 190	10.40 – 18.40	180	10.00 – 16.40	95 – 142	8.40 – 12.20	44 – 79
Letecky	6.30 – 8.00	227 – 253	6.30 – 7.00	140	6.30 – 8.00	146	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii
Autobusom	16.20 – 18.00	36 – 49	15.00 – 21.00	40	17.00 – 23.00	45 – 79	13.00 – 22.40	33 – 55
Konvenčnou železnicou	11.30 – 12.00	124 – 128	9.00 – 23.00	61 – 103	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii
Vysokorýchlostnou železnicou	6.00 – 8.20	159 – 181	6.50 – 9.00	23 – 205	8.30 – 10.30	66	5.10 – 5.30	158 – 165

Zdroj: EDA.

62. Z analýzy cestovania medzi centrami miest vyplynuli tieto zistenia:

- i) Medzi Madridom a Barcelonou je vysokorýchlostná železnica najrýchlejšou možnosťou cestovania: aj letecká doprava trvá až na miesto určenia dlhšie a je zároveň drahšia. To vysvetľuje, prečo sa podiel tejto vysokorýchlostnej železničnej trate na trhu v nedávnych rokoch výrazne zvýšil. Od jej otvorenia v roku 2008 sa pomer leteckej dopravy k železničnej zmenil z 85: 15 na 38: 62 v roku 2016. Na základe takejto analýzy možno posúdiť úspešnosť prevádzky vysokorýchlostnej železnice a odmerať mieru udržateľnosti vykonanej investície.
- ii) Medzi Rímom a Milánom takisto z hľadiska času cesty vedie letecká doprava a vysokorýchlostná železnica. Počet vlakov sa časom zvýšil a cena lístkov klesla.

³³ Od nedávnej liberalizácie trhu zažila autobusová doprava v mnohých členských štátoch úctyhodnú mieru rastu. Napríklad v Nemecku sa počet cestujúcich zvýšil z troch miliónov v roku 2012 na 25 miliónov v roku 2015 (Zdroj: *Les autocars et le marché voyageurs longue distance: vers un jeu perdant-perdant?*, prof. Yves Crozet, University of Lyon, 2015).

Vysokorýchlostná železnica preto časom získava väčší podiel na trhu, ale to aj na úkor diaľkovej konvenčnej železničnej dopravy.

- iii) Z Berlína do Mníchova je možné cestovať aj konvenčnou železnicou, ale počet prestupov je príliš veľký. Najrýchlejšia, ale zároveň najdrahšia je letecká doprava. Druhou najrýchlejšou a zároveň lacnejšou možnosťou je vysokorýchlostná železnica. Cesta autobusom je najlacnejšia, ale čas cesty od nej odrádza.
- iv) Medzi Parížom a Štrasburgom neexistujú nijaké priame letecké ani konvenčné železničné spoje. Najrýchlejší celkový čas cesty ponúka vysokorýchlostná železnica, ale ceny lístkov sú oveľa vyššie ako pri cestovaní autom alebo autobusom.

63. Celkovo sme dospeli k záveru, že dôležitým faktorom úspešnosti je aj celkový čas cesty, aj jej cenová hladina. V kombinácii s účinnou pravidelnosťou dopravy (vlaký chodia často a načas) môžu tieto faktory prispieť k posilneniu budúcnosti vysokorýchlostnej železničnej dopravy.

Ďalšie zlepšenia potrebné v oblasti cestovných lístkov a monitorovania údajov o osobnej doprave

64. Z publikovaného výskumu o vysokorýchlostných železniciach³⁴ vyplýva, že pružnosť pri vydávaní cestovných lístkov a časová presnosť zvyšujú ich konkurencieschopnosť voči iným druhom dopravy a podporujú ich udržateľnú úspešnosť. Tieto charakteristiky je možné ďalej rozvíjať.

65. Predaj železničných cestovných lístkov sotva možno porovnávať s predajom leteniek v leteckom odvetví. Je napríklad oveľa jednoduchšie zakúpiť si cez jednotný systém elektronického predaja letenku na cestu zabezpečovanú viacerými prevádzkovateľmi alebo cez hranice, ako si kúpiť takto lístok na vlak. Takisto nie je k dispozícii takmer žiadny vyhľadávač na kombináciu leteckej a vysokorýchlostnej železničnej dopravy.

³⁴ Zdroj: Florence School of Regulation, Low-cost air and high-speed rail: an untapped potential for complementarity?, marec 2014.

66. Komisia začala prostredníctvom svojho systému monitorovania železničného trhu (Rail Market Monitoring Scheme – RMMS) zhromažďovať prevádzkové údaje a ukazovatele o vývoji využívania železničných sietí a o vývoji rámcových podmienok. Tieto údaje boli doteraz nesúrodé, keďže do konca roka 2017 sa plošne neuplatňovali spoločné štandardy. Okrem toho sa v súčasnosti zhromažďuje len obmedzený súbor údajov o vysokorýchlostných železničných tratiach oproti konvenčným železničným tratiam. Týka sa oblasti poplatkov za infraštruktúru, prideľovania kapacity, investícií do infraštruktúry a záväzky verejnej služby týkajúce sa vysokorýchlostných železníc.

67. Do roku 2017 neexistovali odsúhlasené spoločné vymedzenia časovej presnosti. Údaje o časovej presnosti sa preto v rámci EÚ výrazne líšia. Prevádzkovatelia železničnej dopravy sú povinní poskytovať správy o časovej presnosti a spokojnosti zákazníkov do databázy ERADIS podľa požiadaviek článku 28 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1371/2007, pre tieto správy však neexistuje spoločná metodika ani normalizovaný rámec, ich využívanie je náročné a cestujúcim neposkytujú jasný prehľad o situácii. Komisia objednala prieskumy Eurobarometra na monitorovanie spokojnosti zákazníkov so železničnou dopravou. Posledný prieskum bol uverejnený v roku 2013 a následná správa sa očakáva koncom júna 2018. Výrazný pokrok je stále potrebný v monitorovaní týchto záležitostí na úrovni EÚ.

Je dôležitý aj počet, aj poloha staníc

68. Pre úspešnosť trate a jej prevádzkovú udržateľnosť je veľmi dôležitý správny počet staníc³⁵. Ak má trať veľmi málo medzizastávok alebo nemá žiadne, celková rýchlosť medzi nástupnou a cieľovou stanicou je síce vysoká a konkurencieschopnosť voči ostatným druhom dopravy je optimálna, je to však na úkor jej udržateľnosti, keďže trať môže využiť menší počet potenciálnych cestujúcich pozdĺž nej. A naopak, ak je na trati viac zastávok, znižuje sa priemerná rýchlosť jazdy a môže byť ohrozená konkurencieschopnosť trate voči ostatným

³⁵ Pozri aj: Francúzsky dvor audítorov, osobitná správa za rok 2014: *LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE: UN MODÈLE PORTÉ AU-DELÀ DE SA PERTINENCE* a výročná verejná správa za rok 2013 o trati LGV Est-Européenne *La participation des collectivités territoriales au financement de la LGV-EST: des contreparties coûteuses, une gare de trop.*

druhom dopravy, ale vlaky môže využiť viac cestujúcich, čím sa zvyšujú príjmy z predaja cestovných lístkov.

69. Analyzovali sme počet zastávok na kontrolovaných tratiach a výsledný vplyv na čas cesty a konkurencieschopnosť dopravy na daných tratiach, ako aj ich prístupnosť, spoje a vplyv na obnovu mestských častí. Úplné informácie a všetky kľúčové údaje o tejto analýze staníc sú uvedené v **prílohe VII**.

70. Podľa údajov z oficiálnych cestovných poriadkov každá zastávka znamená predĺženie celkového času cesty priemerne o 4 až 12 minút³⁶ a zníženie priemernej rýchlosti o 3 až 16 km/h³⁷. Počet staníc sa pohybuje od štyroch (LGV Rýn – Rhône) do 15 (na trati Berlín – Mníchov) a vzdialenosti medzi nimi sa výrazne líšia (najväčšia vzdialenosť medzi dvomi stanicami na tej istej vysokorýchlostnej trati je 253 km, najmenšia 26 km). Na kontrolovaných tratiach premávajú rôzne druhy vlakov³⁸ (napríklad na trati Madrid – Barcelona niektoré vlaky idú bez zastávky celých 621 km, zatiaľ čo iné vlaky na trati obsluhujú aj medzifahlé stanice, no nie vždy rovnaké). Najväčší časový rozdiel medzi najpriamejším a najmenej priamym spojom je 72 minút (na trati Berlín – Mníchov).

71. Na posúdenie potenciálneho počtu používateľov vysokorýchlostných tratí sme v rámci auditu skúmali aj spádové oblasti každej z desiatich vysokorýchlostných tratí a štyroch cezhraničných tratí³⁹. Niektoré stanice nemajú vo svojich bezprostredných spádových oblastiach dostatočný počet cestujúcich a nachádzajú sa príliš blízko jedna druhej. Tým sa znižuje celková účinnosť vysokorýchlostnej dopravy, keďže vlaky musia zastavovať príliš

³⁶ Napr. cesta priamym spojom Madrid – Barcelona trvá 150 minút, zatiaľ čo cesta vlakom so zastávkami v mestách Guadalajara alebo Calatayud, Zaragoza, Lleida a Camp de Tarragona trvá 190 minút.

³⁷ Napr. priemerná rýchlosť priameho spoja Madrid – Barcelona je 268 km/h, zatiaľ čo v prípade vlaku so zastávkami v mestách Guadalajara alebo Calatayud, Zaragoza, Lleida a Camp de Tarragona je to len 211 km/h.

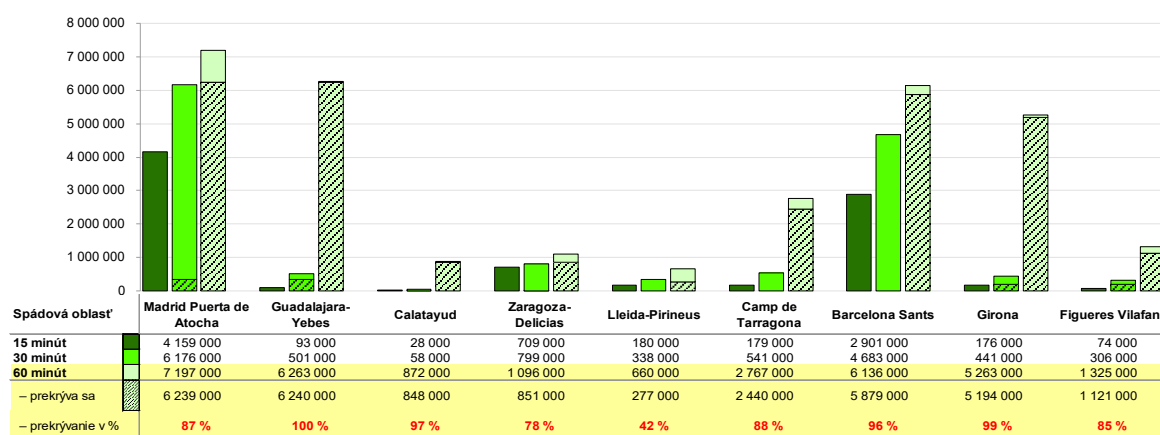
³⁸ Okrem vysokorýchlostných tratí Miláno – Benátky a Eje Atlántico, kde všetky vysokorýchlostné železničné spoje osobnej dopravy zastavujú v rovnakých staniaciach.

³⁹ Pozri aj osobitnú správu č. 21/2014, bod 53 a nasl., kde sa použila podobná metodika.

často, pričom nenastúpi veľa nových cestujúcich, alebo to príliš komplikuje tvorbu cestovného poriadku a zabezpečenie prijateľnej vyťaženia trate.

72. **Príloha VIII** obsahuje celkové výsledky a kľúčové údaje o staniciach na všetkých kontrolovaných vysokorýchlostných tratiach. Napríklad, ako je znázornené na **ilustrácii 6**, napriek tomu, že trať Madrid – Barcelona – francúzska hranica má veľmi veľkú spádovú oblasť (čo vysvetľuje jej úspešnosť), spádové oblasti niektorých staníc na tejto trati (napr. Guadalajara-Yebes alebo Calatayud) sú veľmi malé. Vzhľadom na príliš malý počet obyvateľov žijúcich v spádovej oblasti v okruhu 15 minút jazdy existujú dôvody na pochybnosti o nákladovej efektívnosti týchto staníc ako zastávok na vysokorýchlostnej trati (100 % prekrývanie spádovej oblasti stanice Guadalajara v okruhu 60 minút jazdy je dané jej blízkosťou k Madridu).

Ilustrácia 6 – Analýza staníc na vysokorýchlostnej trati Madrid – Barcelona – francúzska hranica



Zdroj: EDA a Eurostat.

73. Aj keď Komisia plánuje do roku 2050 prepojiť všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou, podľa možnosti vysokorýchlostnou železnicou, len niekoľko staníc vysokorýchlostných železníc má v súčasnosti priame vysokorýchlostné spojenie s letiskom. Vysokorýchlostné železnice a letecká doprava sa môžu navzájom dopĺňať (dopravou cestujúcich na letisko môže vysokorýchlostná železnica zväčšiť spádovú oblasť letiska a cestujúci leteckej dopravy sa môžu rozhodnúť použiť určité letisko vďaka bezproblémovému a rýchlemu železničnému spojeniu po pristátí). Zistili sme však, že kombinovať vysokorýchlostnú železnicu s leteckou dopravou je pre cestujúcich zložité.

Napríklad, aj keď vysokorýchlostná trať Madrid – Barcelona prechádza v blízkosti dvoch najrušnejších letísk v Španielsku (Madrid-Barajas a Barcelona-El Prat, ktoré v roku 2016 využilo 50,4 milióna, resp. 44,2 milióna cestujúcich⁴⁰), neexistujú nijaké plány na ich spojenie s vysokorýchlostnou dopravou prostredníctvom vysokorýchlostnej železničnej siete⁴¹.

74. V záujme úspešnosti a konkurencieschopnosti je potrebné stanice vysokorýchlostnej železnice dobre umiestniť.

- i) Mali by byť pre cestujúcich ľahko prístupné rôznymi druhmi dopravy, a to aj pešo alebo bicyklom, a ponúkať za dostupné ceny vhodné zariadenia verejnej dopravy a parkovacie miesta.
- ii) Mali by ponúkať viaceré dobre fungujúce vysokorýchlostné železničné spoje s dostatočným počtom vlakov v priebehu celého dňa.
- iii) Mali by prispievať k hospodárskej činnosti v okolitej oblasti (tzv. efekt obnovy alebo opätovnej urbanizácie).

75. Analyzovali sme prístupnosť, spoje a účinky na obnovu v prípade 18 staníc vysokorýchlostných železníc (dve na každú kontrolovanú trať). Úplné informácie vrátane použitých kvantitatívnych kritérií sú uvedené v **prílohe IX**. Z našej analýzy vyplynulo, že prístup k 14 staniciam možno zlepšiť. Napríklad, stanice TGV Meuse (**fotografia 3**) na trati LGV Est-Européenne je slabo dostupná: ako ukazuje šípka, stanica sa nachádza na izolovanom mieste vo voľnej krajine. Dostať sa k nej je možné len niekoľkými miestnymi autobusovými linkami alebo vlastným autom, ktoré je možné zaparkovať na malom parkovisku.

⁴⁰ Tráfico de pasajeros, operaciones y carga en los aeropuertos Españoles, Aena 2016.

⁴¹ V súčasnosti sa v rámci projektu 2015-ES-TM-0173-S vykonáva so spolufinancovaním z NPE štúdiá uskutočniteľnosti vysokorýchlostného železničného spojenia s letiskom Madrid-Barajas a informatívna štúdiá týkajúca sa prispôsobenia stanice na tomto letisku na vysokorýchlostnú dopravu.

Fotografia 3 – Stanica TGV Meuse



Zdroj: EDA.

76. Zistili sme takisto, že sedem staníc nemá vhodnú veľkosť: štyri sú príliš veľké a tri zas príliš malé vzhľadom na počet cestujúcich. Štyri stanice neposkytovali všeobecné služby pre verejnosť. Päť staníc nebolo dobre prepojených, v ďalších siedmich by sa zas mohli zlepšiť spoje.

77. Na základe analýzy zmien v priebehu času (napríklad na trhu práce, na trhu s nehnuteľnosťami a v počte pritiahnutých podnikov a vytvorených pracovných miest) sa v okolí 15 z 18 staníc na kontrolovaných vysokorýchlostných tratiach neprejavil nijaký vplyv na obnovu okolia. Otvorenie stanice Belfort-Montbéliard na trati Rýn – Rhône podnietilo otvorenie obchodov a hotelov v jej blízkosti a umožnilo presťahovanie regionálnej nemocnice. V dvoch ďalších prípadoch sa vďaka modernizačným prácam na staniciach – v súvislosti s príchodom vysokorýchlostnej dopravy– vytvorilo ľahšie spojenie medzi mestskými časťami, ktoré boli predtým oddelené koľajami. Z toho vyplýva, že vysokorýchlostné trate môžu sprevádzať a podporovať hospodárske zlepšenia, ktoré sú už

v regióne naštartované a očakávané, ale samy o sebe nespôsobia miestny hospodársky rozmach⁴².

Udržateľnosť vysokorýchlostných železníc: účinnosť spolufinancovania EÚ je ohrozená

78. Ak má byť vysokorýchlostná trať úspešná a investícia do nej udržateľná, mal by sa po nej prepravovať vysoký počet cestujúcich. Tento prvok sme posudzovali dvoma spôsobmi: porovnávaním referenčných hodnôt počtu cestujúcich v priebehu času a analyzovaním počtu obyvateľov v spádovej oblasti pozdĺž trate.

Analýza údajov o cestujúcich: na troch zo siedmich dokončených vysokorýchlostných železničných tratí sa prepravuje menej cestujúcich, ako je referenčná hodnota 9 miliónov ročne

79. Podľa referenčných hodnôt vyplývajúcich z akademických a inštitucionálnych zdrojov by na úspešnosť vysokorýchlostnej trate bolo ideálne potrebných 9 miliónov cestujúcich ročne alebo v prvom roku aspoň 6 miliónov⁴³. V roku 2016 sa však prepravilo viac ako 9 miliónov cestujúcich len na troch tratiach (Madrid – Barcelona, Turín – Salerno a LGV Est-Européenne). Na troch zo siedmich dokončených vysokorýchlostných tratí, ktoré sme v audite skúmali (Eje Atlántico, Rýn – Rhône a Madrid – León), bol počet prepravených cestujúcich oveľa nižší⁴⁴. Náklady na infraštruktúru týchto tratí predstavovali 10,6 mld. EUR,

⁴² Závěry výskumnej štúdie Retour sur les effets économiques du TGV. Les effets structurants sont un mythe sú podobné. Zdroj: prof. Y. Crozet: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01094554/document>.

⁴³ Počet 9 miliónov cestujúcich sa objavuje v týchto materiáloch:
i) In what circumstances is investment in HSR worthwhile? (Za akých okolností sa oplatí investovať do VRŽ?), De Rus, Gines a Nash, C.A., Munich Personal RePEc Archive (MPRA), december 2007, ako aj
ii) príručka k analýze nákladov a prínosov investičných projektov od Európskej komisie, 2008, s. 84 (táto referenčná hodnota CBA uvedená Komisiou sa už neobjavuje v najnovšom vydaní z roku 2014).

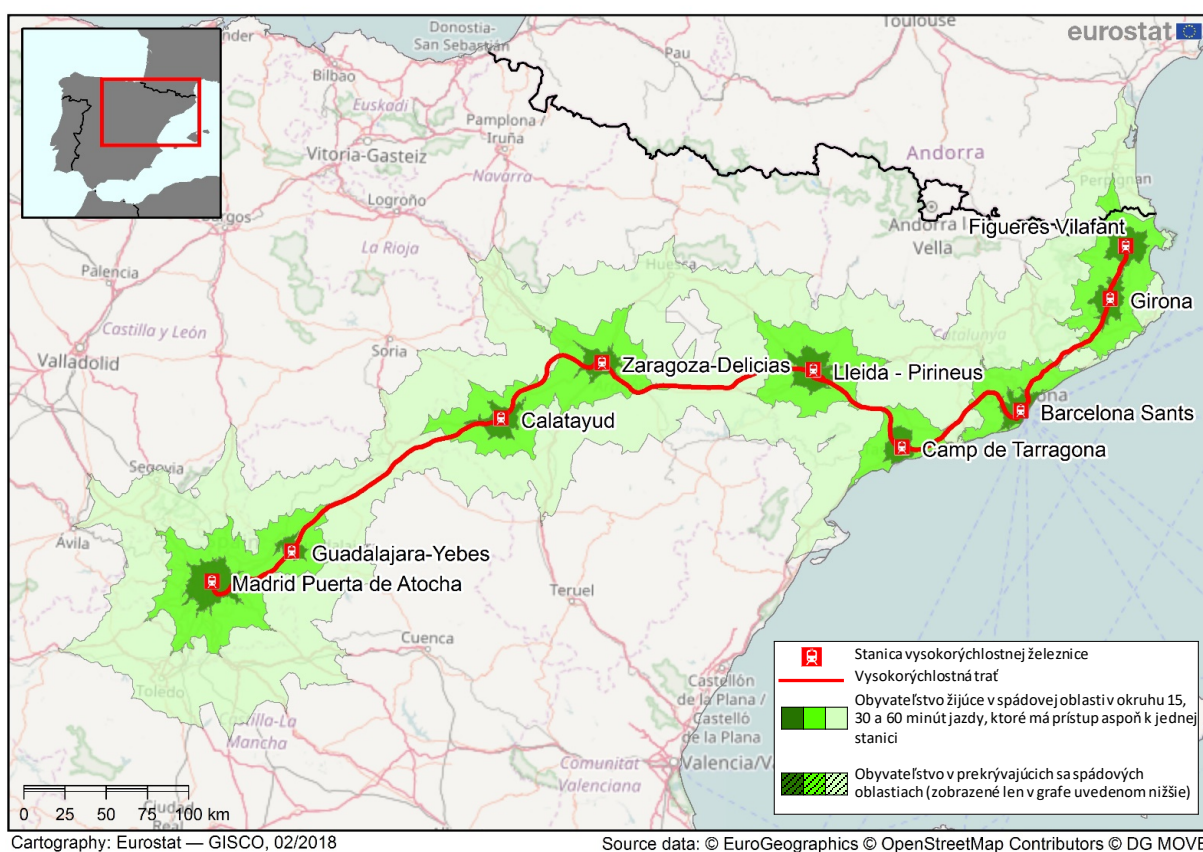
⁴⁴ Vysokorýchlostná trať Berlín – Mníchov sa v analýze nebrala do úvahy, keďže bola otvorená len v decembri 2017.

pričom príspevok EÚ dosiahol 2,7 mld. EUR. To znamená, že existuje vysoké riziko neúčinného vynakladania prostriedkov spolufinancovaných z EÚ na tieto trate.

Analýza počtu obyvateľov spádových oblastí pozdĺž tratí: 9 zo 14 kontrolovaných vysokorýchlostných tratí a úsekov nemá dostatočný počet potenciálnych cestujúcich

80. Vykonali sme aj analýzu spádových oblastí s cieľom posúdiť potenciálnu udržateľnosť prevádzky na úrovni tratí (pozri ilustráciu 7). Príloha VIII obsahuje aj celkové výsledky a kľúčové údaje o všetkých kontrolovaných vysokorýchlostných tratiach.

Ilustrácia 7 – Analýza spádových oblastí vysokorýchlostnej trate Madrid – Barcelona – francúzska hranica



Zdroj: EDA a Eurostat.

81. Ukázalo sa, že 9 zo 14 kontrolovaných vysokorýchlostných tratí a cezhraničných prepojení nemá v spádovej oblasti pozdĺž trate (pätnásť až tridsať minút jazdy od nej) dostatočný počet cestujúcich na to, aby vysokorýchlostná železnica mohla byť úspešná. Ide

o trate Madrid – León, Eje Atlántico, Madrid – Galícia, Miláno – Benátky, Rýn – Rhône, Štutgart – Mníchov, Mníchov – Verona, Figueres – Perpignan a Basque Y. Je užitočné uviesť, že v tomto kritériu sú zahrnuté aj tri trate, ktoré nevyhoveli referenčnej hodnote počtu cestujúcich (pozri vyššie).

82. Analyzovali sme aj úspešnosť vysokorýchlostných železníc v globálnom kontexte s cieľom porozumieť dôvodom ich úspešnosti (**rámček 2**).

Rámček 2 – Prevádzka tratí Šinkansen

Vlaky Šinkansen (**fotografia 4**) a prevádzka vysokorýchlostných železníc v Japonsku umožňujú širšie porovnanie prevádzky vysokorýchlostných železníc v globálnom meradle.

Vysokorýchlostná trať z Tokia do Ósaky dlhá 550 km je veľmi úspešná – ročne sa ňou prepravuje až 163 miliónov cestujúcich. Tento úspech má mnoho dôvodov: trať spája veľkomestá s počtom obyvateľov niekoľko miliónov, vlaky premávajú na vyhradených tratiach veľmi často (až 433-krát za deň), spoľahlivosť a časová presnosť premávky je výnimočná (v roku 2016 bolo priemerné meškanie v priebehu celého roka menej ako 24 sekúnd), na staniciach aj pozdĺž trate sú zavedené najmodernejšie bezpečnostné a ochranné opatrenia a v staniciach sa cestujúcim poskytuje dostatočná podpora.

Fotografia 4 – Vlak Šinkasen na hlavnej stanici v Tokyu



Zdroj: EDA.

Konkurencieschopnosť vysokorýchlostných železníc voči iným druhom dopravy: zatiaľ nie je zavedená zásada „znečisťovateľ platí“

83. Vysokorýchlostné železnice majú len obmedzenú konkurenčnú výhodu. Hoci japonské trate Šinkansen sú konkurencieschopné aj pri cestovaní na vzdialenosti nad 900 km, vysokorýchlostné železnice v Európe sú obvyčajne konkurencieschopné pri cestách na vzdialenosť od 200 do 500 km, ktoré trvajú do štyroch hodín. Na vzdialenosti do 200 km je vďaka flexibilita na posledných kilometroch prevažujúcim spôsobom dopravy cestovanie autom, na dlhšie vzdialenosti je zas najviac konkurencieschopná letecká doprava.

84. Systém zdaňovania podľa uhlíka je nástroj na posudzovanie vplyvu rôznych druhov dopravy na životné prostredie. V súčasnosti ani v jednom členskom štáte EÚ nie je zavedený prevádzkový mechanizmus porovnateľný so švajčiarskym špecializovaným fondom pre železničnú infraštruktúru, ktorý je čiastočne financovaný z daní za nákladné automobily prechádzajúce krajinou. Prístup Švajčiarska znižuje finančné zaťaženie daňových poplatníkov

budovaním a údržbou železničnej siete, keďže daňové príjmy získané z jedného druhu dopravy sa smerujú priamo na podporu iného druhu dopravy.

85. V EÚ v súčasnosti neexistuje nijaký systém poplatkov, ktorý by v záujme posilnenia konkurencieschopnosti železníc zohľadňoval medzi jednotlivými druhmi dopravy zásadu „používateľ platí“ aj zásadu „znečisťovateľ platí“. V minulosti sa objavili pokusy zmeniť podmienky medzi druhmi dopravy internalizáciou externých nákladov z rôznych druhov dopravy, väčšinou však neboli úspešné. Téma zdaňovania podľa emisií skleníkových plynov však naďalej ostáva na programe mnohých vlád. Napríklad vo Francúzsku v súčasnosti prebieha diskusia o zavedení systému krížového financovania (opäť⁴⁵) a v Taliansku sa bude v roku 2018 výstavba Brennerského úpätného tunela a jeho južných prístupových tratí financovať z príjmov získaných z osobitného fondu vytvoreného v roku 1997 z príjmov z diaľničného mýta⁴⁶.

Bezproblémová a konkurencieschopná cezhraničná vysokorýchlostná železničná doprava: zatiaľ nie všade

Vzhľadom na mnohé prekážky, ktoré stále existujú, je ešte dlhá cesta ku konkurencieschopnému otvoreniu trhov na vysokorýchlostných tratiach v EÚ

86. Účinná hospodárska súťaž na vysokorýchlostných tratiach môže preukázateľne viesť k skvalitneniu služieb a zníženiu cien pre cestujúcich v EÚ. V súčasnosti existuje len veľmi málo prípadov účinnej hospodárskej súťaže na vysokorýchlostných tratiach (hospodárska súťaž na tratiach funguje v Taliansku a do istej miery v Rakúsku⁴⁷). Zavedenie hospodárskej

⁴⁵ O zásade „eco-taxe poids lourds“ sa už raz hlasovalo v roku 2008 na Environmentálnom fóre v Grenelle vo Francúzsku, ale v roku 2014 sa rozhodlo, že tieto ustanovenia sa v praxi nebudú vykonávať.

⁴⁶ Článok 55 ods. 13 zákona č. 449/1997 z 27. decembra 1997, uverejneného v doplnku k Ú. v. 302 z 30.12.1997, s. 5 – 113.

⁴⁷ Aj keď trh v Rakúsku je v zásade otvorený, neexistujú konkurencieschopné ponuky na stratovú vysokorýchlostnú osobnú železničnú dopravu. V Nemecku je trh otvorený, ale tradičná železničná spoločnosť nemá na vysokorýchlostných tratiach nijakých väčších konkurentov. Oproti tomu hospodárska súťaž funguje na vysokorýchlostnej trati Štokholm – Göteborg a na medzinárodných tratiach pôsobia viacerí prevádzkovatelia, ktorí medzi sebou navzájom

súťaže na vysokorýchlostnej trati Turín – Salerno prinieslo pre cestujúcich lepšie služby. Majú na výber viac vlakov (nový prevádzkovateľ vypravuje v rámci cestovného poriadku na rok 2017 – 2018 každodenne 34 spojov v oboch smeroch) a ceny lístkov sa znížili aspoň o 24 %⁴⁸. Zamestnanci ERA, s ktorými sme uskutočnili rozhovory, uviedli podobný pozitívny účinok v Rakúsku: hospodárska súťaž medzi tradičnou železničnou spoločnosťou a novým prevádzkovateľom priniesla viac zákazníkov, a to aj tradičnej železničnej spoločnosti.

87. Vo Francúzsku a v Španielsku však trh s vysokorýchlostnou železničnou dopravou stále nie je otvorený a na vysokorýchlostných tratiach neprebíha hospodárska súťaž. Tieto členské štáty chcú počkať a až po roku 2020 posúdiť, či je súčasná železničná spoločnosť pripravená na hospodársku súťaž v oblasti osobnej dopravy na dlhé vzdialenosti. Aj po tomto termíne budú môcť tieto členské štáty v prípade, že sa trate budú prevádzkovať ako záväzky verejnej služby, za určitých podmienok hospodársku súťaž odložiť o desať rokov, čo znamená, že skutočne otvorená hospodárska súťaž sa môže začať až v roku 2035.

88. Okrem postupného otvárania trhu podľa štvrtého železničného balíka pretrvávajú v odvetví železničnej dopravy mnoho postupov, ktoré prekážajú v realizácii skutočne jednotnej vysokorýchlostnej železničnej siete v EÚ a potenciálne bránia novým zahraničným prevádzkovateľom v hospodárskej súťaži na vysokorýchlostných tratiach. Ide okrem iného o technické a administratívne prekážky, ale aj iné prekážky interoperability. Čo to znamená v praxi pre cestujúcich, sa vysvetľuje v **rámčeku 3**.

Rámček 3 – Dôsledky neexistencie plynulého cestovania vlakom cez hranice pre cestujúcich

1. Nedostatočná interoperabilita na úseku Mníchov – Verona znamená nutnosť zastavenia a meškania v stanici Brenner

Je viac než 11 000 vnútroštátnych železničných pravidiel, ktoré ERA v súčasnosti kategorizuje s cieľom „vyčistiť ich“ neskôr. Chýbajú spoločné pravidlá cezhraničnej železničnej dopravy. Nemecko

nesúťažia. Nejde o nových prevádzkovateľov, ale spravidla o obchodné partnerstvá tradičných železničných spoločností (napr. Eurostar, Thalys, Thello).

⁴⁸ G. Adinolfi, La guerra dei prezzi, *La Repubblica*, 15. októbra 2017.

a Rakúsko uplatňujú harmonizovaný prístup, ale Taliansko naďalej uplatňuje odlišné pravidlá⁴⁹. Dôsledkom je nutnosť zastavenia na rakúsko-talianskej hranici: všetky vlaky musia na hranici zastaviť na účely vykonania prevádzkových zmien požadovaných talianskymi a rakúskymi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ktorých požiadavky sa rôznia. Vlaky osobnej dopravy musia zastaviť najmenej na 14 minút (**fotografia 5**), nákladné vlaky sa oneskoria až o 45 minút. Toto oneskorenie je veľmi veľké vzhľadom na to, že miliardové investície do infraštruktúry vysokorýchlostnej trate Mníchov – Verona majú stanovenú ako cieľ celkovú časovú úsporu 114 minút.

Fotografia 5 – Cestujúci čakajúci na stanici Brenner na pokračovanie v ceste



Zdroj: EDA.

Dvor audítorov poukázal na tento problém už vo svojej osobitnej správe č. 8/2010⁵⁰. O osem rokov neskôr sa na základe našich odporúčaní v praxi stále nič nezmenilo. Vnútroštátne orgány v navštívených členských štátoch sa vyjadrili, že problémy cezhraničnej dopravy spôsobené rozdielmi vo vnútroštátnych pravidlách o používaní pracovných jazykov by bolo možné najlepšie vyriešiť zavedením harmonizovaných pravidiel v celej EÚ. Napríklad v leteckej doprave sa používa len jeden

⁴⁹ Napríklad, i) na rakúsko-talianskej hranici sa menia rušňovodiči: kým nemecké a rakúske právne predpisy požadujú len jedného nemecky hovoriaceho rušňovodiča, v Taliansku platí požiadavka na dvoch taliansky hovoriacich rušňovodičov s príslušným oprávnením; ii) v Nemecku a Rakúsku sa požaduje mať na konci nákladného vlaku nainštalované reflexné tabule, kým v Taliansku reflexné tabule nie sú povolené a namiesto nich sa požadujú rozsvietené zadné svetlá; iii) Taliansko neuznáva technické kontroly vykonané nemeckým železničným orgánom a na hraniciach vykonáva svoje vlastné technické kontroly.

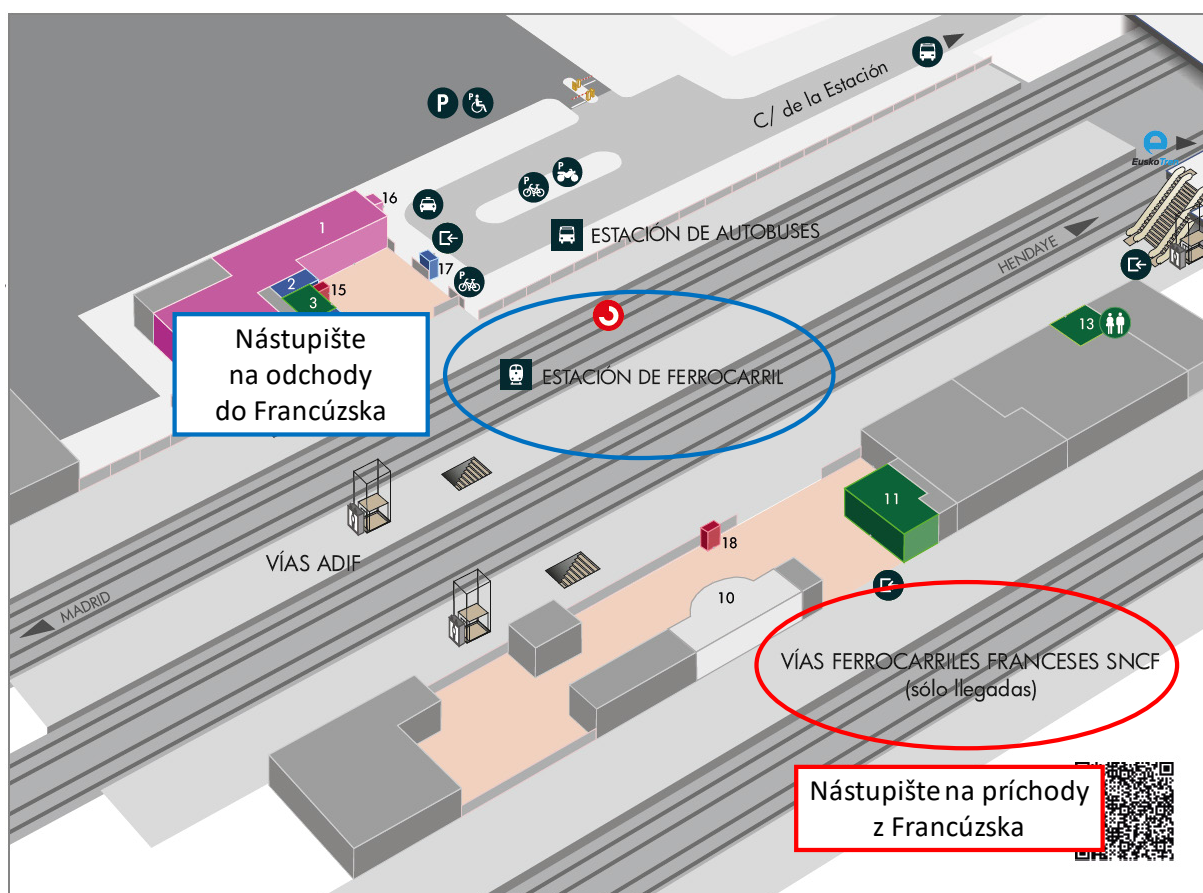
⁵⁰ Osobitná správa č. 8/2010 „Zlepšovanie výkonnosti dopravy na transeurópskych železničných osiach: Boli investície EÚ do železničnej infraštruktúry účinné?“

pracovný jazyk (angličtina), čo pomáha prekonávať bariéry medzi kontinentmi a podobne by sa mohli vyriešiť aj problémy medzi členskými štátmi.

2. Chýbajúce prepojenie infraštruktúry medzi Francúzskom a Španielskom (Atlantická cezhraničná trasa) núti cestujúcich prestupovať do iného vlaku na inom nástupišti

Keďže väčšina úseku medzi Bordeaux a španielskou hranicou nie je pre Francúzsko prioritou, infraštruktúra na hraniciach ostáva zastaraná, nekompatibilná a nevhodne položená vzhľadom na modernú vysokorýchlostnú sieť. Francúzsko nie je pripravené investovať do tejto infraštruktúry (preto nežiada o financovanie z EÚ), čo nepriaznivo ovplyvní spojenie Španielska a Portugalska so sieťou EÚ pozdĺž atlantického koridoru. Na španielskej strane hraníc prebiehajú práce na prepojení baskickej vysokorýchlostnej železničnej siete so zvyškom španielskej siete (so spolufinancovaním z EÚ vo výške 318 mil. EUR). V dôsledku toho musia všetci cestujúci v súčasnosti pri prechode cez hranice prestupovať do iného vlaku na inom nástupišti (**fotografia 6**).

Fotografia 6 – Všetci cestujúci musia na hranici medzi Francúzskom a Španielskom prestupovať



Zdroj: ADIF, s poznámkami EDA.

Spoplatnenie prístupu ku koľajam: príliš zložitá a potenciálna prekážka hospodárskej súťaže

89. V právnom rámci EÚ pre železničnú dopravu musí manažér infraštruktúry (subjekt odlišný od prevádzkovateľa železničnej dopravy) povoliť prevádzkovateľovi používanie železničnej trate, ak ten prispieva na náklady na jej údržbu. Toto spoplatnenie prístupu ku koľajam má rozmanitý vplyv na udržateľnosť siete. V závislosti od výšky môžu tieto poplatky pomôcť získať späť určitý podiel nákladov na investície do infraštruktúry, a ak nie sú príliš vysoké, môžu takisto podporovať hospodársku súťaž na trati, keďže umožňujú účasť nových účastníkov trhu.

90. V smernici (EÚ) 2012/34/EÚ⁵¹ sa vyžaduje, aby sa poplatky za prístup ku koľajam určovali predovšetkým podľa nákladov priamo vzniknutých pri prevádzke vlakovej dopravy. Zásady určovania cien sa však medzi členskými štátmi významne líšia⁵², a to najmä preto, lebo právne predpisy umožňujú používanie mnohých parametrov. Vo všetkých navštívených členských štátoch sa uplatňovali tzv. príplatky, v ktorých sa zohľadňujú osobitné kategórie nákladov, ako je denný čas požadovaného prevádzkového intervalu alebo prítomnosť či neprítomnosť úzkych miest.

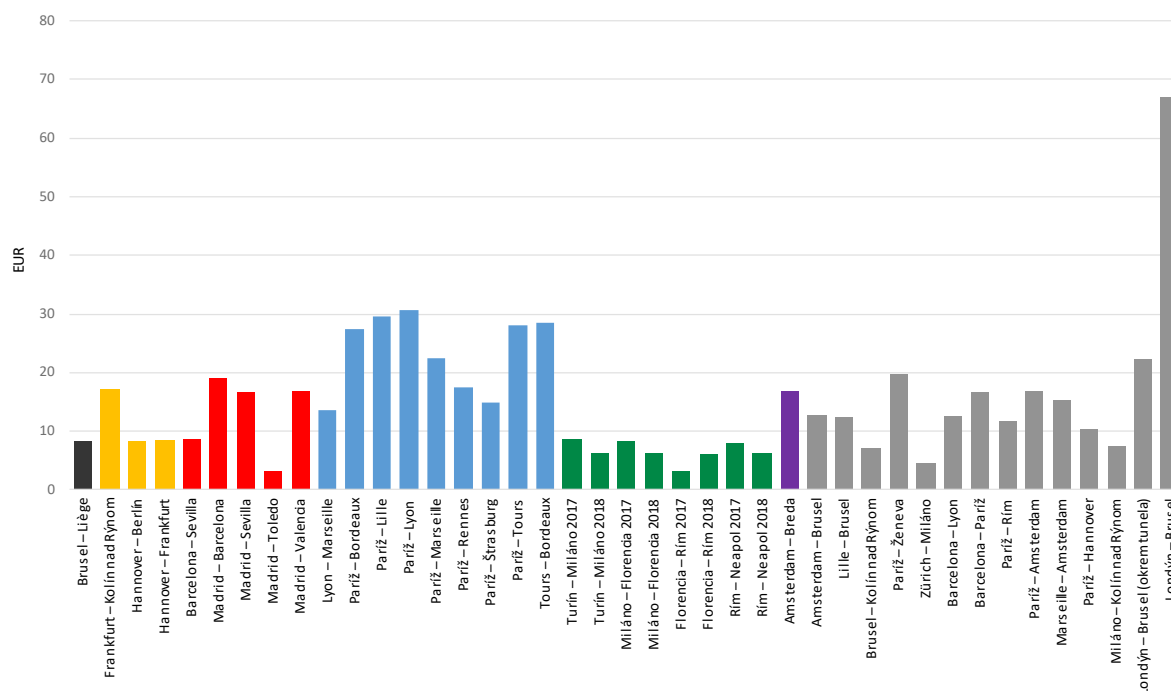
91. Podľa správ Medzinárodnej železničnej únie sa poplatky za prístup ku koľajam nepočítajú transparentne. Pravidelne sa menia a závisia od viac ako 56 premenných, čo vedie k veľmi rôznorodým výsledkom. Potvrdzuje to aj ilustrácia 8, na ktorom je znázornená

⁵¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

⁵² Napríklad: v Taliansku poplatky za prístup ku koľajam zahŕňajú nielen priame náklady, ale aj iné náklady manažéra infraštruktúry, ktoré príslušný orgán považuje za „účinné a odôvodnené“, zatiaľ čo Nemecko sa prostredníctvom politiky v oblasti poplatkov za prístup ku koľajam usiluje od spoločností, ktoré prevádzkujú vlakovú dopravu, získať späť veľkú časť nákladov na infraštruktúru. V Rakúsku vychádzajú poplatky za používanie trate z prevádzkových nákladov; vo Francúzsku sa odvíjajú od dvoch kritérií: prevádzkový pilier, v ktorom sa pomocou ekonometrických modelov posudzujú okrajové náklady určené využívaním trate (približne 30 % celkovej hodnoty), a pilier hospodárskej hodnoty, ktorý je nastavený tak, aby sa od prevádzkovateľov vlakovej dopravy vyberali také poplatky, aké si môžu dovoliť (približne 70 % celkovej hodnoty). V Španielsku sú tieto poplatky určené na pokrytie priamych nákladov.

presná výška poplatkov za prístup ku koľajam na vybratých vysokorýchlostných železničných tratiach, pričom je viditeľné, že výška poplatkov sa naozaj veľmi líši. Poplatky za prístup ku koľajam sú napríklad vo Francúzsku veľmi vysoké a v Taliansku sú oveľa nižšie.

Ilustrácia 8 – Výška poplatkov za prístup ku koľajam na vybraných tratiach v EÚ



Zdroj: UIC.

92. Správne určenie výšky poplatkov za prístup ku koľajam je dôležité na zabezpečenie udržateľnosti aj konkurencieschopnosti.

- i) Vo Francúzsku sú poplatky za prístup ku koľajam vysoké v záujme zabezpečenia príjmov pre správcu infraštruktúry a v záujme zabezpečenia udržateľnosti prevádzky správcu infraštruktúry, ktorý má vysoké dlhy. Tým sa znižuje potreba štátneho financovania a údržby novej vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry. Zároveň nadmerná výška poplatkov za prístup ku koľajam odrádza nových účastníkov od vstupu na trh, čím chráni existujúceho prevádzkovateľa železničnej dopravy pred hospodárskou súťažou.
- ii) V Taliansku sa poplatky za prístup ku koľajam v minulosti využívali ako prostriedok na posilňovanie hospodárskej súťaže medzi etablovaným a novým

prevádzkovateľom železničnej dopravy. Okrem iných opatrení (ako je zabezpečenie práva na prístup k staničným službám) taliansky orgán pre reguláciu železníc tieto poplatky znížil v záujme spravodlivej hospodárskej súťaže. Zlepšila sa tým situácia pre cestujúcich (pozri **bod 86**).

Silný a nezávislý regulátor: je potrebný, ale nie vždy existuje

93. Táto vyváženosť medzi finančnou udržateľnosťou a konkurencieschopnosťou je veľmi dôležitá. Má preto veľký význam, aby v každom členskom štáte pôsobil vnútroštátny regulačný orgán a aby Komisia na tento systém dohliadala. Tieto orgány by mali zabezpečovať, aby sa pravidlá využívania príplatkov v záujme vrátenia celkových nákladov na infraštruktúru uplatňovali správne so zákonným cieľom čo najlepšieho využívania dostupnej infraštruktúry.

94. V rámci práva EÚ musia mať vnútroštátne železničné regulačné orgány dostatočnú nezávislosť a rozsiahle právomoci na monitorovanie železničných trhov, aby mohli zabezpečiť, že noví prevádzkovatelia nebudú čeliť diskriminácii, aby sa tak mohla rozvinúť spravodlivá hospodárska súťaž. Mali by mať takisto k dispozícii dostatočné zdroje. Komisia sleduje plnenie týchto požiadaviek, podporuje činnosť vnútroštátnych dozorných orgánov a napomáha dialóg a výmenu najlepších postupov medzi regulačnými orgánmi. Všimli sme si tieto dva problémy:

- i) Španielsko je jediný členský štát, ktorý považuje poplatky za prístup ku koľajam za dane a stanovuje ich v zákone. Tým sa obmedzuje nezávislosť riadenia zo strany manažéra infraštruktúry a právomoci regulačného orgánu na ich zmenu v prípade, že nevyhovujú pravidlám. Okrem toho sa tým obmedzuje aj čas na revíziu zmien a komplikujú sa revízie a sťažnosti. Regulačný orgán sa nachádza v náročnej pozícii, lebo disponuje len obmedzeným počtom zamestnancov a v rozpore s ustanoveniami prepracovanej smernice jeho rozhodnutia nie sú pre manažéra infraštruktúry záväzné.
- ii) Vo Francúzsku regulačný orgán v roku 2017 vydal záväzné záporné stanovisko k novému modelu na výpočet poplatkov za prístup ku koľajam, ktorý sa plánoval na rok 2018. Francúzska vláda zasiahla určením výšky poplatkov za prístup na rok

2018 formou dekrétu, pričom ich zachovala v súlade s pôvodne platným modelom.

Takýmto prístupom sa účinne obmedzujú právomoci regulačného orgánu.

95. Komisia v týchto dvoch prípadoch zasiahla iniciovaním konania o nesplnení povinnosti. V súčasnosti starostlivo monitoruje legislatívne iniciatívy na zabezpečenie toho, aby sa právomoci regulačných orgánov v tomto procese neoslabovali.

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

Vysokorýchlostná železničná doprava má mnohé výhody, v EÚ však v tejto oblasti neexistuje realistický dlhodobý plán a neexistuje ani skutočná vysokorýchlostná sieť EÚ

96. Vysokorýchlostné železnice podporujú plnenie cieľov politiky v oblasti udržateľnej mobility v EÚ, pretože ich uhlíková stopa je nižšia ako v prípade iných druhov dopravy⁵³. Majú mnohé ďalšie výhody, ako je vyššia úroveň bezpečnosti, pomáhajú uvoľňovať preťaženú cestnú sieť, umožňujú rýchle a pohodlné cestovanie na pracovné účely aj vo voľnom čase a môžu priniesť aj sociálno-ekonomickú podporu pre regióny.

97. Cieľ Komisie strojnásobiť dĺžku vysokorýchlostnej železničnej siete (a dosiahnuť v roku 2030 dĺžku viac než 30 000 km) nie je podložený spoľahlivou analýzou. Jeho splnenie považujeme za nepravdepodobné, keďže naplánovanie, vybudovanie a spustenie prevádzky vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry trvá približne 16 rokov. Ku koncu roka 2017 bolo v prevádzke len 9 000 km vysokorýchlostných tratí a ďalších 1 700 km bolo vo výstavbe.

98. Neexistuje skutočná európska vysokorýchlostná železničná sieť: sú to len izolované úseky vnútroštátnych vysokorýchlostných tratí. Komisia nemá nijaké právomoci rozhodovať, či a kedy sa vybudujú vysokorýchlostné trate špecifikované v nariadení o TEN-T, keďže rozhodovanie o výstavbe vysokorýchlostných tratí je výlučnou zodpovednosťou členských štátov. Dobudovanie európskych nadnárodných koridorov prepojením vnútroštátnych sietí nie je pre kontrolované členské štáty prioritou. Aj keď v rovnakom čase bol prijatý mechanizmus financovania z EÚ (nariadenie o NPE) a zúčastnené členské štáty podpísali

⁵³ Pri hypotéze vysokého a intenzívneho využívania infraštruktúr a pri predpoklade, že sa elektrická energia vyrába z čistého zdroja (pozri poznámku pod čiarou č. 17).

rôzne medzinárodné dohody, práce na vysokorýchlostných železničných hraničných priechodoch sa nedokončujú koordinovaným spôsobom. To vedie k nízkej pridanej hodnote EÚ spolufinancovania investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry v členských štátoch zo zdrojov EÚ (**body 21 až 36**).

Zásady riadneho finančného hospodárenia sa pri kontrolovaných investíciách do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry neuplatňovali dôsledne

99. Kvalita posudzovania potrieb v členských štátoch je nízka. Alternatívne riešenia, ako je modernizácia existujúcich konvenčných tratí namiesto výstavby nových vysokorýchlostných tratí, sa systematicky zvažujú len v Taliansku a Nemecku; pritom ide o osvedčený postup, ktorý by sa mal uplatňovať všeobecne. O výstavbe sa rozhoduje na vnútroštátnej úrovni a dôvody bývajú politické, pričom len zriedka sa vychádza z náležitej analýzy nákladov a prínosov.

100. Vysokorýchlostná železničná infraštruktúra je drahá a bude ešte drahšia: trate, ktoré boli predmetom auditu, stáli priemerne 25 mil. EUR na kilometer. Nákladová efektívnosť je nízka. Aj keď rozpočet EÚ vplyvom prekročenia nákladov na investície do vysokorýchlostných železníc netrpí, keďže výška spolufinancovania je obmedzená na počiatočne odsúhlasenú sumu a akékoľvek zvýšenie nákladov sa kryje z vnútroštátnych rozpočtov, prekračovanie nákladov a oneskorenia boli pri výstavbe kontrolovaných tratí normou a uvedenie tratí po vybudovaní trvá dlho. Prekročenie nákladov na trate a projekty dosiahlo spolu 5,7 mld. EUR na úrovni projektov a 25,1 mld. EUR na úrovni tratí (44 % resp. 78 %). Výrazné boli aj oneskorenia, keď až v prípade polovice tratí sa výstavba omeškala o viac ako desať rokov. Z nášho posúdenia využívania rýchlosti jasne vyplýva, že železničná doprava s veľmi vysokou rýchlosťou nie je vždy potrebná: vo väčšine prípadov sa v priemere dosahuje len približne 45 % konštrukčnej rýchlosti. Len na dvoch vysokorýchlostných tratiach sa dosahuje prevádzková rýchlosť vyššia ako 200 km/h, pričom ani na jednej trati to nie je viac ako 250 km/h. Z našich zistení vyplýva, že štyri z desiatich tratí budú stáť viac ako 100 mil. EUR na ušetrenú minútu cesty. Ak by sa týmto oblastiam venovala náležitá pozornosť, mohli sa ušetriť stovky miliónov eur a zabezpečiť riadne využitie vybudovaných vysokorýchlostných tratí (**body 37 až 57**).

Posúdenie situácie z hľadiska občanov EÚ zdôrazňuje výhody vysokorýchlostných železníc, ale udržateľnosť spolufinancovania vysokorýchlostných železničných tratí z EÚ je ohrozená

101. Z posúdenia časov ciest, cien a počtov spojov vyplýva, že vysokorýchlostné železnice majú oproti konkurenčným druhom dopravy (letecká doprava, konvenčná železničná doprava a cestná doprava) viaceré výhody. Celkovo sme dospeli k záveru, že dôležitým faktorom úspešnosti je rovnako celkový čas cesty, ako aj jej cenová hladina. Spolu s pravidelnosťou služieb (vlaky premávajú často) a ich spoľahlivosťou (presné príchody a odchody) by tieto faktory mohli umožniť zvýšenie trhového podielu vysokorýchlostných železníc. Dôležitý je aj počet staníc na trati a ich poloha: nie k všetkým kontrolovaným staniciam existuje dobrý prístup a nie všetky ponúkajú dobré spoje. V prípade 15 z 18 kontrolovaných staníc vysokorýchlostných železníc sa neprejavil nijaký vplyv na obnovu okolitých oblastí.

102. Udržateľnosť je podľa nášho posúdenia ohrozená: keď sa vychádza z referenčnej hodnoty deväť miliónov cestujúcich ročne, tri zo siedmich tratí, ktoré boli predmetom auditu, nie je možné považovať za úspešné vysokorýchlostné železničné trate (Eje Atlántico, Rýn – Rhôna a Madrid – León), keďže počet prepravených cestujúcich je na týchto tratiach nižší. Náklady na infraštruktúru týchto tratí predstavovali 10,6 mld. EUR, pričom príspevok EÚ dosiahol 2,7 mld. EUR. To znamená, že je vysoké riziko neúčinných výdavkov EÚ na spolufinancovanie týchto tratí, ktoré by mohlo byť zmiernené dôkladným predbežným posúdením nákladov a prínosov jednotlivých tratí.

103. Z nášho posúdenia počtu obyvateľov v spádových oblastiach kontrolovaných tratí vyplýva, že 9 zo 14 tratí a hraničných priechodov, ktoré boli predmetom auditu, nemá dostatok potenciálnych cestujúcich, aby tieto projekty mohli byť úspešné. Okrem toho vysokorýchlostné železnice nemôžu s ostatnými druhmi dopravy súťažiť na rovnocennom základe, keďže nie všetky druhy dopravy podliehajú rovnakým poplatkom (***body 58 až 85***).

Bezproblémová a konkurencieschopná cezhraničná vysokorýchlostná železničná doprava stále nie je celkom k dispozícii

104. Aj keď Dvor audítorov v osobitnej správe uverejnenej v roku 2010 vyzval na naliehavé kroky v záujme odstránenia technických, administratívnych a iných prekážok interoperability,

stále existujú mnohé takéto prekážky. Vo Francúzsku a v Španielsku nie je trh osobnej železničnej dopravy otvorený, aj keď v Taliansku a do istej miery aj v Rakúsku existuje na tratiach hospodárska súťaž. V Nemecku je trh osobnej železničnej dopravy otvorený, ale na vysokorýchlostných tratiach nie je konkurencia. Pri súčasných pravidlách sa môže zavedenie hospodárskej súťaže odložiť až do roku 2035. Keďže hospodárska súťaž podporuje lepšiu kvalitu služieb, častejšie vlakové spoje a nižšie ceny pre cestujúcich, je žiaduce, aby sa začala uplatňovať skôr.

105. Cieľom spoplatnenia prístupu ku koľajam je získať späť predtým investované náklady na infraštruktúru a prevádzkové náklady. Ak sú tieto poplatky dostatočne nízke a umožňujú vstup nových subjektov na trh, môžu byť stimulom hospodárskej súťaže na tratiach. Systémy používané na ich výpočet sú však príliš zložité vzhľadom na veľký počet premenných.

106. V každom členskom štáte musí pôsobiť regulačný orgán, ktorý disponuje potrebným kvalifikovaným personálom a je nezávislý od subjektu, ktorý určuje tieto poplatky, a od vlády. Tento regulačný orgán musí dôsledne uplatňovať pravidlá s cieľom zabezpečiť dodržiavanie odsúhlasených politík. V dvoch zo štyroch posudzovaných prípadov sa zistilo, že regulačné orgány nemôžu riadne uplatňovať svoje zákonné povinnosti. Komisia iniciovala v týchto dvoch prípadoch postupy v prípade nesplnenia povinnosti (**body 86 až 95**).

Odporúčanie 1 – Plánovanie vysokorýchlostnej železničnej siete EÚ

Komisia by mala vo funkcii dohľadu uskutočniť tieto kroky:

1. na základe vstupných údajov a záväzkov členských štátov by mala prijať realistický dlhodobý plán zavádzania a výstavby zostávajúcej infraštruktúry potrebnej na dobudovanie základnej siete vysokorýchlostných železníc EÚ v rámci revízie nariadenia o TEN-T. Tento dlhodobý plán by mal byť založený na kľúčových vykonateľných strategických projektoch infraštruktúry základnej siete s osobitným dôrazom na cezhraničné úseky, ktoré je nutné dokončiť do roku 2030, aby sa posilnia pridaná hodnota EÚ.

Na základe vykonateľného strategického plánu z bodu 1 by Komisia mala prijať predpokladané nápravné kroky v prípade, že sa projekty na týchto prioritných úsekoch nezačnú v odsúhlasenom časovom rámci, ak sa oneskoria alebo ak sa na hraniciach vyskytnú problémy s koordináciou, ktoré môžu pravdepodobne zabrániť uvedeniu trate do prevádzky podľa plánu.

Plánovaný dátum vykonania: pri príprave nových legislatívnych návrhov pre TEN- T.

2. mala by prepojiť spolufinancovanie EÚ s posúdením potreby vysokorýchlostných tratí, podrobnejším monitorovaním a dohľadom poskytnutím konkrétnych podmienok uvedených vo vykonávacích rozhodnutiach o kľúčových prioritných úsekoch. Okrem toho by sa mala posilniť úloha európskych koordinátorov pri podpore realizácie cezhraničných projektov, ako aj prepojenie medzi pracovnými plánmi základnej siete a vykonávaním NPE.

Plánovaný dátum vykonania: okamžite.

Odporúčanie 2 – Podpora investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry spolufinancovaním z EÚ

Komisia by sa mala:

1. vykonať revíziu nariadenia o TEN-T s cieľom umožniť presadzovanie včasnej realizácie kľúčových sietí strategickej infraštruktúry určených vyššie;

Cieľový dátum vykonania: začať prácu čo najskôr s cieľom zabezpečiť jej dokončenie do roku 2023.

2. po revízii nariadenia o TEN-T vyčleniť spolufinancovanie EÚ na podporu týchto projektov strategickej priority.

Cieľový dátum vykonania: okamžite po revízii nariadenia o TEN-T.

3. pri plánovaní politiky súdržnosti spolu s členskými štátmi zamerať jej financovanie v oblasti vysokorýchlostných železničných tratí na vysokorýchlostné trate, ktoré tvoria súčasť koridorov základnej siete.

Cieľový dátum vykonania: pri príprave programov na obdobie po roku 2020.

4. podmieniť spolufinancovanie z EÚ zavedením účinnej hospodárskej súťaže na podporených vysokorýchlostných tratiach čo najskôr po dokončení prác.

Cieľový dátum vykonania: okamžite.

5. prepojiť spolufinancovanie EÚ pre príjemcov nielen so zabezpečením výstupov, ale aj s dosiahnutím ohlásených výsledkov. V záujme toho by mala Komisia zabezpečiť zavedenie zásady, že určité pevne stanovené percento z prostriedkov pridelených v rámci spolufinancovania EÚ sa vyplatí príjemcovi prostriedkov ako výkonnostná prémie, ak sa pri hodnotení *ex post* preukáže, že sa prekročila očakávaná miera výsledkov. Tento bonus by sa mal vyplácať z výkonnostnej rezervy podobne, ako sa to v súčasnosti vykonáva v rámci politiky súdržnosti.

Cieľový dátum vykonania: pri príprave nových legislatívnych návrhov na obdobie po roku 2020.

6. v ďalšom nariadení o NPE sa spolu s členskými štátmi dohodnúť na silnejších nástrojoch presadzovania práva s cieľom urýchliť splnenie súčasných záväzkov vyplývajúcich z nariadenia o TEN-T.

Takýmito nástrojmi presadzovania práva by sa taktiež mala riešiť situácia, keď členský štát nenavrhuje včasné napredovanie kľúčových projektov s cieľom splnenia svojich záväzkov prijatých pre dokončenie projektov základnej siete.

Cieľový dátum vykonania: pri príprave nových legislatívnych návrhov o NPE na obdobie po roku 2020.

Odporúčanie 3 – Zjednodušenie výstavby cezhraničných úsekov

V záujme zjednodušenia súčasných aj budúcich veľkých cezhraničných investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry by Komisia mala:

1. preskúmať, či pravidlá obstarávania obsahujú možnosť jednotného právneho rámca pre kľúčové projekty cezhraničnej infraštruktúry. To zahŕňa otázky, ako sú jazyk dokumentov ponukového konania, zmluvy a účtovné systémy riadiacich orgánov vykonávajúcich projekty, ako aj postupy urovnávania sporov;
2. vytvoriť alebo napomôcť vytvoreniu jednotných kontaktných miest – orgánov slúžiacich na zjednodušenie formalít, ktorým je potrebné vyhovieť na obidvoch stranách hranice;
3. urýchliť odstránenie všetkých administratívnych a regulačných prekážok interoperability.

Cieľový dátum vykonania: do polovice roku 2019.

Odporúčanie 4 – Opatrenia na skvalitnenie vysokorýchlostnej železničnej dopravy pre cestujúcich

Komisia by sa mala:

1. poskytnúť železničnému odvetviu podporu pri aktívnom vývoji jednotných riešení elektronického predaja lístkov, ktoré budú zahŕňať aj vysokorýchlostnú železničnú dopravu;
2. monitorovať členské štáty s cieľom zabezpečiť, aby prijali všetky možné opatrenia na úplné a správne uplatňovanie pravidiel EÚ pri výpočte poplatkov za prístup ku koľajam, najmä pokiaľ ide o povinnosť koordinovať príplatky v záujme uľahčenia cezhraničnej vysokorýchlostnej železničnej dopravy;
3. vo svojej úlohe dohľadu by mala členské štáty brať na zodpovednosť, pokiaľ ide o povinnosť zaručiť dohľad nad podmienkami prístupu na trh s vysokorýchlostnou železničnou dopravou nezávislými orgánmi a koordináciu manažérov infraštruktúry s cieľom zabezpečiť optimálne a efektívne využívanie týchto tratí;

4. zlepšiť informácie pre občanov i) v súvislosti s údajmi o časovej presnosti vypracovaním konkrétnych ukazovateľov pre vysokorýchlostné železnice a ii) na základe údajov, ktoré už má Komisia k dispozícii v databázach (ERADIS), pokiaľ ide o informácie o spokojnosti zákazníkov, vypracovaním štandardného rámca predkladania správ a metodiky. Údaje a výsledky by sa mali šíriť v správe o monitorovaní vývoja železničného trhu, ktorá sa uverejňuje každé dva roky.

5. posilniť hospodársku súťaž medzi jednotlivými druhmi dopravy stanovením zásad, podľa ktorých bude potrebné primerané zohľadňovanie externých nákladov všetkých druhov dopravy, a podporovaním ich dodržiavania.

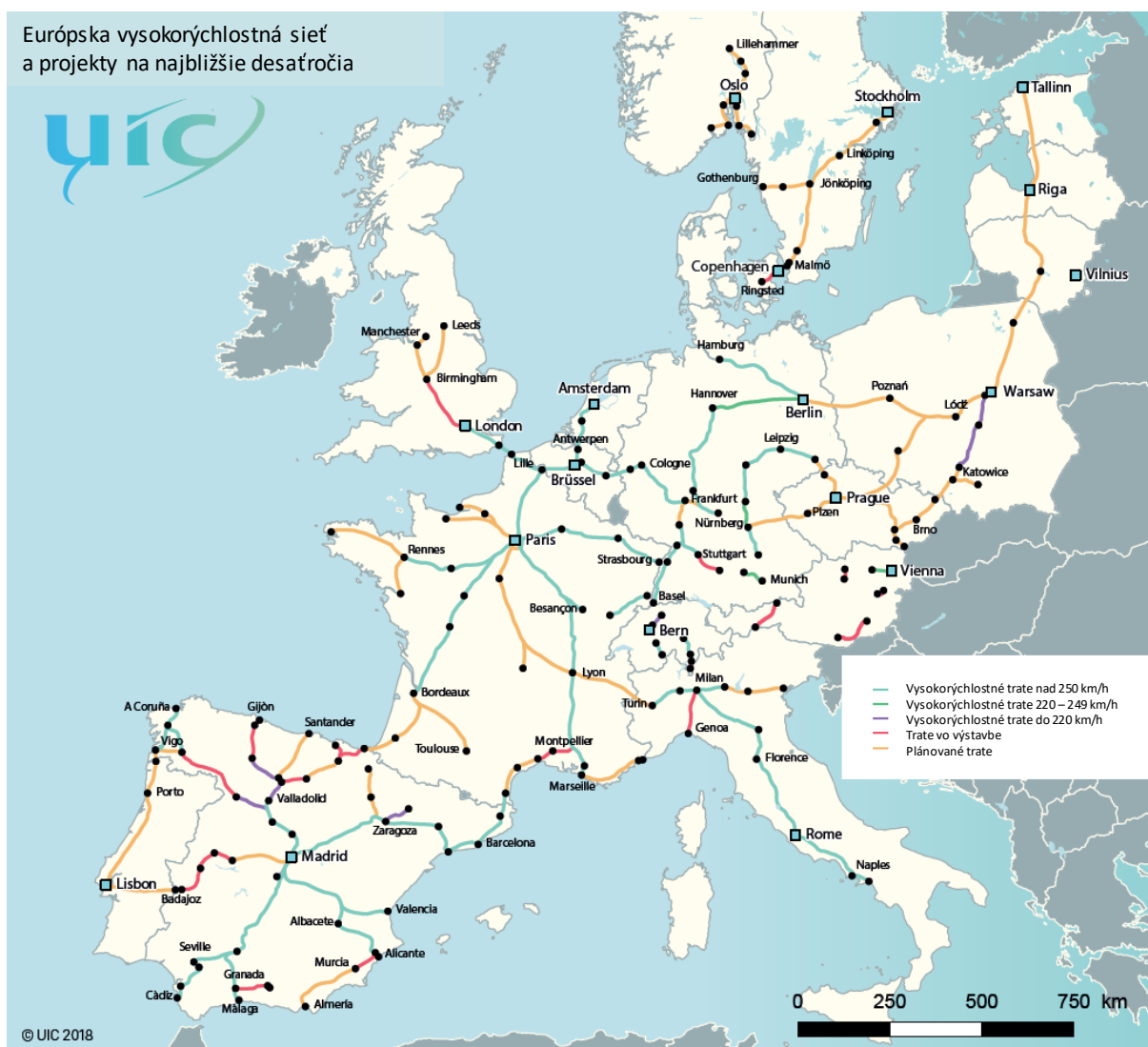
Cieľový dátum vykonania: do konca roku 2019.

Túto správu prijala komora II, ktorej predsedá Iliana IVANOVA, členka Dvora audítorov, v Luxemburgu na svojom zasadnutí dňa 13. júna 2018.

Za Dvor audítorov

Klaus-Heiner LEHNE

predseda

Príloha I – Mapa európskej vysokorýchlostnej siete

Zdroj: UIC.

PRÍLOHA II**Prehľad financovania vysokorýchlostných železníc od roku 2000 podľa členských štátov a spôsobu riadenia**

Členský štát	Celkový súčet	Spolu v %	Programové obdobie 2000 – 2006				Programové obdobie 2007 – 2013				Programové obdobie 2014 – 2020			
			Priame riadenie	Zdieľané riadenie	Spolu	Spolu v %	Priame riadenie	Zdieľané riadenie	Spolu	Spolu v %	Priame riadenie	Zdieľané riadenie	Spolu	Spolu v %
Belgicko	95,5	0,4 %	76,0	-	76,0	0,9 %	19,0	-	19,0	0,2 %	0,5	-	0,5	0,0 %
Bulharsko	259,4	1,1 %	-	-	-	-	-	259,4	259,4	2,7 %	-	-	-	-
Česká republika	0,3	0,0 %	-	-	-	-	0,3	-	0,3	0,0 %	-	-	-	-
Dánsko	90,4	0,4 %	8,4	-	8,4	0,1 %	82,0	-	82,0	0,8 %	-	-	-	-
Nemecko	2 693,9	11,4 %	377,9	12,2	390,1	4,5 %	492,3	351,8	844,1	8,6 %	1 459,7	-	1 459,7	27,8 %
Grécko	1 050,9	4,4 %	-	241,9	241,9	2,8 %	1,0	308,3	309,3	3,2 %	499,7	-	499,7	9,5 %
Španielsko	11 232,2	47,3 %	197,5	6 175,8	6 373,3	73,3 %	299,4	4 264,3	4 563,7	46,6 %	295,2	-	295,2	5,6 %
Francúzsko	2 004,7	8,4 %	252,9	-	252,9	2,9 %	814,7	101,6	916,3	9,4 %	835,5	-	835,5	15,9 %
Taliansko	2 042,5	8,6 %	195,7	241,0	436,7	5,0 %	608,1	-	608,1	6,2 %	997,6	-	997,6	19,0 %
Holandsko	104,6	0,4 %	98,3	-	98,3	1,1 %	6,3	-	6,3	0,1 %	-	-	-	-
Rakúsko	996,6	4,2 %	39,6	-	39,6	0,5 %	308,7	-	308,7	3,2 %	648,3	-	648,3	12,3 %
Poľsko	1 996,7	8,4 %	-	-	-	-	1,9	1 710,6	1 712,5	17,5 %	-	284,2	284,2	5,4 %
Portugalsko	917,9	3,9 %	36,3	543,2	579,4	6,7 %	43,0	102,9	145,9	1,5 %	192,5	-	192,5	3,7 %
Slovinsko	0,7	0,0 %	-	-	-	-	0,7	-	0,7	0,0 %	-	-	-	-
Fínsko	5,0	0,0 %	-	-	-	-	5,0	-	5,0	0,1 %	-	-	-	-
Švédsko	6,6	0,0 %	-	-	-	0,0 %	4,6	1,9	6,6	0,1 %	-	-	-	-
Spojené kráľovstvo	232,7	1,0 %	185,0	8,5	193,5	2,2 %	-	-	-	-	39,2	-	39,2	0,7 %
Nepriradené	1,5	0,0 %	1,5	-	1,5	0,0 %	-	-	-	-	-	-	-	-
Celkový súčet	23 732,1	100,0 %	1 469,2	7 222,6	8 691,8	100,0 %	2 687,1	7 100,8	9 787,9	100,0 %	4 968,2	284,2	5 252,4	100,0 %

Poznámka: Hodnoty v mil. EUR vo februári 2018; vyplatené/pridelené sumy; sumy cezhraničných projektov rozdelené rovnakým dielom medzi zúčastnené členské štáty; v záujme konzistentnosti tabuľky sa uvádzajú údaje, ako ich zaznamenala Európska komisia. Vzhľadom na odlišné metodiky sa preto môžu v prípade kontrolovaných členských štátov líšiť od hodnôt uvedených v texte osobitnej správy; v údajoch nie je zahrnutá podpora ERTMS a pôžičky EIB.

Zdroj: Európska komisia. EDA.

PRÍLOHA III**Analýza projektov**

Krajina	VRT	Kód projektu	Názov projektu	Počiatočné celkové náklady (mil. EUR)	Počiatočný grant EÚ (mil. EUR)	Skutočné celkové náklady (mil. EUR)	Skutočný grant EÚ (mil. EUR)	Celková dĺžka spolufinancovaného úseku (km)	Náklady na km (mil. EUR)	Včas dokončené a dodržaný rozpočet? Používané ihneď po ukončení výstavby?	Prinieslo očakávané výsledky?	Dosiahli sa ciele?
Španielsko	Madrid – Barcelona – francúzska hranica	1999ES16CPT001	Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa. Tramo Madrid-Lleida	745	464	848,1	464	485	1,7	Nie, projekt sa omeškal a náklady sa prekročili	Áno	Áno, čiastočne
Španielsko	Madrid – Barcelona – francúzska hranica	2001ES16CPT009	Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Tramo: Lleida-Martorell (Platforma). Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurní D'Anoia – Gelida)	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7	Áno, čiastočne, projekt sa omeškal, ale náklady sa neprekročili	Áno, čiastočne	Áno, čiastočne
Španielsko	Madrid – León	2002ES16CPT002	Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid – Segovia – Valladolid / Medina del Campo. Tramo: Soto del Real – Segovia. Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)	1 380,3	1 001,4	1 702,5	1 001,4	32,5	52,4	Nie, projekt sa omeškal a náklady sa prekročili	Áno	Áno
Španielsko	Madrid – León	2009ES162PR011	Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1	Nie, projekt sa omeškal a náklady sa prekročili	Áno, čiastočne	Áno, čiastočne
Španielsko	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico. Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdia)	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2	Áno, čiastočne, došlo k malému oneskoreniu a prekročeniu nákladov	Nie	Áno
Španielsko	Madrid – Galícia	2009-ES-19091-E	Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto. Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9	Nie, projekt sa omeškal a náklady sa prekročili	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie, žiadne reálne ciele, ešte nie je merateľné
Španielsko/Portugalsko	Madrid – Extremadura	2007-EU-03080-P	Studies and Works for the High-Speed Railway Axis of South-West Europe (PP3) – Lisbon-Madrid Axis: Cross-Border Section Evora-Merida	3 027,45	312,7	247,10 (ES časť), spolu 312,66	29,00 ES časť, PT časť 0,83	50 + 80 (PT časť)	4,9	Nie, došlo k výraznému zmenšeniu rozsahu	Nie	Nie
Španielsko/Francúzsko	Figueras – Perpignan	2007-EU-03110-P	Works for construction of a high speed railway section between Perpignan and Figueras	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3	Áno	Nie	Nie
Španielsko/Francúzsko	Y Vasca	2007-EU-03040-P	Atlantic branch of the international section of PP3 Vitoria-Dax (estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad)	1 250	70	70,8 (ES časť)	5,1 (ES časť, 11,48 spolu)	16,5	4,3	Nie, projekt sa výrazne omeškal a jeho rozsah sa zmenšil	Nie	Nie
Španielsko/Francúzsko	Y Vasca	2014-EU-TM-0600-M	Atlantic Corridor: Section Bergara-San Sebastian-Bayonne. Studies and works and services for follow-up works. Phase 1	1 165,1	459,3	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	67,8	17,2	Príliš skoro na posúdenie, ale oneskorenia sa očakávajú	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Francúzsko	Est-Européenne	2009-FR-17044-E	Seconde phase de la LGV Est Européenne entre Baudrecourt et Strasbourg – Réalisation du génie civil de la LGV	2 340	76	2 130	76	106	20,1	Áno, čiastočne, projekt sa omeškal, ale náklady sa neprekročili	Áno, čiastočne	Áno
Francúzsko	Est-Européenne	2005-FR-401-b-P	Ligne à grande vitesse Est – section Vair es – Baudrecourt: installations et projets d'accompagnement dans rätelier de maintenance de l'OURCQ et gares nouvelles	92,3	3	93,4	1	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	Nie, projekt sa omeškal a náklady sa prekročili	Áno	Áno
Francúzsko	Rýn – Rhôna	2007-FR-24070-P	Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin – Rhône Branche Est	2 312	198	2 610	198	137,5	19	Nie, projekt sa omeškal a náklady sa prekročili	Nie	Áno, čiastočne
Francúzsko	Rýn – Rhôna	2010-FR-92204-P	Adaptation de la ligne existante entre Mulhouse et la frontière en vue de la circulation de trains à grande vitesse (TGV) ou d'intercity express (ICE) sur l'axe Mulhouse-Mulheim (Fribourg)	4,1	0,7	3,4	0,6	4	0,9	Áno	Áno	Áno, čiastočne. Na trati nie je nasadený ERTMS.

Taliansko	Miláno – Benátky	2012-IT-06072-P	Tratta AV/AC Treviglio – Brescia: completamento 1° lotto costruttivo tratta e realizzazione opere di sistemazione stazione di Brescia.	644	123	644,2	114,2	51,3	12,6	Čiastočne, oneskorenia nemajú vplyv na predpokladané otvorenie trate	Áno	Áno, ale výsledky budú viditeľné, až keď sa uvedie do prevádzky celá trať
Taliansko	Miláno – Benátky	2011-IT-93095-P	Tratta AV/AC Treviglio – Brescia: opere civili (fase)	26,4	5	26,4	4,9	0,3	87,1	Čiastočne, oneskorenia nemajú vplyv na predpokladané otvorenie trate	Áno	Áno, ale výsledky budú viditeľné, až keď sa uvedie do prevádzky celá trať
Taliansko	Turin – Salerno	2006IT161PR003	Tratta Campana della linea AV/AC Roma-Napoli	273	118,7	273	118,7	14,8	18,5	Čiastočne, projekt bol realizovaný načas, ale otvorenie trate sa oneskorilo o tri roky	Áno	Áno
Taliansko	Turin – Salerno	Activity 6 OP 1994-1999	Linea AV/AC Roma – Napoli (tratta campana): realizzazione di parte del I lotto e del II lotto	712,7	146,3	713	234,6	58	12,3	Nie, dokončenie projektu sa výrazne omeškalo	Áno	Áno
Taliansko	Mnichov – Verona	2007-IT-01030-M	Southern access line to Brenner	422,3*	58,8	82,2**	14,5	nie je k dispozícii**	nie je k dispozícii**	Nie, projekt sa výrazne omeškal a jeho rozsah sa zmenšil	Nie	Nie
Taliansko/Rakúsko	Mnichov – Verona	2014-EU-TM-0190-W	Brenner Base Tunnel – Works	9 300***	878,6	prebieha***	prebieha	64***	145***	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Taliansko/Rakúsko	Mnichov – Verona	2014-EU-TM-0186-S	Brenner Base Tunnel – Studies	9 300***	302,9	prebieha***	prebieha	64***	145***	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Taliansko/Rakúsko	Mnichov – Verona	2007-EU-01190-S	Priority Project TEN No. 1 Brenner Base Tunnel – Studies	9 300***	193,4	prebieha***	193,35	64***	145***	Čiastočne, oneskorenie o jeden rok	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Taliansko/Rakúsko	Mnichov – Verona	2007-EU-01180-P	Priority Project TEN No. 1 Brenner Base Tunnel – Works	9 300***	592,7	prebieha***	65,8	64***	145***	Nie, došlo k výrazným oneskoreniam	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Taliansko/Rakúsko	Mnichov – Verona	2012-EU-01098-S	Priority Project TEN no. 1 Brenner Base Tunnel – Studies	9 300***	85,7	prebieha***	70,9	64***	145***	Áno, čiastočne, projekt sa neuskutočnil v celom rozsahu	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Nemecko/Rakúsko	Mnichov – Verona	2012-EU-01092-S	Pre-study for the Northern Access Line to the Brenner Base Tunnel between Munich (Germany) and Radfeld (Austria)	6,7	3,4	nie je k dispozícii	0,7	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	Nie, došlo k oneskoreniu o päť rokov	Nie	Nie
Nemecko	Berlín – Lipsko/Halle – Erfurt – Norimberg – Mnichov	2009DE161PR002	Neubau VDE 8.1 Ebensfeld – Erfurt, Einzelmaßnahmen Projektabschnitt Thüringen	705,8	239,3	815	239,3	60,9	13,4	Áno, čiastočne, náklady sa prekročili, ale projekt sa neomeškal	Áno	Príliš skoro na posúdenie
Nemecko	Berlín – Lipsko/Halle – Erfurt – Norimberg – Mnichov	2007-DE-01050-P	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) 8.2, Neubaustrecke (NBS) Erfurt – Leipzig/Halle, Abschnitt Erfurt- Halle bzw. Gröbers	762	48,8	770	48,8	122	6,3	Áno, čiastočne, náklady sa mierne prekročili	Áno, čiastočne, na trati premávala nákladná doprava	Áno, čiastočne, keďže na trati nepremáva nákladná doprava a očakávané časy cesty sa nepodarilo dosiahnuť úplne
Nemecko	Stuttgart – Mnichov	2007-DE-17200-P	Aus- und Neubaustrecke Stuttgart-Wendlingen einschl. Stuttgart 21	2 894,5	135,1	6 526	128,8	57	114,5	Nie, došlo k výraznému prekročeniu nákladov a oneskoreniam	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Nemecko	Stuttgart – Mnichov	2007-DE-17010-P	Neubaustrecke Wendlingen – Ulm	2 065,5	117,2	3 259	117,2	59,6	54,7	Nie, došlo k výraznému prekročeniu nákladov a oneskoreniam	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie
Portugalsko	Lisabon – Madrid	2014-PT-TM-0627-M	Ligação Ferroviária Sines/Elvas (Espanha): Troço Évora-Caia e Estação Técnica ao km 118 da Linha do Sul (Railway connection Sines/Elvas (Spain): Évora-Caia Section and Technical Station at km 118 of the South Line)	814,7	127,7	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	130	6,3	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie	Príliš skoro na posúdenie

* Údaj sa vzťahuje na celkové oprávnené náklady.

** Rozsah projektu sa výrazne zmenšil.

*** Odhad na celý projekt Brennerského úpätného tunela v čase auditu.

Kľúčové údaje o vysokorýchlostných železničiach podľa členských štátov***Vstupné údaje***

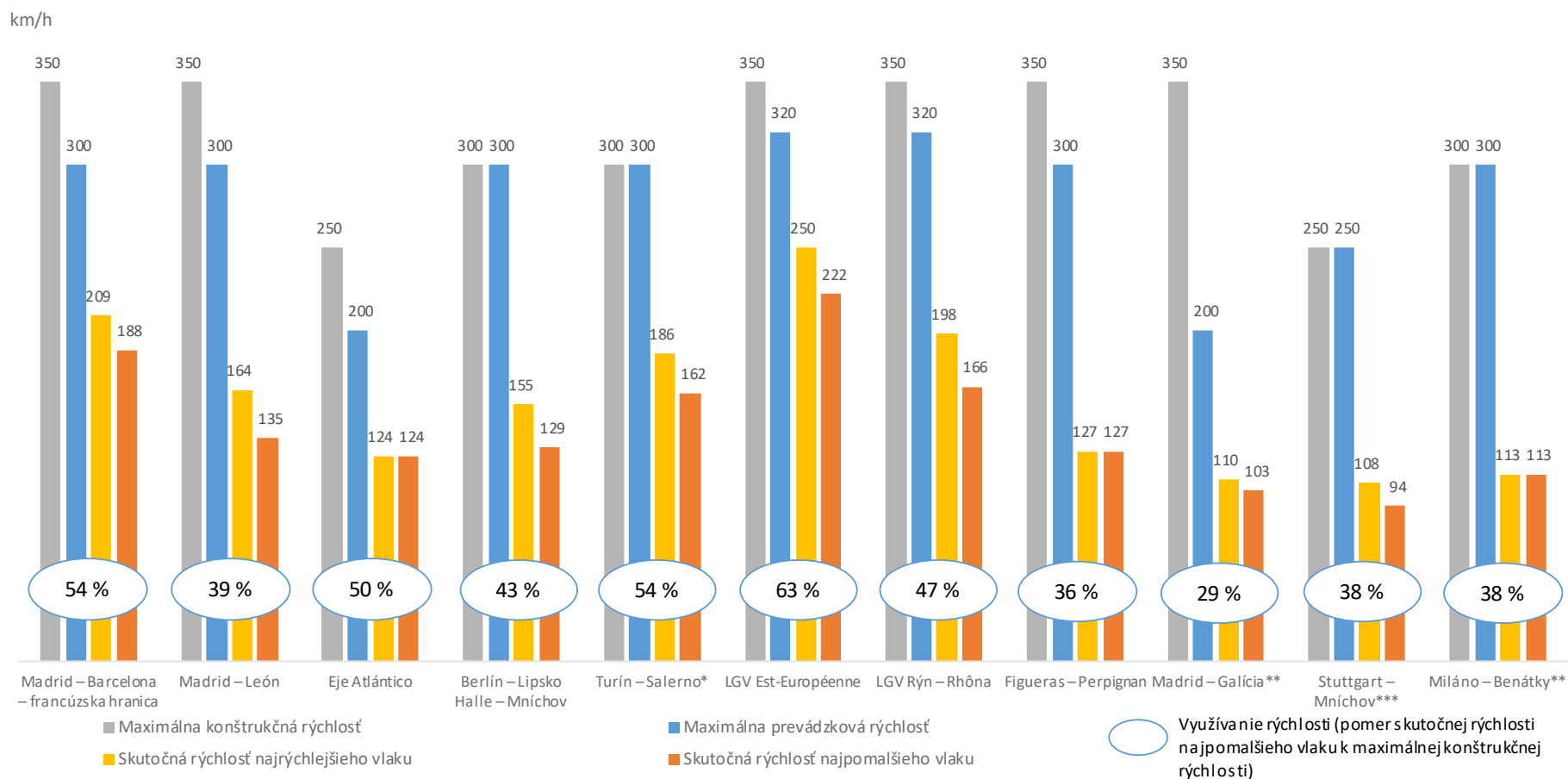
	VRŽ – dokončené (km)	VRŽ – dokončené a vo výstavbe (km)	Celkové náklady – dokončené (mil. EUR)	Celkové náklady – dokončené a vo výstavbe (v mil. EUR)	Spolufinancovanie z EÚ – dokončené a vo výstavbe (mil. EUR)	Osobokm (mld.)	Počet obyvateľov (mil.)
Španielsko	2 675	3 827	31 015	53 554	14 071	13,4	46,2
Francúzsko	2 548	2 628	38 395	40 382	1 406	49,0	67,0
Taliansko	1 144	1 280	31 812	41 912	724	20,0	60,6
Nemecko	2 141	2 331	28 506	34 105	2 694	27,2	82,8

Vypočítané kľúčové ukazovatele výkonnosti

	Celkové náklady – dokončené/ km	Celkové náklady – dokončené a vo výstavbe/ km	Celkové náklady – dokončené/ obyvateľ	Celkové náklady – dokončené a vo výstavbe/ obyvateľ	Celkové náklady – dokončené/km/ obyvateľ	Celkové náklady – dokončené a vo výstavbe/ km/obyvateľ	Spolufinancovanie z EÚ/obyvateľ	Osobokm (mil.)/km VRŽ	Osobokm/ obyvateľ
Španielsko	12	14	671	1 159	0,25	0,30	305	5,0	290
Francúzsko	15	15	573	603	0,22	0,23	21	19,2	731
Taliansko	28	33	525	692	0,46	0,54	12	17,5	330
Nemecko	13	15	344	412	0,16	0,18	33	12,7	329

Poznámka: V prípade Francúzska a Talianska údaje nezahŕňajú cezhraničné tunelové prepojenia Brenner a Lyon – Turín; počty osobokm v Taliansku vychádzajú z najnovších verejne dostupných odhadov.

Zdroj: EDA, vnútroštátne správne orgány, manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia železničnej dopravy.

Analýza využívania rýchlosti

* Skutočné rýchlosti merané na ceste Miláno – Neapol.

** Vrátane úsekov VRŽ, ktoré sú ešte vo fáze výstavby alebo plánovania.

*** Vrátane úsekov VRŽ, ktoré sú ešte vo fáze výstavby alebo plánovania; maximálna prevádzková rýchlosť sa predpokladá rovnaká ako maximálna konštrukčná rýchlosť.

PRÍLOHA VI

**Pohľad občanov: posúdenie času cesty, cien a spojov na kontrolovaných
vysokorýchlostných železničných tratiach: metodika a údaje**

Použitá metodika zhromažďovania údajov:

Práca pozostávala zo zhromažďovania cien lístkov a údajov o cestovaní platných k daným dátumom v nástupných a cieľových staniciach kontrolovaných vysokorýchlostných tratí a o využívaní prepravných režimov VRŽ, konvenčných železníc a leteckej dopravy a z analýzy všetkých osobitných vzorov zistených na týchto tratiach.

Členský štát	Kontrolovaná trať	Informácie o cenách a cestovaní na úseku	Príslušné vlakové stanice
Španielsko	Madrid – Barcelona – francúzska hranica	Madrid – Barcelona	Madrid Puerta de Atocha – Barcelona Sants
	Madrid – Galícia – Eje Atlántico	Madrid – Santiago de Compostela	Madrid Chamartín – Santiago de Compostela
	Madrid – Valladolid – León	Madrid – León	Madrid Chamartín – León
Nemecko	Štuttgart – Mníchov	Štuttgart – Mníchov	Štuttgart hl. stanica – Mníchov hl. stanica
	Berlín – Mníchov	Lipsko/Halle – Mníchov	Lipsko hl. stanica – Mníchov hl. stanica
Taliansko	Turín – Salerno	Turín – Rím	Turín Porta Nuova – RímTermini
	Miláno – Benátky	Miláno – Benátky	Miláno hl. stanica – Benátky S. Lucia
Francúzsko	LGV Est-Européenne	Paríž – Štrasburg	Paríž EST – Štrasburg hl. stanica
	LGV Rýn – Rhône	Dijon – Mulhouse	Dijon Ville – Mulhouse Ville

Prvá časť práce pozostávala zo zhromažďovania údajov na získanie informácií o najnižších cenách lístkov (vrátane daní) pri nákupe na daný deň a v najlogickejšej chvíli dňa z hľadiska cestujúcich obyvateľov, druhá časť spočívala v zistení počtu cestovných spojení medzi danými dvoma stanicami v daný deň (v intervaloch menej ako 10, 10 až 20 alebo viac ako 20 možných spojení). Podrobný rozsah prác bol nasledovný:

- o počet rôznych druhov dopravy: 3: vysokorýchlostný vlak, konvenčný vlak a letecká doprava (diaľkovú autobusovú dopravu analyzoval EDA samostatne),
- o počet cieľových staníc/tratí: 9 (uvedené vyššie),
- o počet smerov (každá trať má dva smery, napr. MAD – BCN a BCN – MAD): 2, ale obmedzené na nástupnú a cieľovú stanicu,
- o počet rôznych dní začiatku cesty v týždni: 2 (spiatočný lístok platný od pondelka do stredy, zvyčajne atraktívny pre cestujúcich pracujúcich, a spiatočný lístok platný od piatka do nedele, zvyčajne atraktívny pre cestujúcich vo voľnom čase),
- o dátumy ciest: štyri týždne s približnými dátumami (5. – 9. júna 2017, 3. – 7. júla 2017, 31. júla – 4. augusta 2017 a 28. augusta – 3. septembra 2017),
- o časy cesty v kombinácii s uvedenými dňami cestovania: (cestujúci pracujúci: odchod medzi 7.00 h a 9.00 h a návrat medzi 16.00 h a 18.00 h; cestujúci vo voľnom čase: odchod medzi 10.00 h a 12.00 h a návrat medzi 17.00 h a 19.00 h),
- o počet časov rezervácie: 3 (tri mesiace pred dňom nástupu na cestu, dva týždne pred dňom nástupu na cestu a na poslednú chvíľu: v pracovný deň pred nástupom na cestu),
- o zhromažďované údaje: dátum odchodu a príchodu, cena spiatočného lístka v eurách, trvanie cesty v minútach. Počet spojov za deň.

Zhromažďovanie údajov sa začalo v marci 2017 rezerváciou cesty tri mesiace pred prvým uvedeným dátumom cesty. V prípade pracovných ciest sa uprednostňoval čas pred cenou a v prípade ciest vo voľnom čase naopak. Pri rezervácii lístkov sa uplatňoval taký logický prístup, podľa ktorého ak boli napríklad v dohodnutom časovom rámci dve možnosti pre pracujúceho cestujúceho, pričom jedna bola o 20 EUR lacnejšia, ale o 30 minút pomalšia, uprednostnilo sa rýchlejšie a o niečo drahšie vlakové spojenie. V prípade ciest vo voľnom

čase sa postupovalo podobne: ak cesta vlakom trvala o 30 minút dlhšie, ale bola o 20 EUR lacnejšia, zvolilo sa toto vlakové spojenie.

Priemerné ceny a časy cesty: celkový prehľad

Trasa	Priemerná cena a trvanie cesty									Počet spojov			
	Cestovanie z dôvodu práce						Cestovanie vo voľnom čase						
	Vysokorýchlostná železnica		Konvenčná železnica		Letecká doprava		Vysokorýchlostná železnica		Konvenčná železnica		Letecká doprava		
Madrid – Barcelona – Madrid	177 EUR	5 h 19 min	120 EUR	12 h 4 min	225 EUR	2 h 45 min	169 EUR	5 h 35 min		218 EUR	2 h 40 min	20 – 30	
Barcelona – Madrid – Barcelona	155 EUR	5 h 17 min	124 EUR	11 h 43 min	244 EUR	2 h 45 min	167 EUR	5 h 30 min	130 EUR	11 h 19 min	223 EUR	2 h 43 min	20 – 30
Madrid – Santiago – Madrid	81 EUR	11 h 6 min			229 EUR	2 h 27 min							< 10
Santiago – Madrid – Santiago	82 EUR	10 h 40 min					81 EUR	10 h 36 min					< 10
Madrid – León – Madrid	69 EUR	4 h 38 min	63 EUR	10 h 13 min			81 EUR	4 h 57 min					10
León – Madrid – León	71 EUR	4 h 56 min											10
Štuttgart – Mníchov – Štuttgart	76 EUR	4 h 36 min	88 EUR	6 h 49 min			63 EUR	4 h 37 min	84 EUR	6 h 46 min			50 – 60
Mníchov – Štuttgart – Mníchov	74 EUR	4 h 31 min	88 EUR	6 h 46 min	229 EUR	1 h 30 min	65 EUR	4 h 33 min	84 EUR	6 h 45 min			50 – 60
Lipsko – Mníchov – Lipsko	135 EUR	10 h 15 min	117 EUR	13 h 33 min			108 EUR	10 h 45 min	87 EUR	13 h 39 min			40 – 45
Mníchov – Lipsko – Mníchov	113 EUR	10 h 28 min	118 EUR	13 h 32 min	340 EUR	1 h 50 min	91 EUR	10 h 18 min	92 EUR	14 h 26 min			40 – 45
Turín – Rím – Turín	137 EUR	9 h 8 min	125 EUR	12 h 55 min	276 EUR	2 h 24 min	157 EUR	8 h 43 min	159 EUR	13 h 15 min	236 EUR	2 h 20 min	20 – 50
Rím – Turín – Rím	134 EUR	9 h 10 min	127 EUR	13 h 53 min	289 EUR	2 h 23 min	140 EUR	8 h 54 min	121 EUR	20 h 44 min	165 EUR	2 h 30 min	20 – 50
Miláno – Benátky – Miláno	68 EUR	4 h 50 min	51 EUR	6 h 40 min			82 EUR	4 h 50 min	53 EUR	7 h 42 min			20 – 50
Benátky – Miláno – Benátky	65 EUR	4 h 50 min	50 EUR	7 h 4 min			66 EUR	4 h 50 min	51 EUR	7 h 56 min			20 – 50
Paríž – Štrasburg – Paríž	161 EUR	3 h 40 min					173 EUR	3 h 44 min					15 – 20
Štrasburg – Paríž – Štrasburg	154 EUR	3 h 51 min					162 EUR	3 h 36 min					15 – 20
Dijon – Mulhouse – Dijon	49 EUR	2 h 28 min											15 – 20
Mulhouse – Dijon – Mulhouse							62 EUR	2 h 42 min					15 – 20

Zdroj: Advito a EDA. Sivé polia = údaje nie sú k dispozícii; v stĺpci Počet spojov sa uvádza priemerný počet priamych spätočných ciest medzi uvedenými mestami v rámci 24-hodinového intervalu.

Priemerné údaje podľa navštívených krajín

Krajina	Cena v EUR za minútu cesty						Cena v EUR za kilometer cesty	
	Cestovanie z dôvodu práce			Cestovanie vo voľnom čase			Cestovanie z dôvodu práce	Cestovanie vo voľnom čase
	Vysokorýchlostná železnica	Konvenčná železnica	Letecká doprava	Vysokorýchlostná železnica	Konvenčná železnica	Letecká doprava	Vysokorýchlostná železnica	Vysokorýchlostná železnica
Španielsko	0,30 EUR	0,15 EUR	1,47 EUR	0,35 EUR	0,19 EUR	1,37 EUR	0,10 EUR	0,12 EUR
Nemecko	0,24 EUR	0,18 EUR	2,82 EUR	0,19 EUR	0,16 EUR		0,15 EUR	0,12 EUR
Taliansko	0,24 EUR	0,14 EUR	1,97 EUR	0,27 EUR	0,13 EUR	1,39 EUR	0,12 EUR	0,13 EUR
Francúzsko	0,58 EUR			0,64 EUR			0,17 EUR	0,19 EUR

Zdroj: Advito a EDA. Priemerné rýchlosti uvedených vysokorýchlostných spojov boli v Španielsku 157 km/h, v Nemecku 103 km/h, v Taliansku 126 km/h a vo Francúzsku 183 km/h.

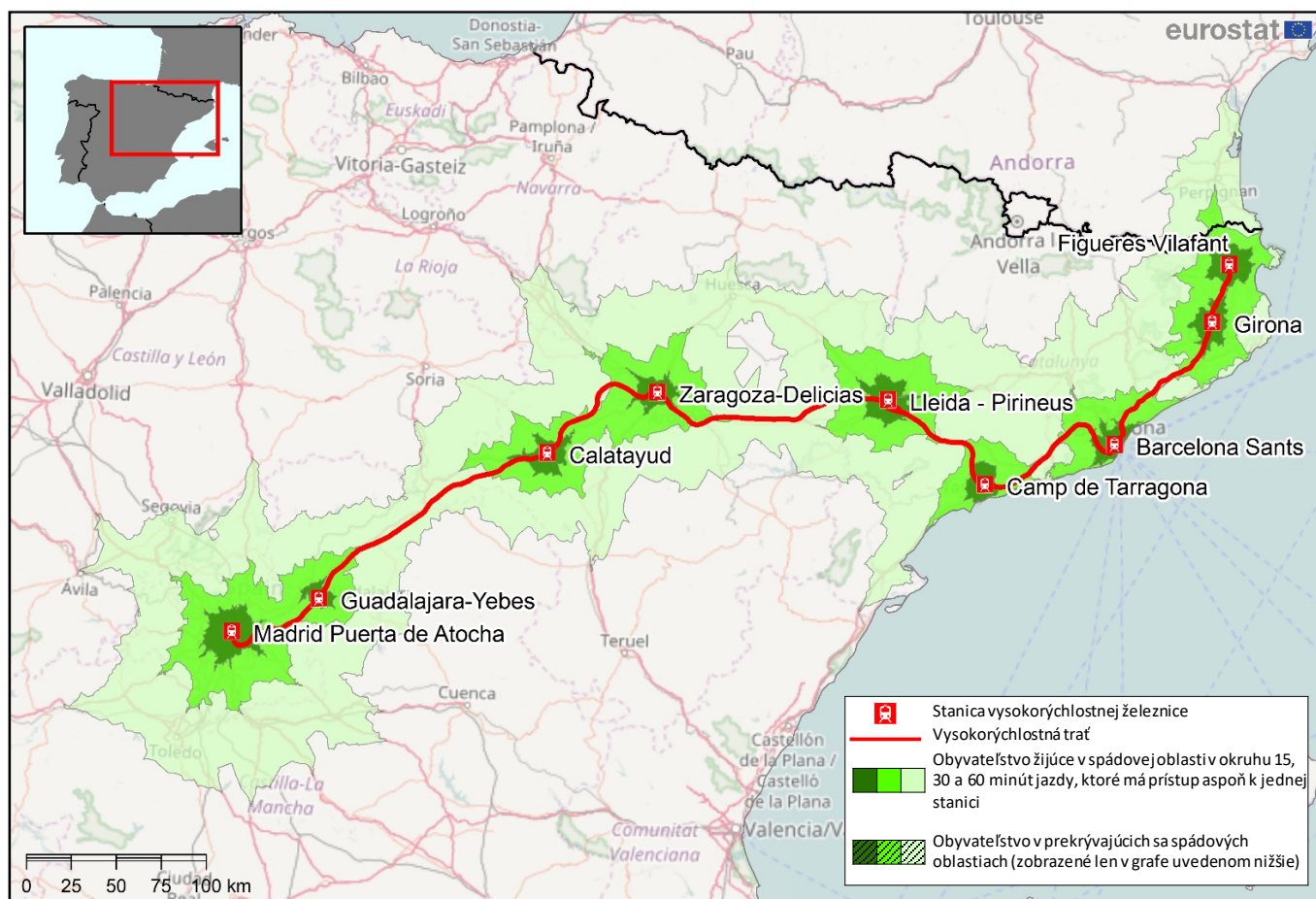
PRÍLOHA VII**Vplyv staníc na čas cesty a rýchlosť**

VRT	Začiatok – koniec	Dĺžka v km	Počet staníc	Priemerná vzdialenosť medzi stanicami (km)	Najkratšia vzdialenosť medzi stanicami (km)	Najdlhšia vzdialenosť medzi stanicami (km)	Najpriamejšia cesta (min.)	Najmenej priama cesta (min.)	Rozdiel (min.)	Časová strata na každú medzifahlú stanicu	Priemerná rýchlosť na najpriamejšej ceste (km/h)	Priemerná rýchlosť na najmenej priamej ceste (km/h)	Rozdiel (km/h)	Zníženie priemernej rýchlosti na každú medzifahlú stanicu (km/h)
Madrid – Barcelona – francúzska hranica	Madrid – Figueres Vilafant	797	9	100	35	157	215	255	40	10	209	188	21,49	5,37
Madrid – León	Madrid – León	345	5	86	51	114	126	153	27	9	164	135	28,99	7,2
Eje Atlántico	Vigo – A Coruña	165	5	41	26	61	80	80	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	124	124	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii
Turín – Salerno	Turín – Salerno*	1 007	14	77	4	253	255*	292*	37*	7*	186*	162*	23,55*	4,71*
Miláno – Benátky	Miláno – Benátky	273	7	46	8	84	145	145	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	113	113	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii
LGV Est Européenne	Paríž – Štrasburg	441	5	110	68	137	106	119	13	7	250	222	27,27	13,64
LGV Rýn – Rhôna	Dijon – Mulhouse	205	4	68	46	82	62	74	12	6	198	166	32,17	16,09
Stuttgart – Mníchov	Stuttgart – Mníchov	267	8	38	6	191	134	154	20	4	108	94	14,00	2,74
Berlín – Lipsko/Halle – Erfurt – Norimberg – Mníchov	Berlín – Mníchov	672	15	48	2	94	240	312	72	12	155	129	25,77	4,28

* Vplyv staníc na čas cesty a rýchlosť je vypočítaný na ceste Miláno – Neapol

Mapy spádových oblastí a kľúčové údaje k jednotlivým kontrolovaným vysokorýchlostným tratiam
a k posudzovaným hraničným priechodom

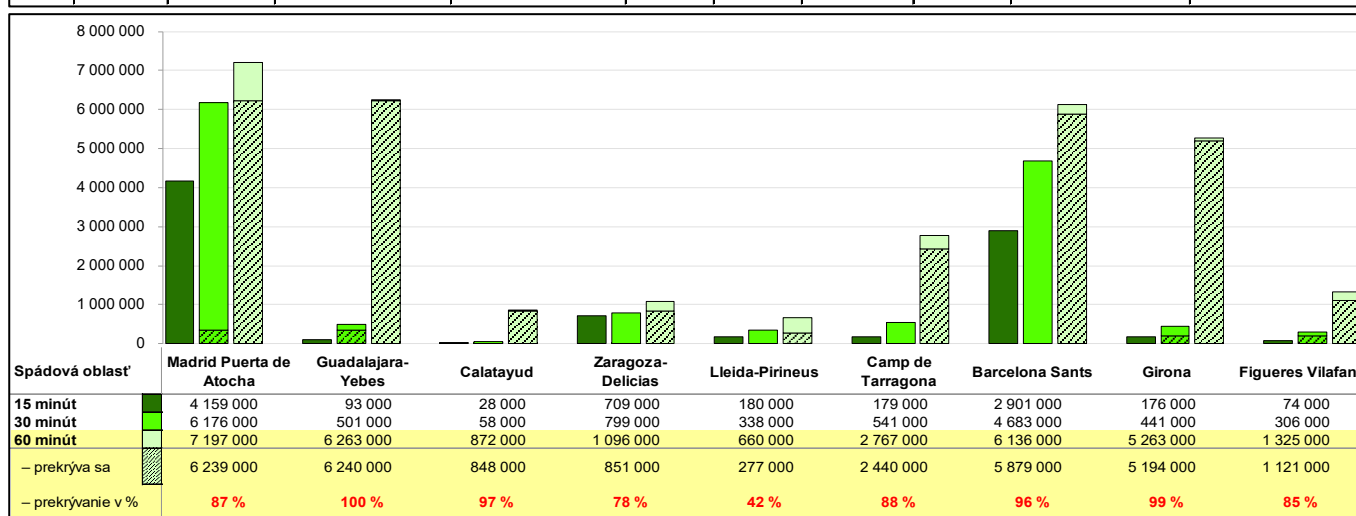
Vysokorýchlostná trať Madrid – Barcelona – francúzska hranica



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

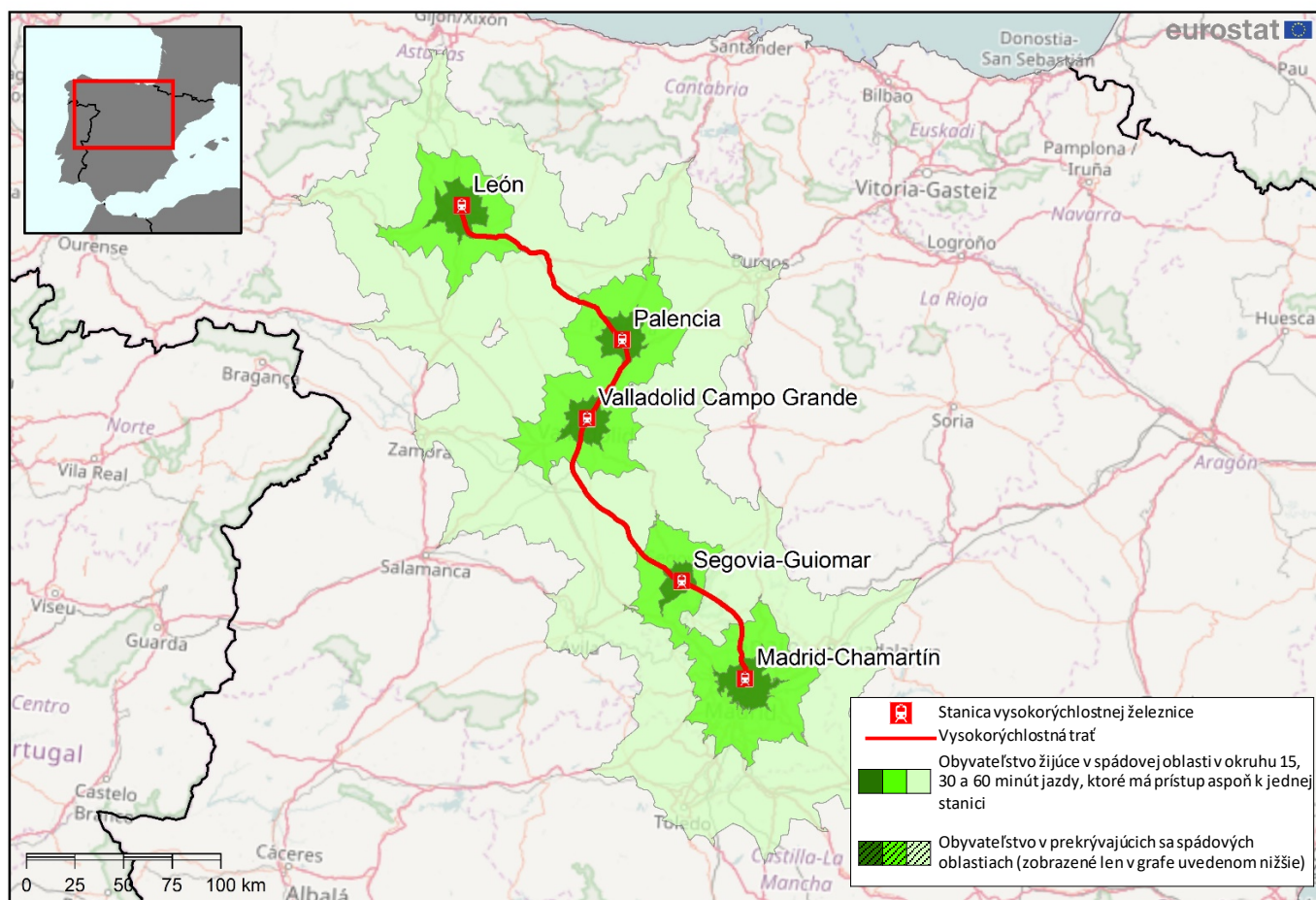
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanie	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	%
797	12 109	3 553	45 %	90	9	94*	350	300	188 – 209	54 – 60 %



* Nezahrňa obchvaty miest Zaragoza a Lleida.

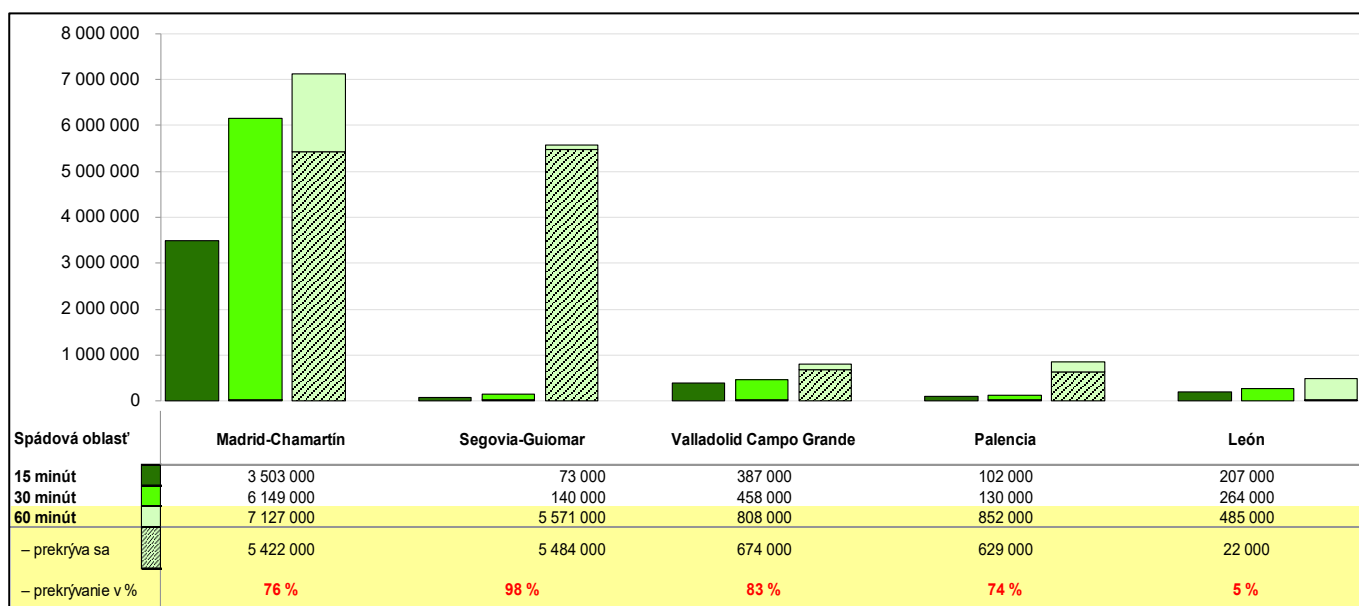
Vysokorychlostná trať Madrid – León



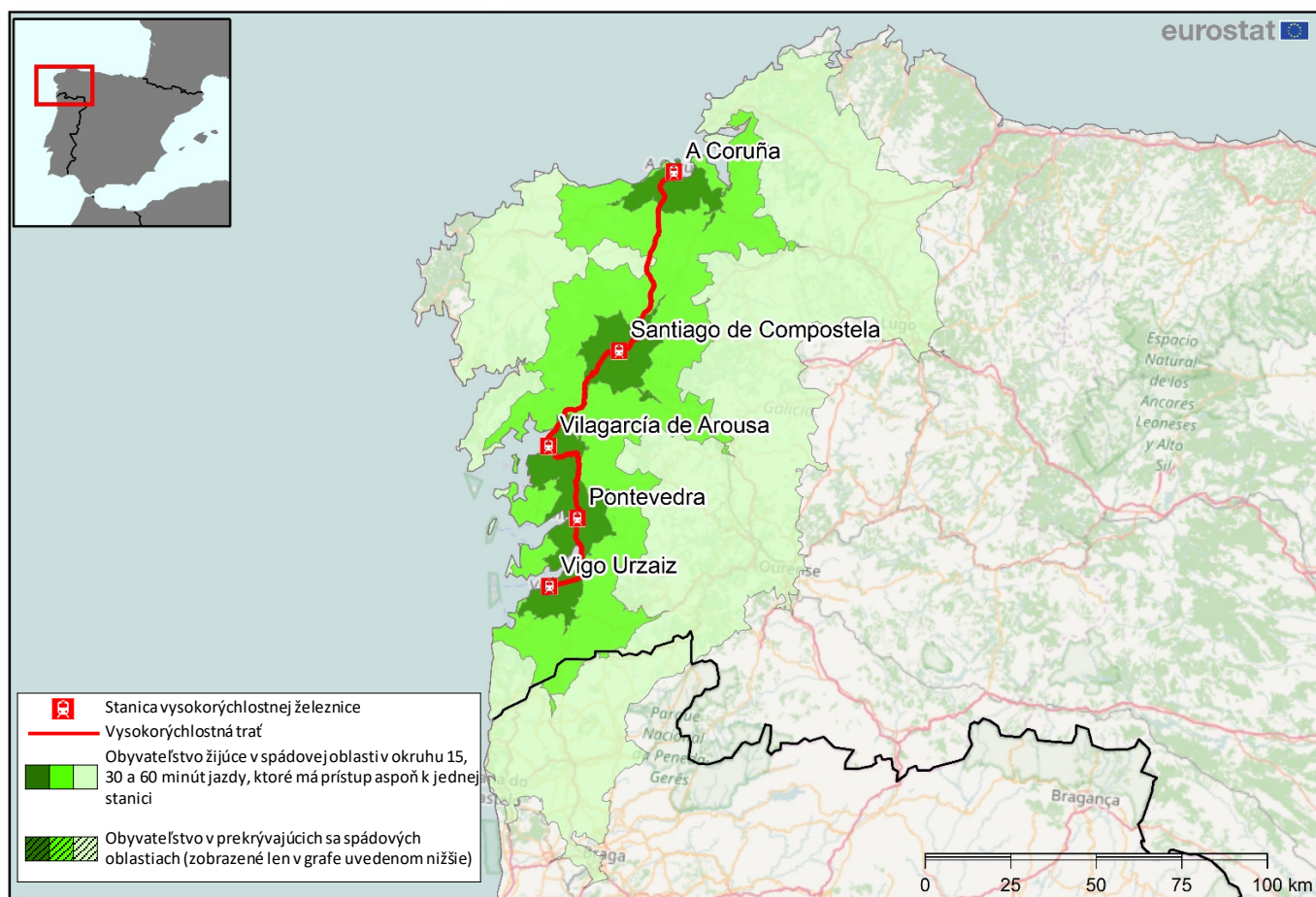
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
345	5 415	2 118	39 %	47	5	86	350	300	135 – 164	39 – 47 %



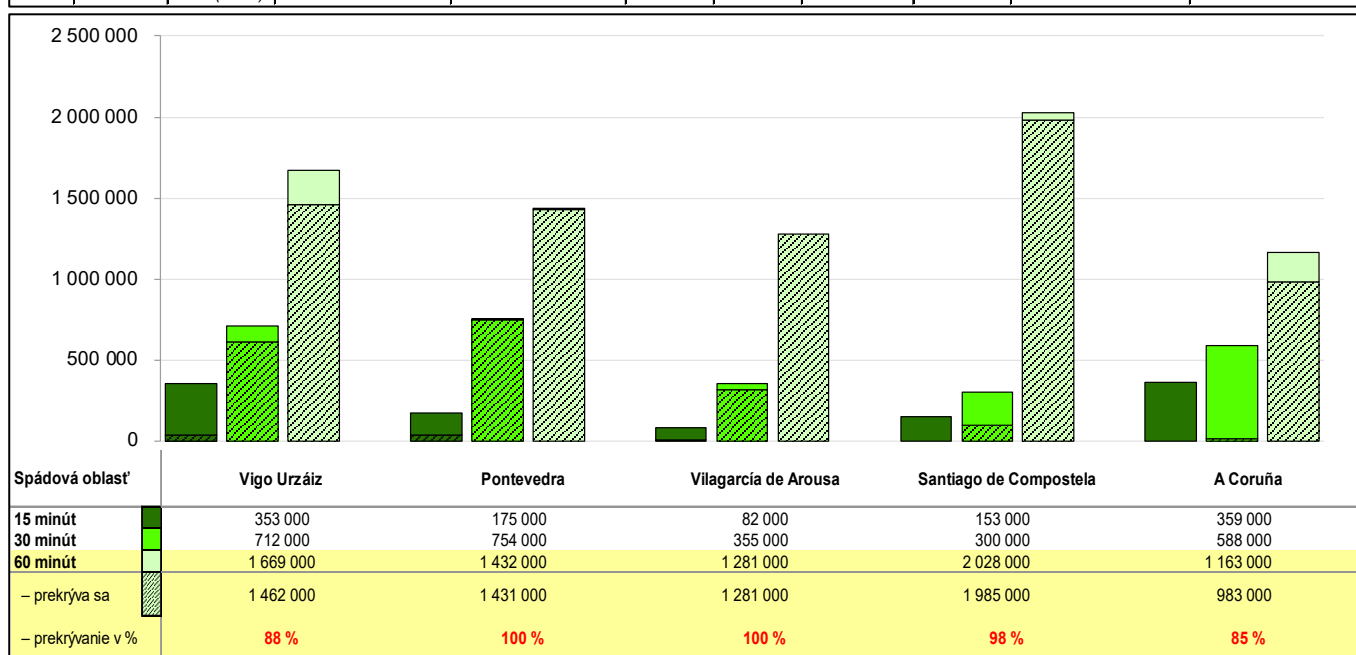
Vysokorýchlostná trať Eje Atlantico



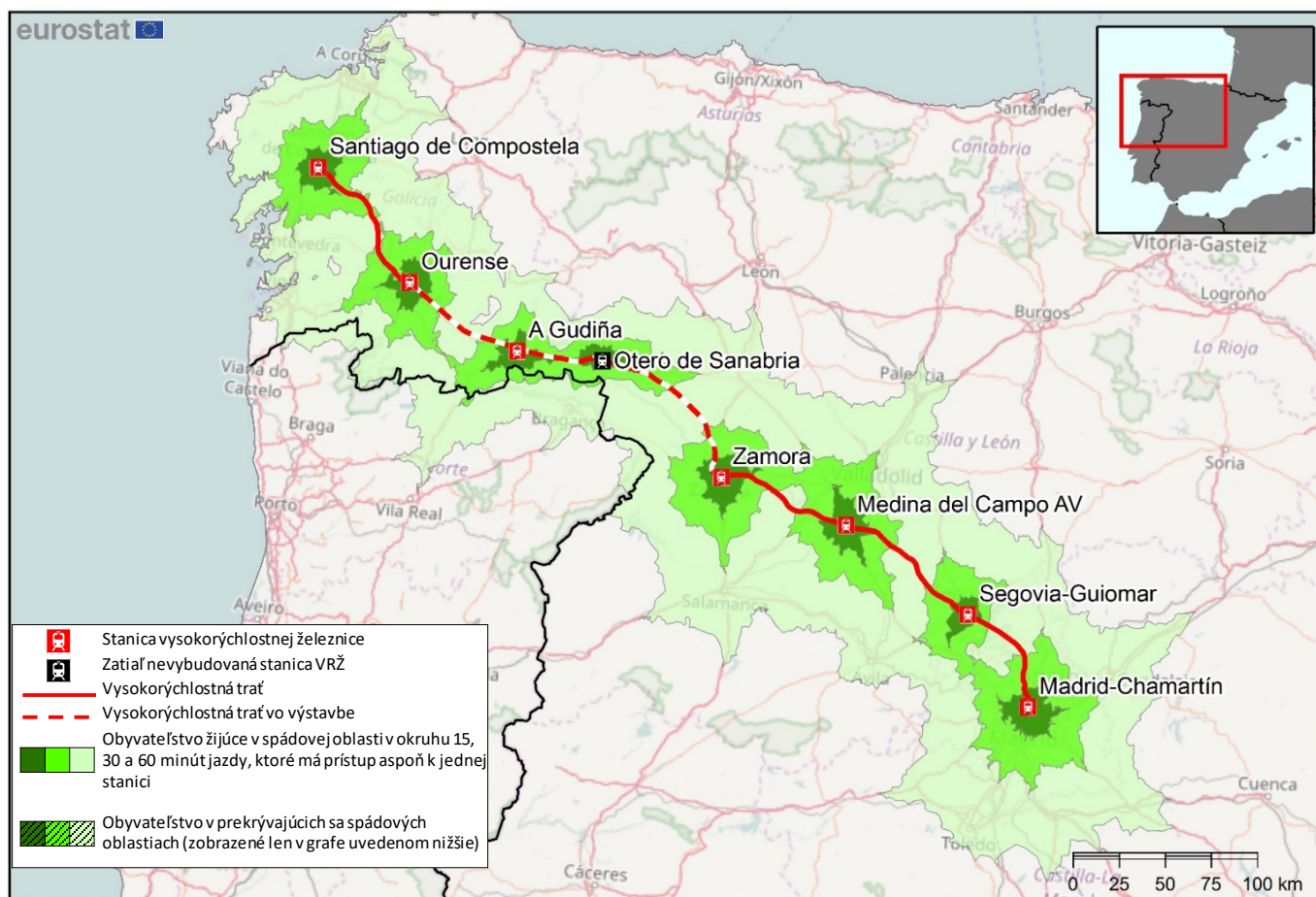
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
165	2 596	418 (14 %)	19 %	22	5	41	250	200	124	50 %



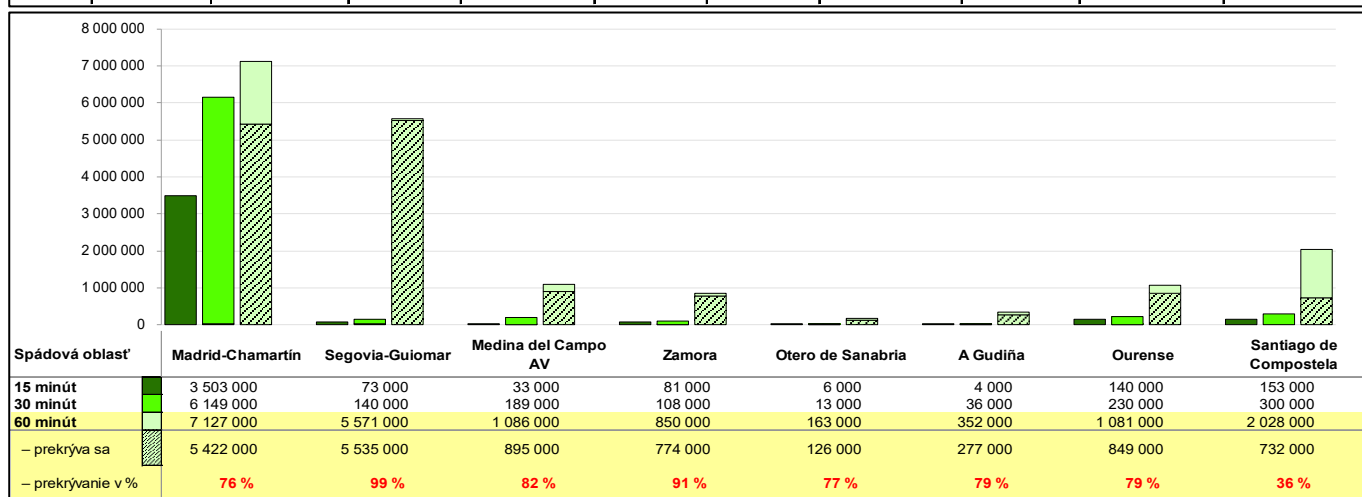
Vysokorychlostná trať Madrid – Galícia



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

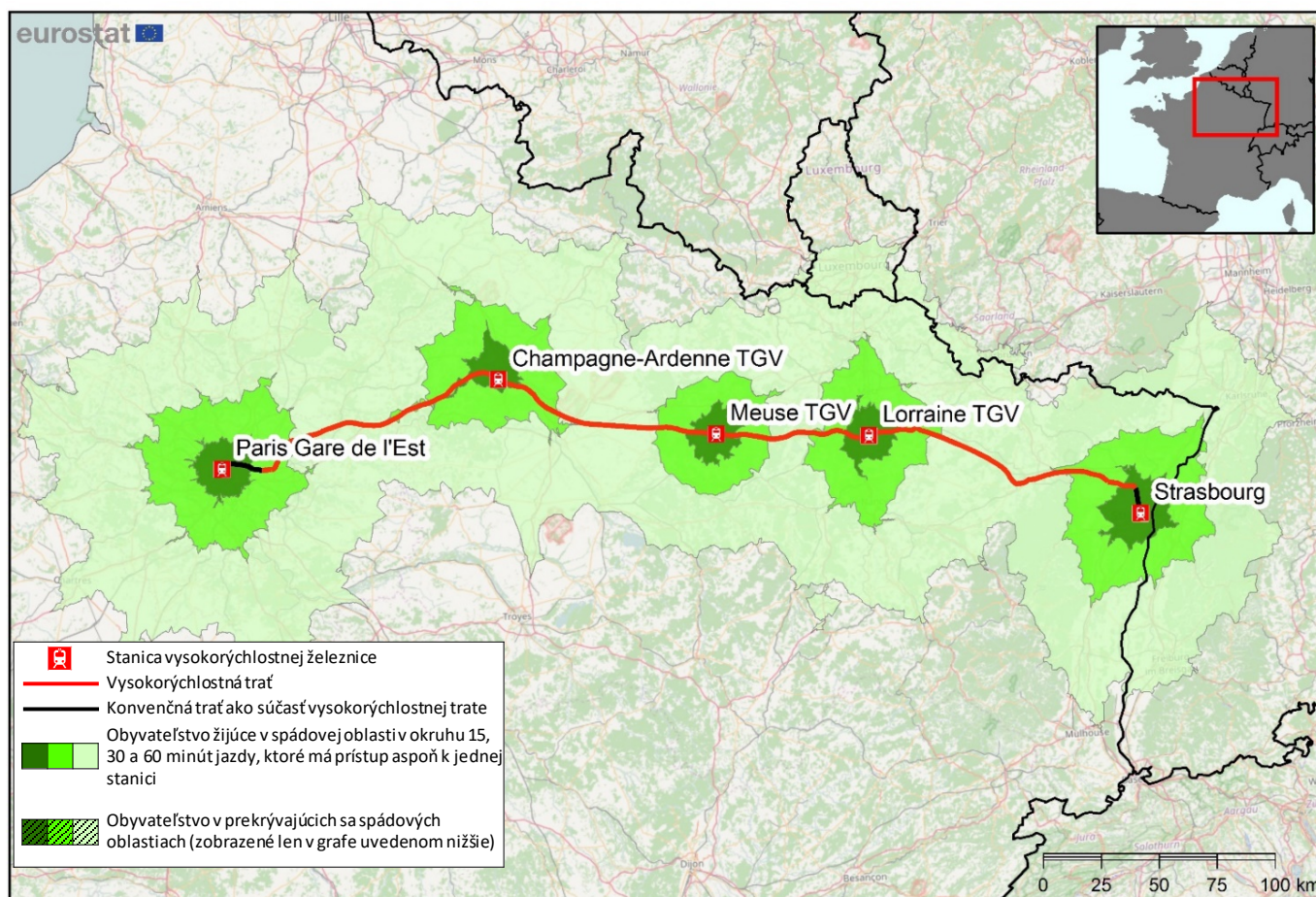
Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Rýchlosti			
							Max. konštrukčná	Max. prevádzkovo	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	km/h	%
549	5 714*	440*	36 %**	22	8	78	350	200	103 – 110	29 – 31 %



* Celkové náklady a finančné prostriedky z EÚ sú za úsek Medina del Campo – Galícia.

** Týka sa dokončených vysokorychlostných úsekov.

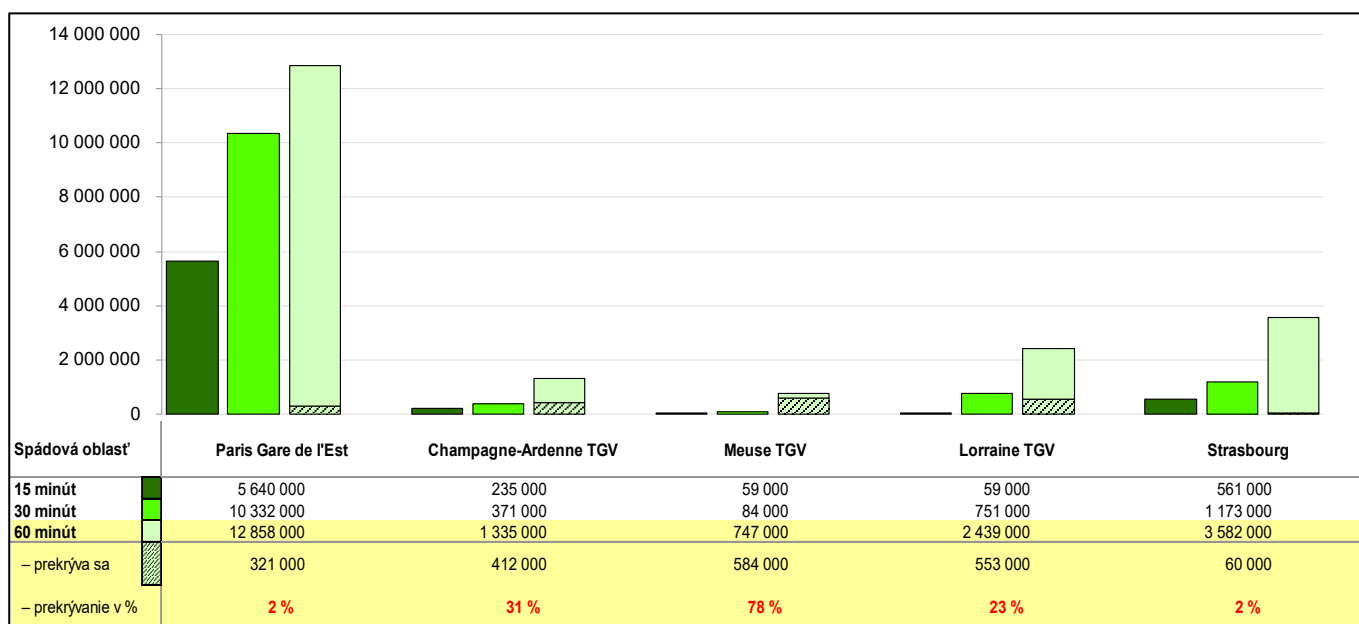
Vysokorychlostná trať Est Européenne



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

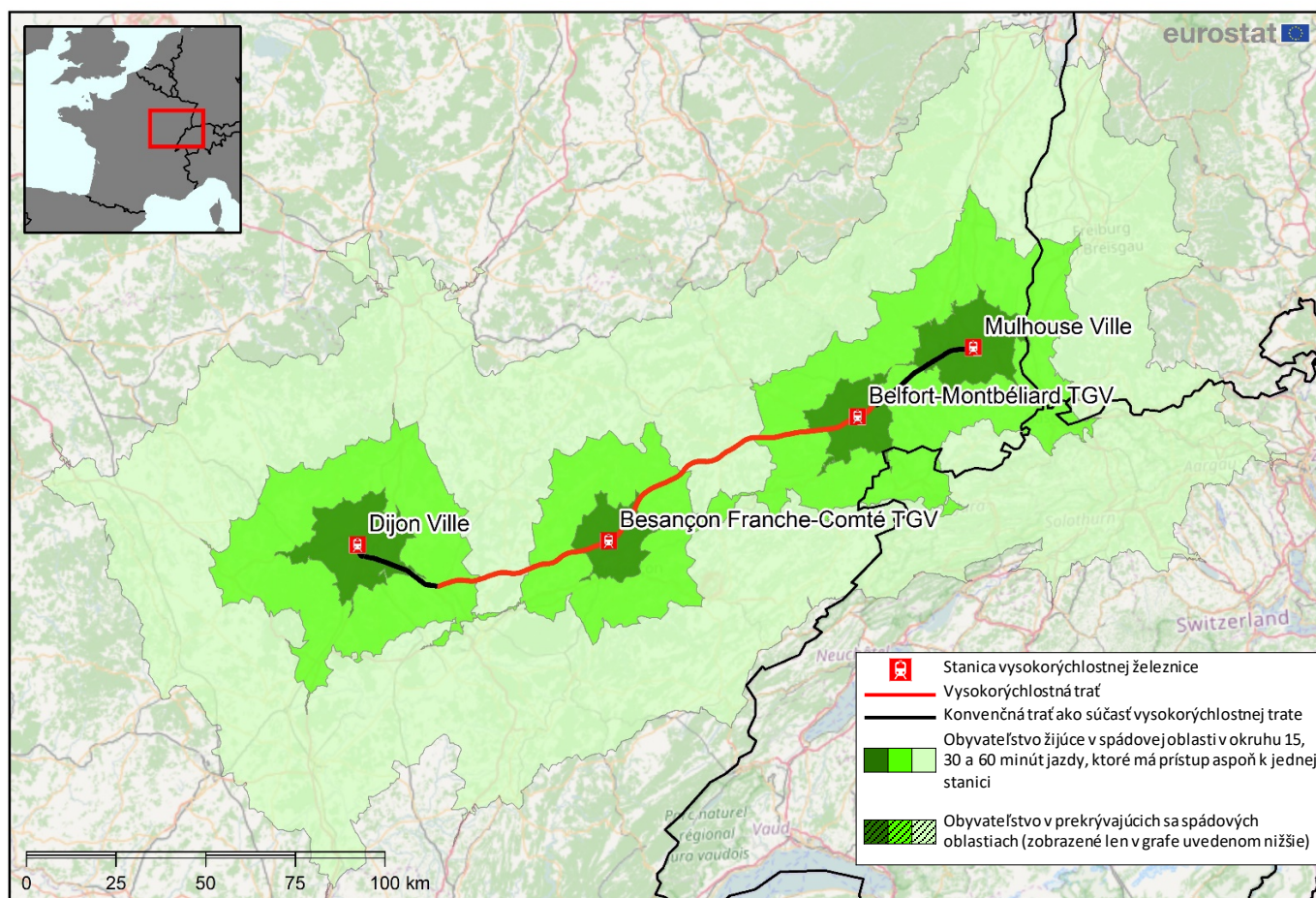
Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
406*	6 712	331 (5 %)	50 %	56	5	110**	350	320	222 – 250	63 – 71 %



* Len vysokorychlostná trať; spolu s konvenčnými traťami 441 km.

** Vypočítané na celkovú dĺžku 441 km.

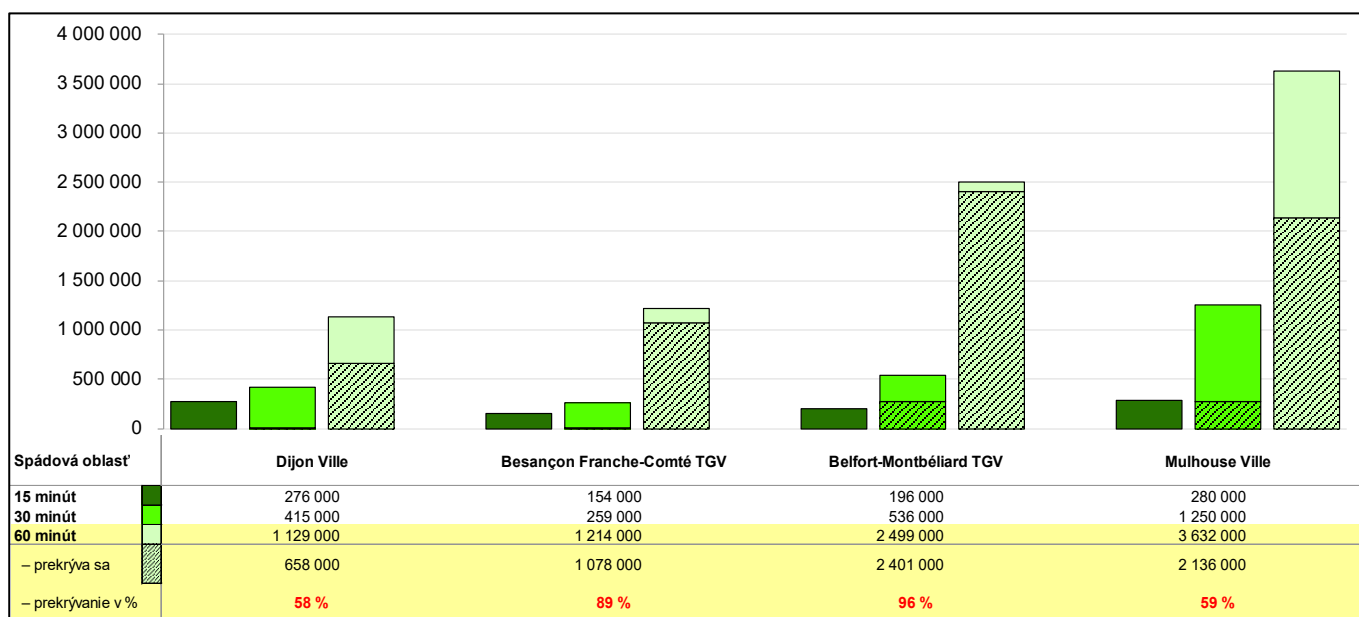
Vysokorychlostná trať Rýn – Rhône



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

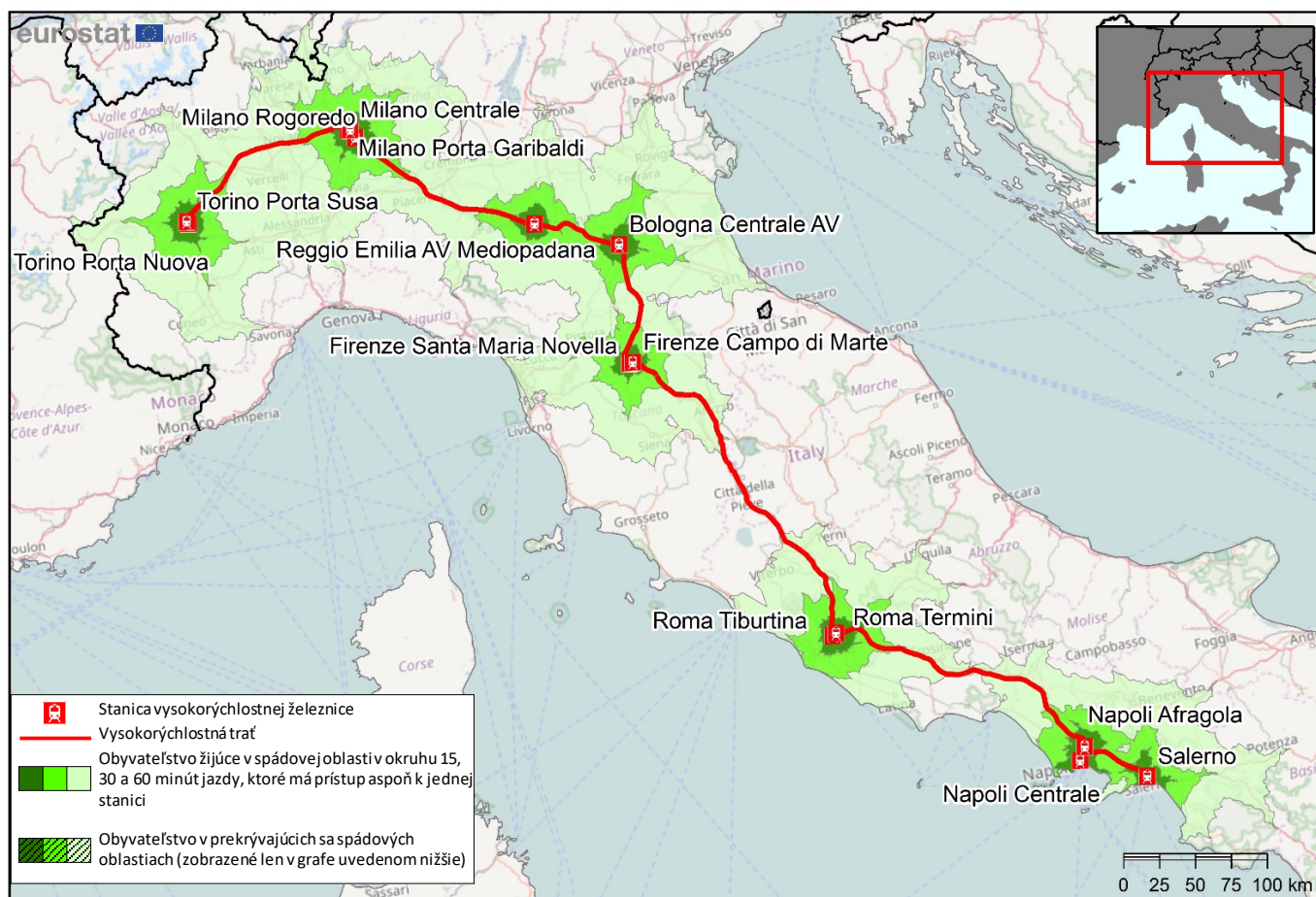
Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
138*	2 588	207 (8 %)	20 %	19	4	68**	350	320	166 – 198	47 – 57 %



* Len vysokorychlostná trať; spolu s konvenčnými traťami 205 km.

** Vypočítané na celkovú dĺžku 205 km.

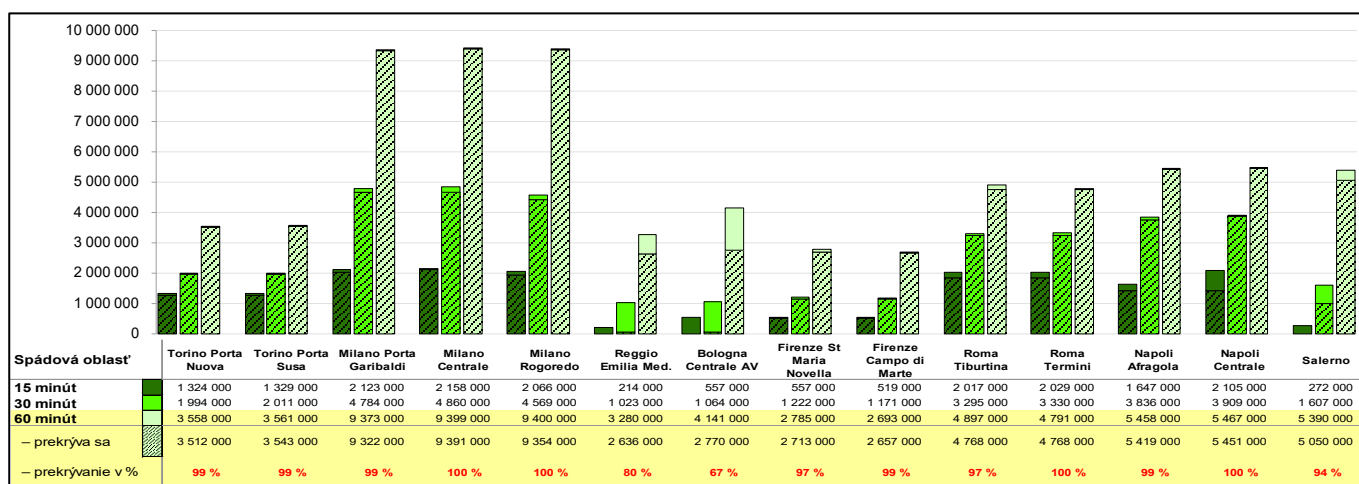
Vysokorýchlostná trať Turín – Salerno



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

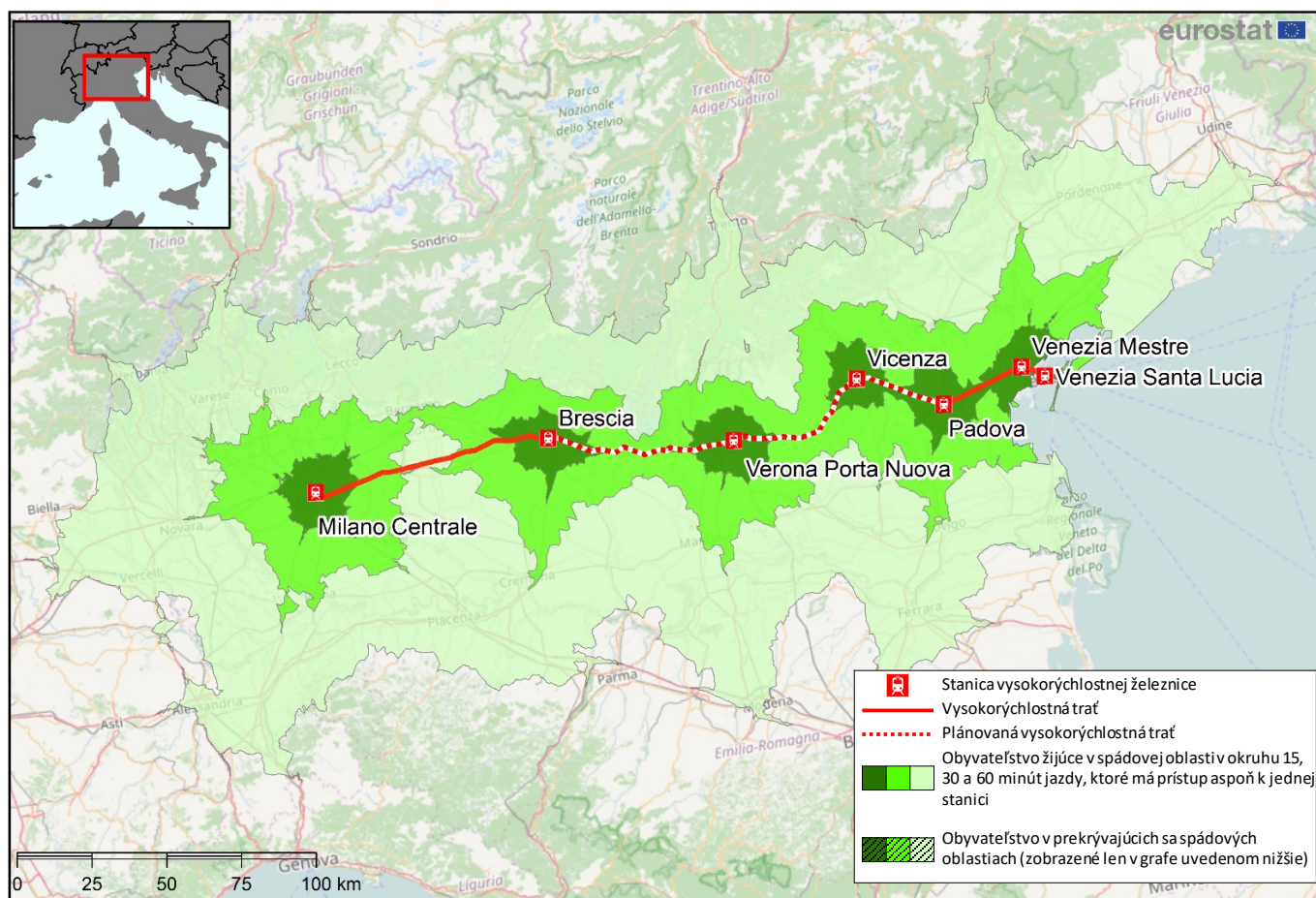
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stance	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
1 007	32 169	530	38 %	257	14	77	300	300	162 – 186*	54 – 62 %*



* Skutočná priemerná rýchlosť bola meraná na ceste Miláno – Neapol.

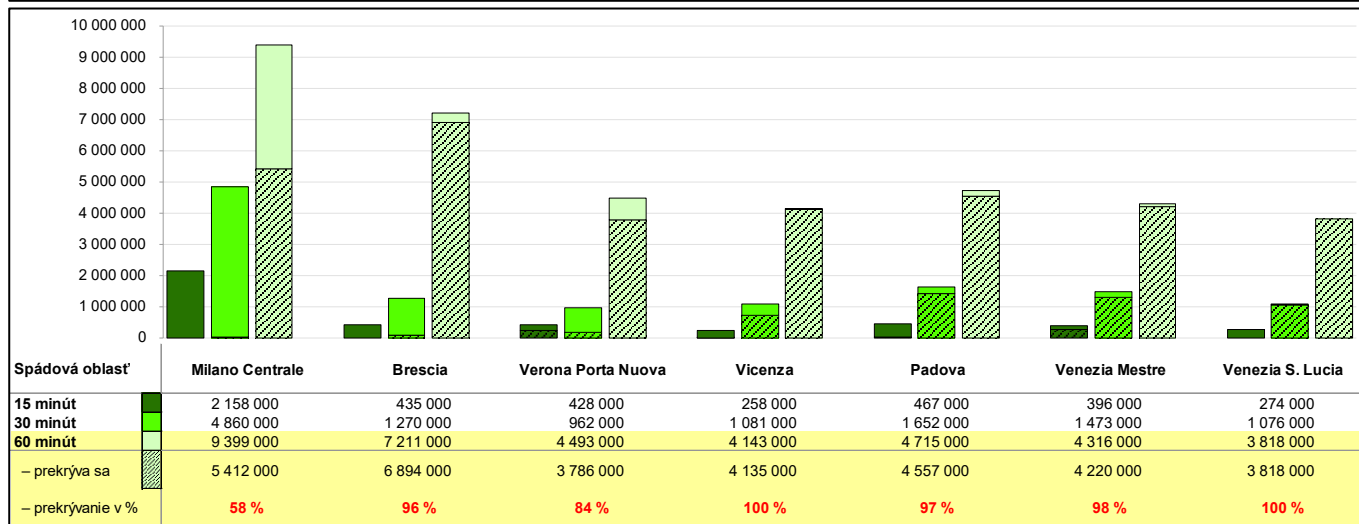
Vysokorychlostná trať Miláno – Benátky



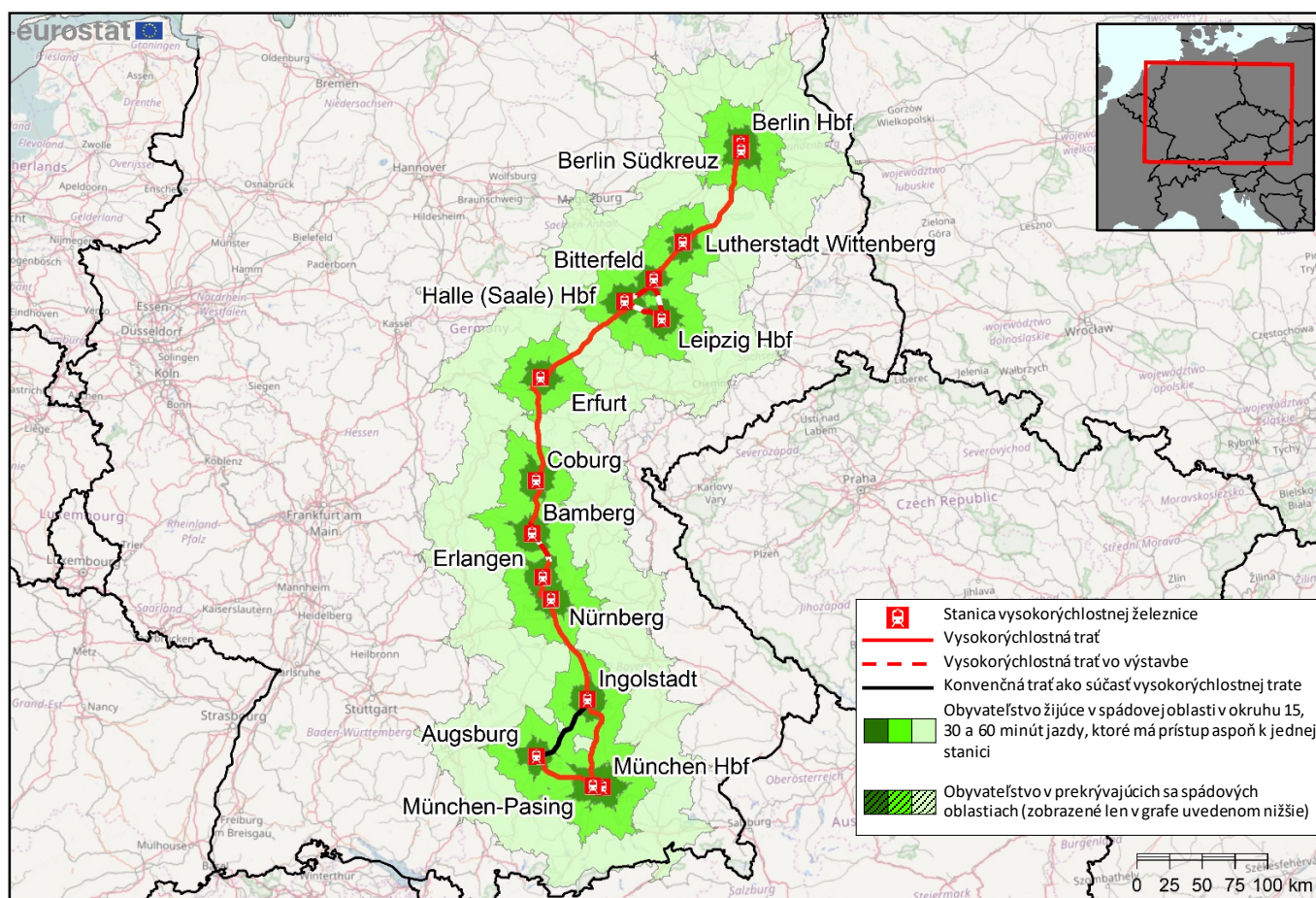
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
273	11 856	178	nie je k dispozícii	93	7	46	300	300	113	38 %



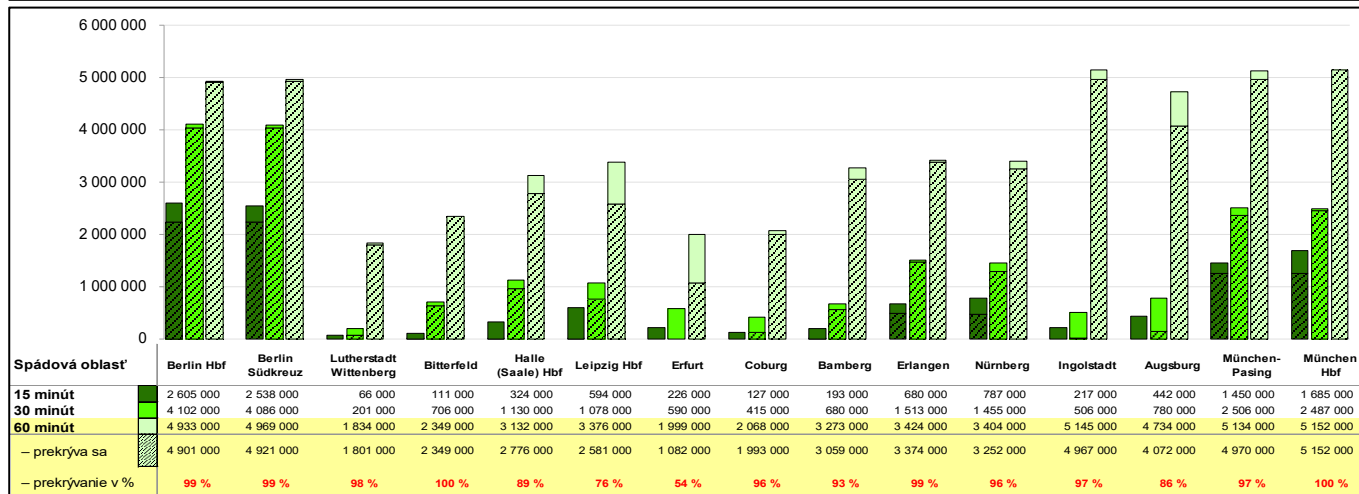
Vysokorychlostná trať Berlín – Mníchov



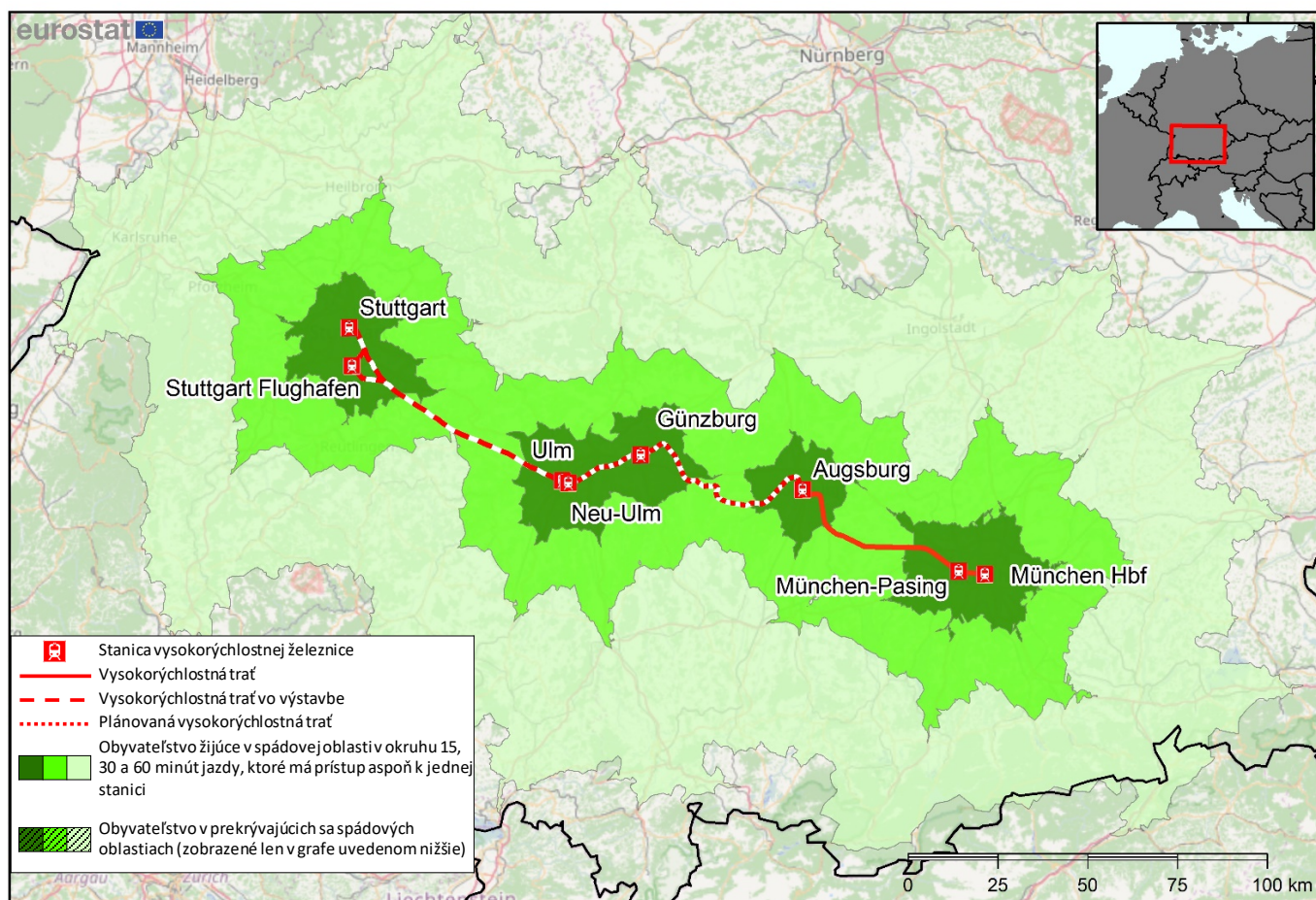
Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Staniční	Priem. vzd. medzi stanicami	Rychlosti			
							Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	km/h	%
672	14 682	734 (5 %)	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	15	48	300	nie je	129 – 155	43 – 52 %



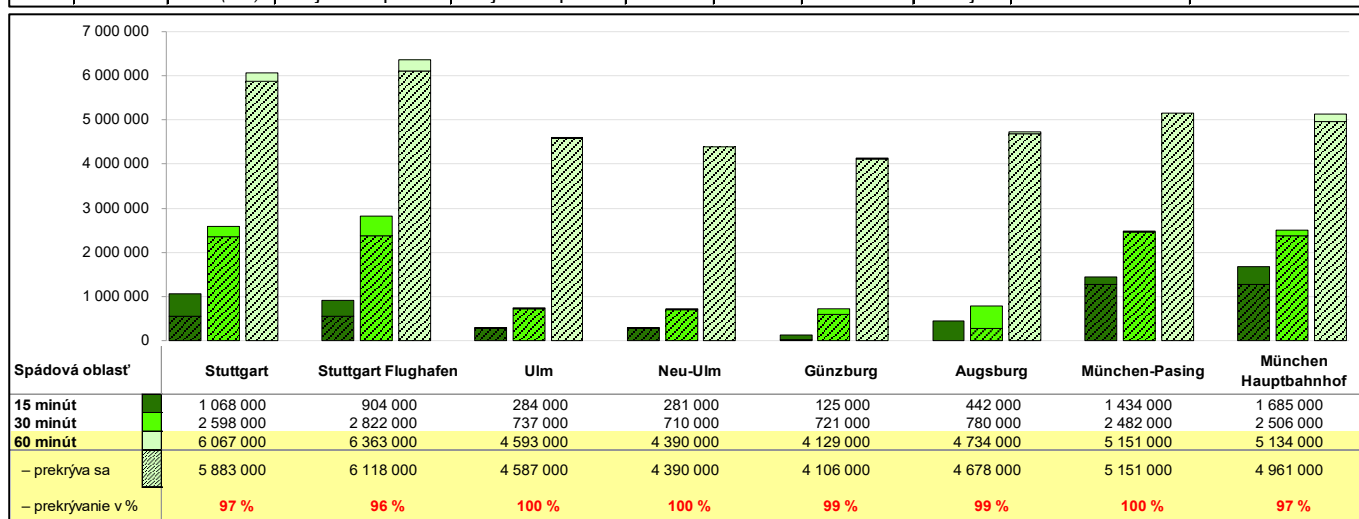
Vysokorychlostná trať Štuttgart – Mníchov



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

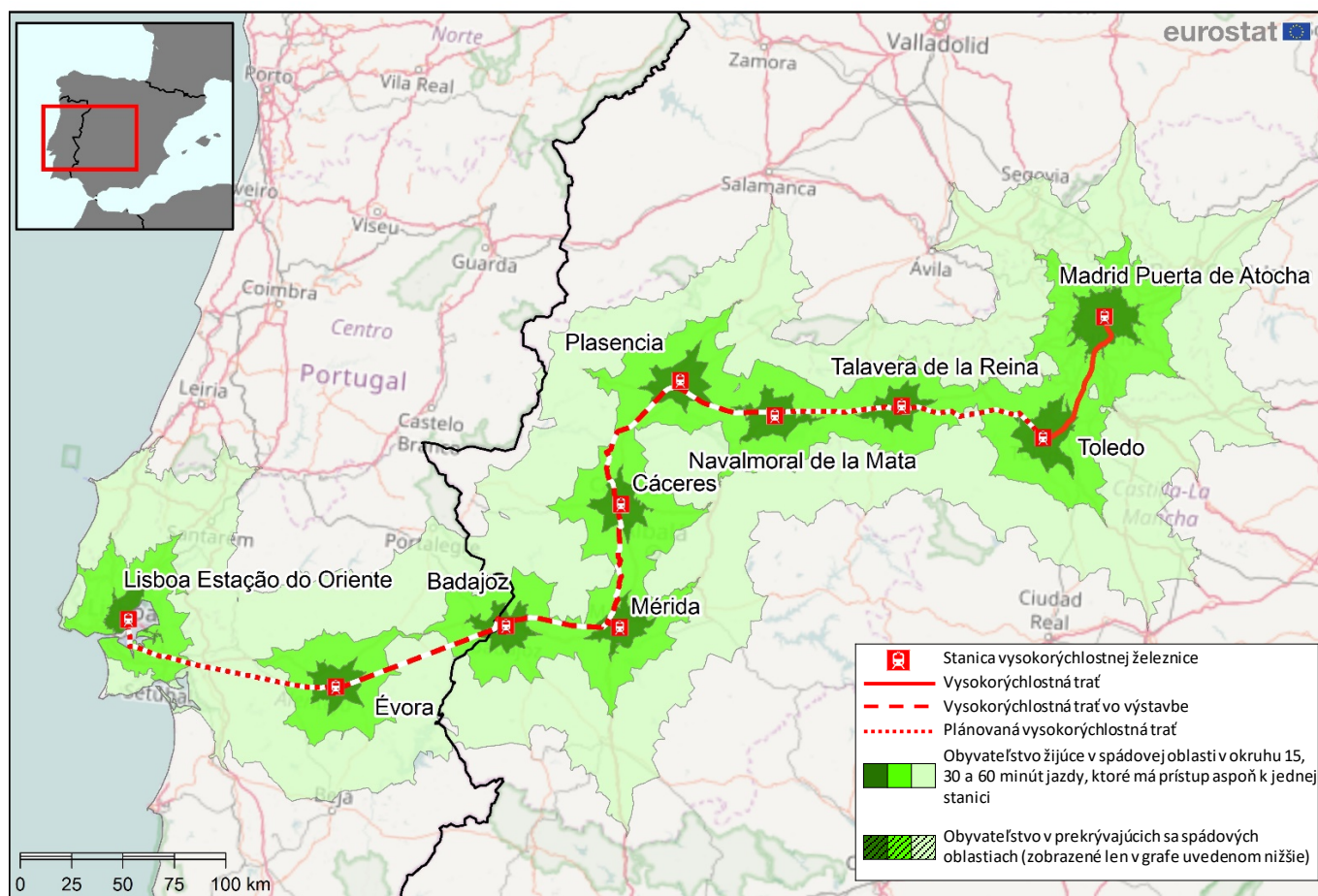
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stаницe	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	%
267	5 073*	288 (6 %)	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	8	38	250	nie je	94 – 108	38 – 43 %



* V celkových nákladoch nie je zahrnutý projekt Stuttgart 21.

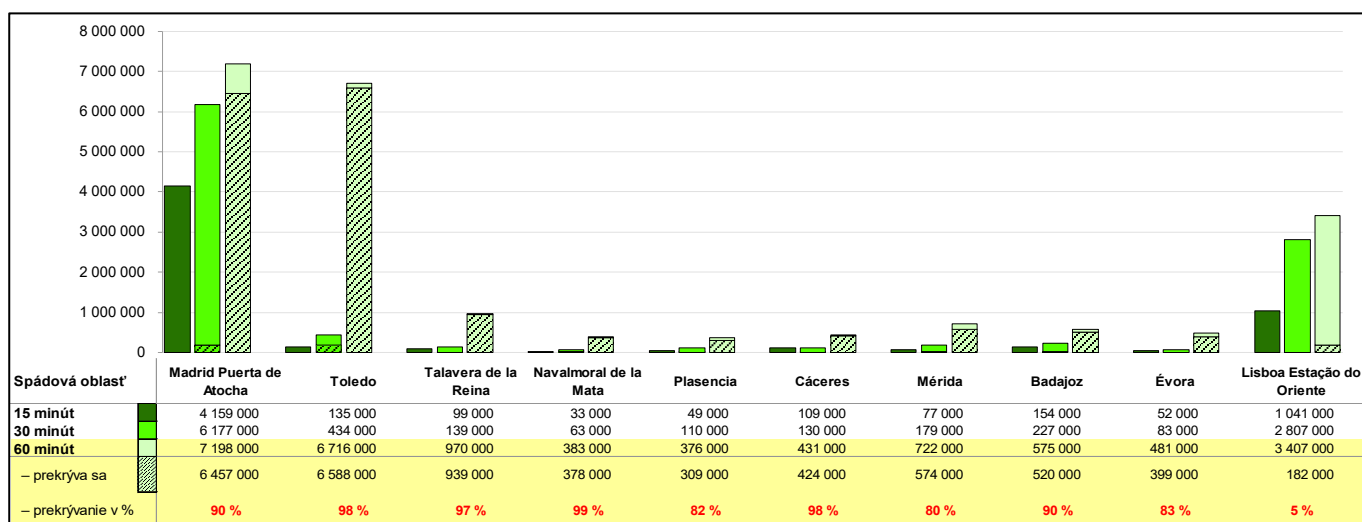
Vysokorychlostná trať Madrid – Lisabon



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Staniční	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	%
644*	2 875*	436**	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	9	81	350	250***	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii

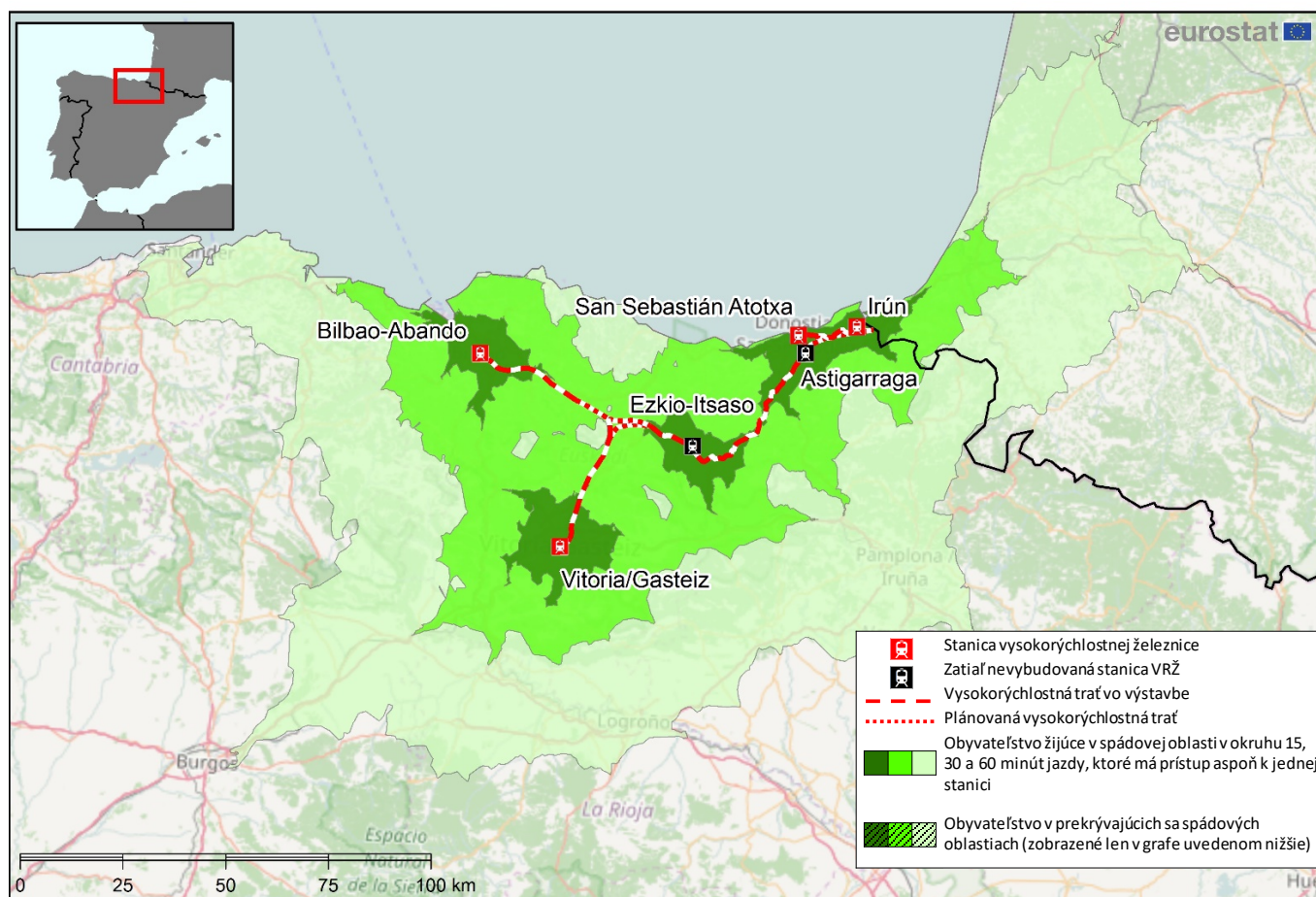


* 437 km úsek Madrid – portugalská hranica.

** Doposiaľ pridelené prostriedky z EÚ.

*** Podľa súčasných predpokladov.

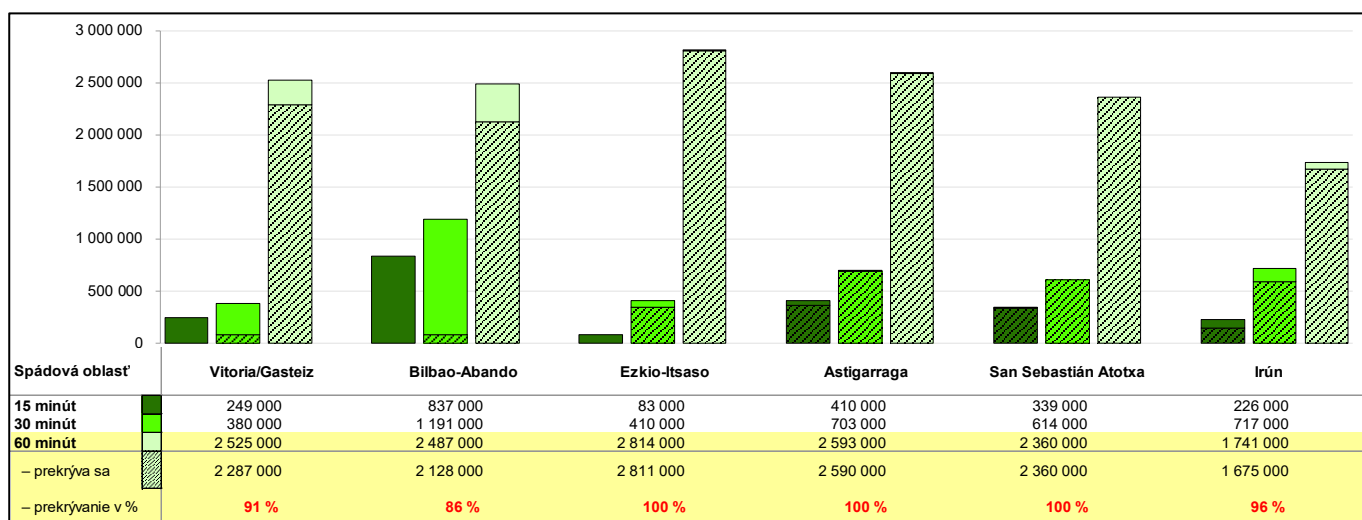
Vysokorychlostná trať Basque Y



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

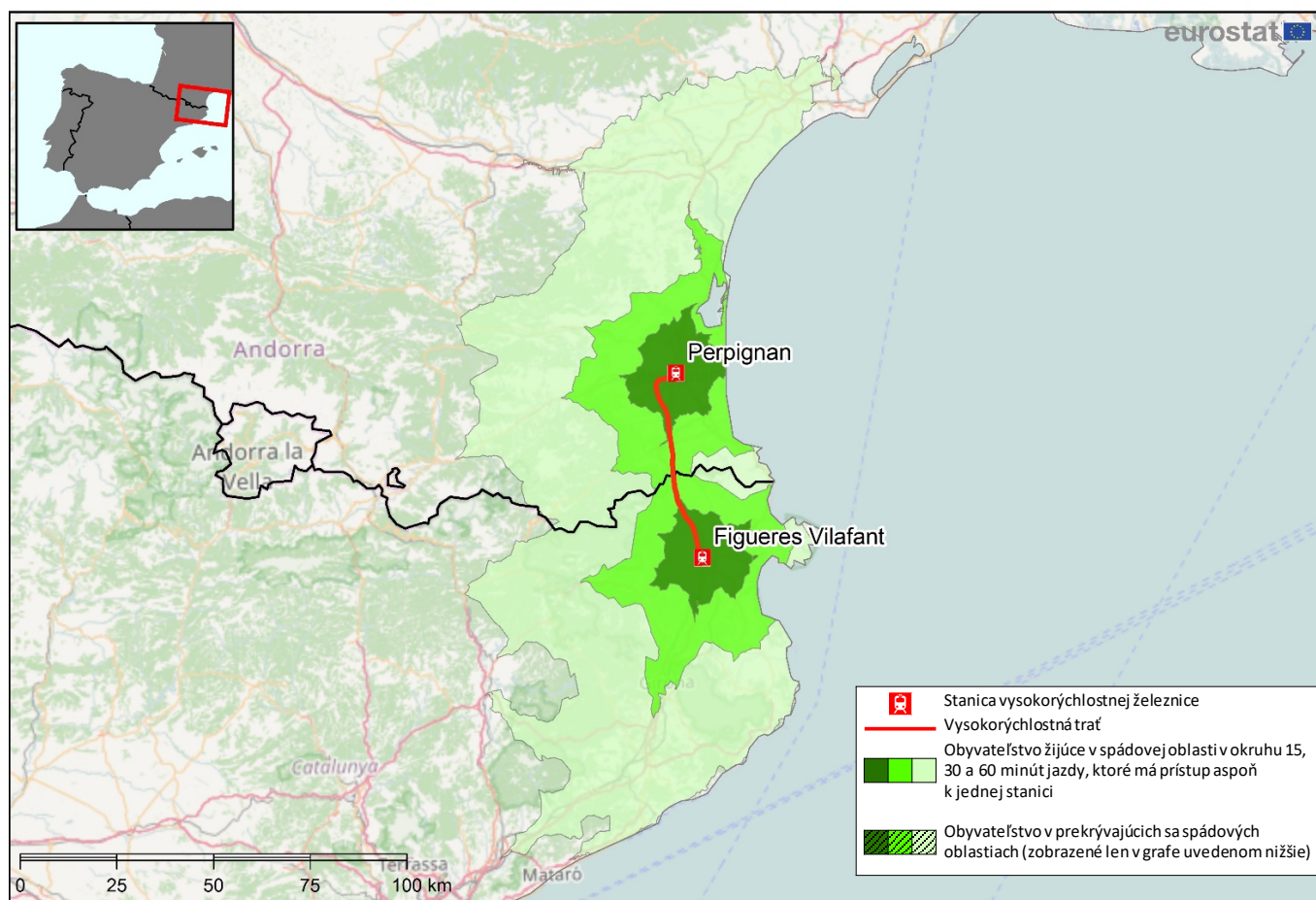
Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Rýchlosti			
							Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	km/h	%
175	5 767	318*	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii	6	35	250	220**	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii



* Doposiaľ pridelené prostriedky z EÚ.

** Podľa súčasných predpokladov.

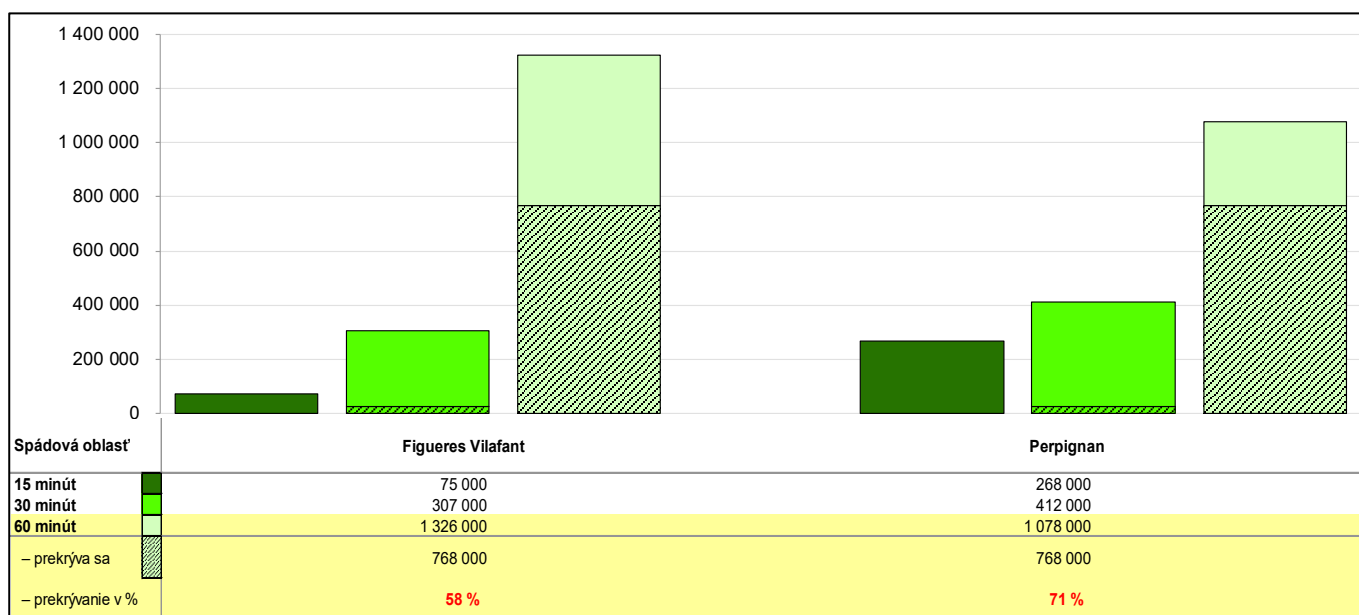
Vysokorýchlostná trať Figueres – Perpignan



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

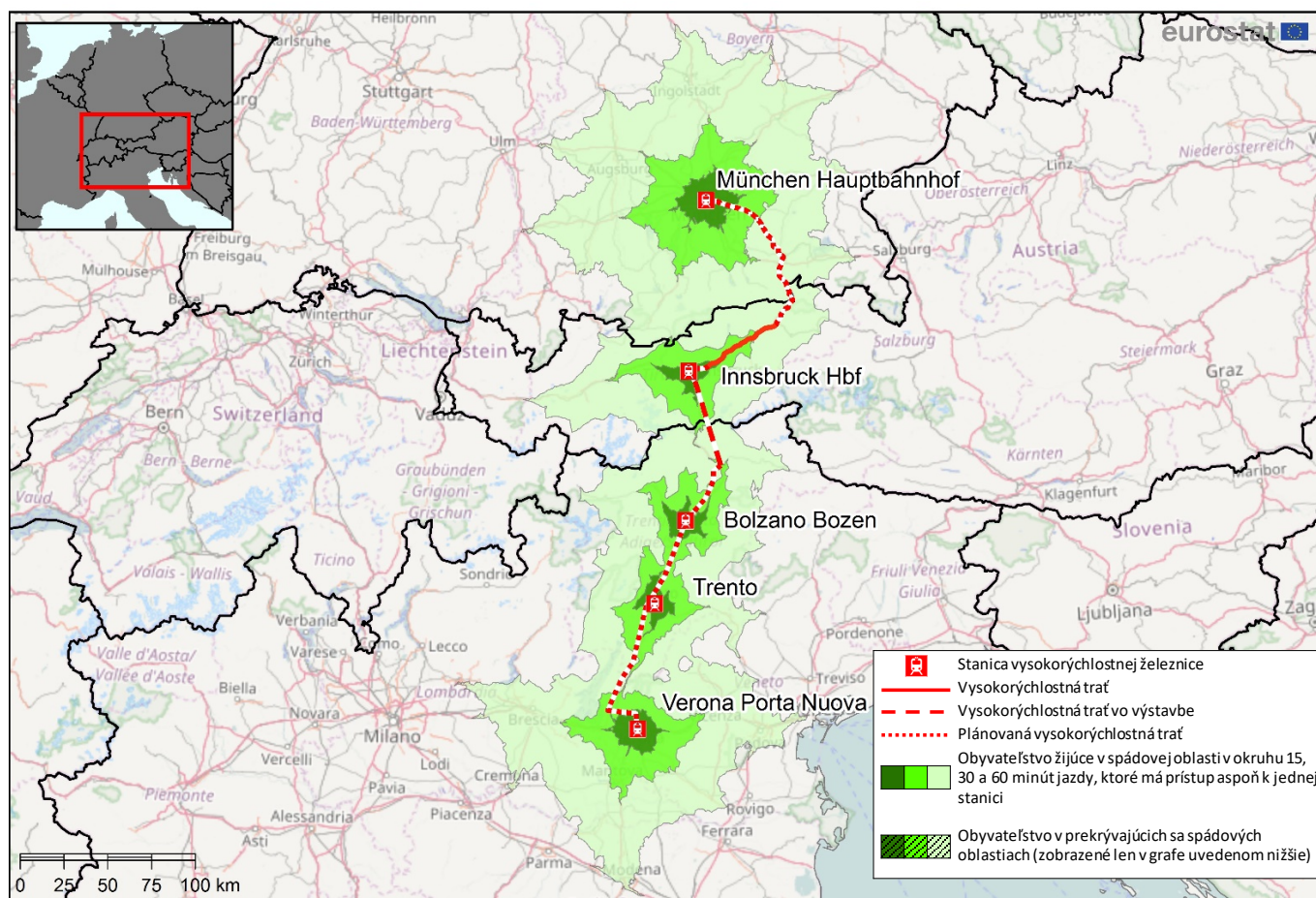
Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Stanice	Priem. vzd. medzi stanicami	Rýchlosti			
							Max. konštrukčná	Max. prevádzkov	Skutočná priemerná	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	km/h	%
44	999	61	16 %	16	2	44	350	300	127*	36 %



* Vlaky osobnej dopravy.

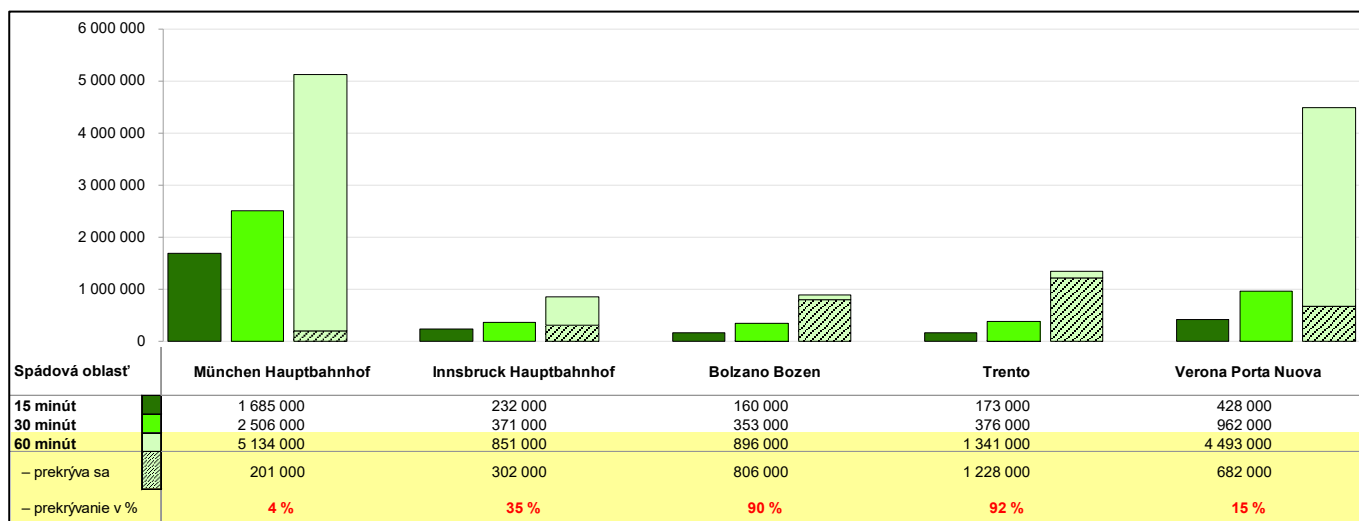
Vysokorychlostná trať Mníchov – Verona



Cartography: Eurostat — GISCO, 02/2018

Source data: © EuroGeographics © OpenStreetMap Contributors © DG MOVE

Dĺžka	Celkové náklady (bez DPH)	Finančné prostriedky EÚ	Využitie kapacity trate	Vlaky VRŽ (denný priemer)	Staniční	Priem. vzd. medzi stanicami	Max. konštrukčná	Max. prevádzková	Rýchlosti	Z max. konštrukčnej
km	mil. EUR	mil. EUR	%	počet	počet	km	km/h	km/h	Skutočná priemerná	%
445	12 269*	1 896**	do 87 %	360 – 473***	5	111	250	220	nie je k dispozícii	nie je k dispozícii



* Vráťane nákladov na dokončenie Brennerského úpätného tunela do roku 2027.

** Finančné prostriedky EÚ pridelené do roku 2020.

*** Údaj zahŕňa vysokorychlostné aj konvenčné vlaky, pričom väčšina je konvenčných.

Analýza staníc

Krajina	VRT	Stanica	Celková veľkosť (počet cestujúcich/m ²)	Všeobecné služby	Prístup – lokalita	Prístup – doprava	Spoje % zastavujúcich vlakov VRŽ	Spoje – doprava	Efekt opätovnej urbanizácie	Cestujúci/SO 60 minút
Španielsko	Madrid – Barcelona – francúzska hranica	Camp de Tarragona								
Španielsko	Madrid – Barcelona – francúzska hranica	Guadalajara-Yebes								
Španielsko	Madrid – León	Segovia-Guiomar								
Španielsko	Madrid – León	León								
Španielsko	Eje Atlántico	Santiago de Compostela								
Španielsko	Eje Atlántico	Vigo Urzaiz								
Francúzsko	Est-Européenne	Meuse TGV								
Francúzsko	Est-Européenne	Lorraine TGV								
Francúzsko	Rýn – Rhôna	Besançon Franche- Comté								
Francúzsko	Rýn – Rhôna	Belfort Montbéliard								
Taliansko	Turin – Salerno	Reggio Emilia AV Mediopadana								
Taliansko	Turin – Salerno	Roma Tiburtina								
Taliansko	Miláno – Benátky	Brescia								
Taliansko	Miláno – Benátky	Padova								
Nemecko	Stuttgart – Mníchov	Stuttgart								
Nemecko	Stuttgart – Mníchov	Ulm								
Nemecko	Berlín – Lipsko/Halle – Erfurt – Norimberg – Mníchov – Verona	Coburg								
Nemecko	Berlín – Lipsko/Halle – Erfurt – Norimberg – Mníchov – Verona	Bitterfeld								

Celková veľkosť (počet cestujúcich/m ²)	Všeobecné služby	Prístup – lokalita	Prístup – doprava	Spoje % zastavujúcich vlakov VRŽ	Spoje – doprava	Efekt opätovnej urbanizácie	Cestujúci/SO 60 minút
Počet cestujúcich (ročne)/m ² > 100 a < 200	<u>všetky</u> uvedené zariadenia: – reštaurácia/kaviareň – obchody – informácie pre turistov – biznis salónik	Stanica VRŽ sa nachádza <u>v centre</u> (1 – 5 km)	sú k dispozícii <u>všetky</u> tieto možnosti: – mestská doprava – stanovište taxi – parkovanie (menej ako 10 cestujúcich na 1 parkovacie miesto denne)	% vlakov VRŽ zastavujúcich v stanici > 75 %	Stanica VRŽ je spojená <u>aspoň</u> s <u>tromi</u> z týchto možností: – regionálna autobusová stanica – konvenčná železnica – kyvadlová doprava na letisko/letisko – autopožičovňa	Rozvoj danej oblasti súvisí s výstavbou VRŽ	Počet cestujúcich/obyvateľov v spádovej oblasti 60 min. > 75 %
Počet cestujúcich (ročne)/m ² od 50 do 100 alebo od 200 do 300	<u>aspoň dve</u> z týchto zariadení: – reštaurácia/kaviareň – obchody – informácie pre turistov – biznis salónik	Stanica VRŽ sa nachádza <u>viac ako</u> 5 km a <u>menej ako 15 km</u> od centra mesta	Sú k dispozícii <u>aspoň dve</u> z týchto možností: – mestská doprava – stanovište taxi – parkovanie (menej ako 10 cestujúcich na 1 parkovacie miesto denne)	% vlakov VRŽ zastavujúcich v stanici > 50 %	Stanica VRŽ je spojená <u>aspoň</u> s <u>dvoimi</u> z týchto možností: – regionálna autobusová stanica – konvenčná železnica – kyvadlová doprava na letisko/letisko – autopožičovňa	Rozvoj danej oblasti nie je možné pripísať výstave VRŽ	Počet cestujúcich/obyvateľov v spádovej oblasti 60 min. > 25 % a < 75 %
Počet cestujúcich (ročne)/m ² < 50 alebo > 300	<u>najviac jedného</u> z týchto zariadení: – reštaurácia/kaviareň – obchody – informácie pre turistov – biznis salónik	Stanica VRŽ sa nachádza <u>viac ako</u> 15 km od centra mesta	Je k dispozícii <u>najviac jedného</u> z týchto možností: – mestská doprava – stanovište taxi – parkovanie (menej ako 10 cestujúcich na 1 parkovacie miesto denne)	% vlakov VRŽ zastavujúcich v stanici < 50 %	Stanica VRŽ je spojená <u>najviac</u> s <u>jednou</u> z týchto možností: – regionálna autobusová stanica – konvenčná železnica – kyvadlová doprava na letisko/letisko – autopožičovňa	Je zjavné, že výstavba VRŽ nemala v danej oblasti nijaký vplyv	Počet cestujúcich/obyvateľov v spádovej oblasti 60 min. < 25 %

ODPOVEDE KOMISIE NA OSOBITNÚ SPRÁVU EURÓPSKEHO DVORA AUDÍTOROV

„EURÓPSKA VYSOKORÝCHLOSTNÁ ŽELEZNIČNÁ SIETĚ: NAMIESTO REALITY LEN IZOLOVANÉ ÚSEKY“

ZHRNUTIE

III. Komisia naďalej podporuje závery a určené opatrenia vyplývajúce zo stratégie opísanej v bielej knihe z roku 2011 a pokračuje v navrhovaní a vykonávaní opatrení potrebných na splnenie cieľov stanovených v tomto dokumente. Nariadením o TEN-T sa stanovuje plánovanie strategickú a ambiciózne železničnej siete na úrovni EÚ pokrývajúcej celú Úniu. Nariadenie o TEN-T predstavuje hlavný strategický a vykonávací nástroj na dosiahnutie týchto všeobecných cieľov.

IV. Nariadením o TEN-T sa stanovuje strategické plánovanie z pohľadu EÚ pre celú Úniu a podrobne sa v ňom opisujú časti železničnej siete, ktoré sa majú vybudovať vo vysokorýchlostnom štandarde. Komisia sa domnieva, že lehoty na rozvoj transeurópskej dopravnej siete stanovené v nariadení sú záväzné, a vyvíja maximálne úsilie, aby zabezpečila, že zavádzanie príslušnej vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry prebieha v celej EÚ jednotným a synchronizovaným spôsobom. Na maximalizovanie synergií medzi úsilím vyvíjaným jednotlivými členskými štátmi a ich manažérmi infraštruktúry bol osobitne navrhnutý nástroj koridory základnej siete. A napokon, do roku 2030 musia byť všetky tieto prvky navzájom prepojené. Môžu sa opierať o úsilie Komisie v iných oblastiach na podporu otvorenia trhu a interoperability.

Komisia je presvedčená, že v dôsledku financovania EÚ sa zvyšuje pridaná hodnota EÚ, keďže cezhraničné úseky, úzke miesta a chýbajúce prepojenia by sa v opačnom prípade neriešili ani by neboli určené ako priority.

VI. V záujme zabezpečenia prítťažlivosti a konkurencieschopnosti cestovania na dlhšie vzdialenosti vysokorýchlostnou železnicou v porovnaní s leteckou dopravou často bývajú ekonomicky opodstatnené vysokorýchlostné služby s odlišnou charakteristikou nákladnej a osobnej dopravy, ktoré sa posudzujú individuálne. Údaje o priemernej rýchlosti sa pravdepodobne zmenia po dokončení siete, keďže teraz odzrkadľujú súčasné služby v rámci nedokončenej siete.

IX. Ustanovenia uvedené v kapitole o doprave príručky o analýze nákladov a prínosov (z roku 2014) sú navrhnuté tak, aby umožnili dôkladnú a metodicky spoľahlivú analýzu investícií do vysokorýchlostnej železnice, ktorej analytický rámec na určovanie a vyhodnocovanie nákladov a prínosov a na výpočet sociálno-ekonomickej životaschopnosti sa nelíši od akýchkoľvek iných investícií v oblasti dopravy. Faktory, na ktoré poukázal Európsky dvor audítorov, by sa mali posudzovať zároveň so všeobecnejšími politickými cieľmi, ako napríklad podpora presunu na iný druh dopravy, najmä s cieľom riešiť problém zmeny klímy a miestnej kvality ovzdušia.

Začlenenie minimálneho objemu cestujúcich môže zabrániť riešeniam projektov, ktoré môžu byť relevantné vzhľadom na ich potreby, pokiaľ ide o územný rozvoj.

Usmernenia zamerané na kľúčové požiadavky na analýzu nákladov a prínosov na úrovni EÚ by preto mali byť dostatočne pružné, aby pri posudzovaní projektu umožňovali individuálne zohľadňovať prvky týkajúce sa krajiny, sektora a projektu.

X. Vo štvrtom železničnom balíku prijatom v roku 2016 sa počíta so zrušením prekážok pre interoperabilitu, so zvýšením bezpečnosti a liberalizáciou trhov s osobnou železničnou dopravou. To všetko sa zavedie od roku 2019 s určitými prechodnými obdobiami.

Vzhľadom na skutočnosť, že ide o novú infraštruktúru vybudovanú podľa moderných noriem a od začiatku plánovanú na medzinárodnú dopravu, na vysokorýchlostných tratiach vzniká podstatne menej prekážok pre interoperabilitu než v rámci historickej siete.

XI.

Komisia odkazuje na svoju odpoveď na odporúčanie 1.

Komisia odkazuje na svoju odpoveď na odporúčanie 2.

Komisia odkazuje na svoju odpoveď na odporúčanie 3.

Komisia odkazuje na svoju odpoveď na odporúčanie 4.

PRIPOMIENKY

23. Nariadením o TEN-T sa stanovuje plánovanie strategickej a ambicióznej železničnej siete na úrovni EÚ pokrývajúcej celú Úniu a toto nariadenie sa podrobne zameriava na časti siete, ktoré sa majú vybudovať vo vysokorýchlostnom štandarde. Vysokorýchlostné železnice sú vymedzené v nariadení o TEN-T, *pozri článok 11 ods. 2 písm. a).*

26. Komisia sa priamo nezapája do rozhodovania v členských štátoch.

Nariadením o TEN-T sa však stratégia, ktorú Komisia vypracovala v rámci bielej knihy z roku 2011, mení na konkrétne ciele, konkrétne zámery a primerané opatrenia.

V tomto nariadení sa stanovuje politika EÚ v oblasti infraštruktúry pre dopravu a kritériá na určenie projektov spoločného záujmu EÚ.

Súbor nástrojov vymedzených v nariadení o TEN-T a v nariadení o NPE, najmä koridory základnej siete, Komisii umožňujú overovať, že členské štáty plnia svoje záväzky vyplývajúce z týchto nariadení, a v potrebných prípadoch prijať opatrenia.

Európski koordinátori zverejňujú pracovné plány základnej siete, v ktorých poukazujú na hlavné problémy a monitorujú dosiahnutý pokrok. Tieto pracovné plány schvaľujú dotknuté členské štáty a sú verejne dostupné.

V nariadení o TEN-T sa navyše počíta s možnosťou, že Komisia môže prijímať vykonávacie rozhodnutia o konkrétnych cezhraničných úsekoch (napríklad Evora-Merida, projekt Rail Baltica atď.). Pozri aj odpoveď Komisie na bod 31.

Komisia sa domnieva, že lehota na dokončenie základnej siete TEN-T v roku 2030 je záväzná, hoci závisí od dostupnosti finančných zdrojov členských štátov.

Komisia v programovom období 2014 – 2020 posilnila rámec plánovania členských štátov a regiónov, pokiaľ ide o dopravné investície vrátane vysokorýchlostnej železnice. Podpora týchto investícií v rámci politiky súdržnosti bola podmienená existenciou komplexných dopravných stratégií alebo rámcov, ktoré zaručujú bezpečnosť plánovania pre všetky zainteresované strany: EÚ, vnútroštátne a súkromné subjekty. Komisia navrhla zachovať umožňujúce podmienky na obdobie rokov 2021 – 2027.

31. Komisia uvádza, že v rámci súčasného programového obdobia už existujú nástroje na koordináciu cezhraničných úsekov:

1. Komisia podľa nariadenia o TEN-T môže v prípade cezhraničných projektov prijímať vykonávacie rozhodnutia. Prvýkrát sa tak stalo prostredníctvom vykonávacieho rozhodnutia o projekte Evora-Merida prijatom 25. apríla 2018.

2. Pokiaľ ide o technické prvky a interoperabilitu, v európskom pláne rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy [VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2017/6] sa nariaďuje cezhraničná dohoda o Európskom systéme riadenia železničnej dopravy.

Rámček 1 – Slabé prepojenia vnútroštátnych sietí a ich dosah

1. Komisia je na základe dostupných informácií a svojho vlastného posúdenia presvedčená, že prístupové trate by sa mali uviesť do prevádzky postupne v období medzi rokmi 2027 až 2040.

Podľa informácií, ktoré poslali orgány poverené výstavbou severných prístupových tratí, sa v súčasnosti predpokladá postupné dokončenie prístupových tratí. Postupné dokončovanie tratí má potenciál pre riešenie zvyšovania kapacít v budúcnosti. Do roku 2027 sa existujúca dvojkolajová trať medzi Mnichovom a Kufsteinom vybaví Európskym systémom riadenia vlakov (ETCS) v súlade s nariadením o TEN-T. Do roku 2032 sa do prevádzky uvedie rozšírenie štvorkolajovej trate Schafteu-Radfeld (AT) a do roku 2038 rozšírenie štvorkolajovej trate medzi Schafteu (AT) na sever od Rosenheimu (DE). Zvyšná časť Großkarolinenfeld do Mníchova – Trudering (DE) sa uvedie do prevádzky do roku 2040.

34.

i) Otázka rámca pre obstarávanie sa riešila v kontexte návrhu na zefektívnenie opatrení na zrýchlenie realizácie TEN-T (inteligentná sieť TEN-T) prijatého Komisiou 17. mája 2018.

Okrem toho 29. mája 2018 bol predložený návrh nariadenia o mechanizme riešenia právnych a administratívnych prekážok v cezhraničnom kontexte (platného pre všetky sektory), ktoré umožňuje, aby sa právne predpisy jedného členského štátu uplatňovali cezhranične s využitím jednotného súboru pravidiel.

ii) Návrh nariadenia o zefektívnení opatrení na zrýchlenie realizácie TEN-T obsahuje povinnosť členských štátov zriaďovať jednotné príslušné orgány na koordináciu postupov udeľovania povolení pre projekty základnej siete TEN-T.

36. Na ďalší viacročný finančný rámec Komisia uvažuje o tom, že v kontexte Nástroja na prepájanie Európy na roky 2021 – 2027 navrhne nový súbor kľúčových ukazovateľov výkonnosti, ktoré sa budú týkať aj výsledkov a dosahov.

Pokiaľ ide o politiku súdržnosti, každému programu boli pridelené celkové ciele s ukazovateľmi výsledkov. Nevyhnutné podmienky vykonávania zahŕňajú umožňujúce podmienky spojené so zosúladením národných strategických plánov s cieľmi politik EÚ v dopravnom sektore, predovšetkým pokiaľ ide o TEN-T, ako aj o mestskú či miestnu mobilitu. Je zodpovednosťou členských štátov, aby pri výbere a vykonávaní oprávnených projektov zabezpečili, že sa týmito projektmi účinne umožní dosiahnutie konsolidovaných cieľov programov, a primerane podávali správy Komisii. Železničné projekty sa obstarávajú prostredníctvom verejných ponúk a verejné zákazky zvyčajne obsahujú ustanovenia týkajúce sa včasného plnenia a výstupov a príslušné sankčné mechanizmy. Za riadenie týchto zákaziek zodpovedajú verejní obstarávatelia alebo dotknutí prijímatelia.

Spoločná odpoveď Komisie na body 37 až 44:

V záujme zabezpečenia prítlačivosti a konkurencieschopnosti cestovania na dlhšie vzdialenosti vysokorýchlostnou železnicou v porovnaní s leteckou dopravou sa často vyžaduje rozšírenie rozsahu konkurencieschopnosti vysokorýchlostných služieb voči leteckej doprave zo 600 km na 800 až 900 km. Údaje o priemernej rýchlosti sa pravdepodobne zmenia po dokončení siete, keďže teraz odzrkadľujú súčasné služby v rámci nedokončenej siete.

Skutočná rýchlosť na vysokorýchlostných tratiach závisí od počtu staníc (parameter, na ktorý má v ideálnom prípade vplyv trh, a nie plánovanie) a od signalizačného systému (za predpokladu dostupnosti vysokorýchlostných železničných koľajových vozidiel).

Prijatie signalizačného systému EÚ však prispieva k tomu, že je možné podstatne zvýšiť komerčnú rýchlosť aj kapacitu. Postupný rozvoj systému ERTMS úrovne 2 a v blízkej budúcnosti úrovne 3 (ktorá sa môže zavádzať na existujúcich tratiach) prispeje k posilneniu oboch faktorov.

51. Komisia je presvedčená o tom, že ustanovenia uvedené v kapitole o doprave príručky o analýze nákladov a prínosov (z roku 2014) sú navrhnuté tak, aby umožnili dôkladnú a metodicky spoľahlivú analýzu investícií do vysokorýchlostných železníc, ktorej analytický rámec na určovanie a vyhodnocovanie nákladov a prínosov a na výpočet sociálno-ekonomickej životaschopnosti sa nelíši od akýchkoľvek iných investícií v oblasti dopravy. Faktory, na ktoré poukázal Európsky dvor audítorov, by sa mali posudzovať zároveň so všeobecnejšími politickými cieľmi, ako napríklad podpora presunu na iný druh dopravy, najmä s cieľom riešiť problém zmeny klímy a miestnej kvality ovzdušia.

65. Komisia technický vývoj v oblasti predaja cestovných lístkov, a to aj v oblasti vysokorýchlostnej železničnej dopravy, finančne podporuje prostredníctvom spolufinancovania v rámci spoločného podniku Shift2Rail. Komisia sa domnieva, že podobne ako v odvetví leteckej dopravy, mal by sa elektronický predaj lístkov rozvinúť aj v odvetví vysokorýchlostnej železničnej dopravy. Pokiaľ ide o priame cestovné lístky, leteckí dopravcovia vytvorili odvetvový prístup založený na alianciách vychádzajúcich z obchodných dohôd. Nie je možné kúpiť priame cestovné lístky v prípade dopravcov, ktorí nie sú súčasťou týchto aliancií. V železničnej doprave vzniká čoraz viac odvetvových iniciatív, ako napríklad služba Trainline, ktorá umožňuje elektronický predaj lístkov, ako aj cestovanie zabezpečované viacerými prevádzkovateľmi.

Komisia navrhla právne predpisy v tejto oblasti v rámci 4. železničného balíka, Rada však uprednostnila ponechať riešenie na odvetví. Komisia musí do roku 2022 podať správu o riešeníach pre celé odvetvie a následne môže konať.

67. Komisia pravidelne monitoruje údaje o presnosti železničných služieb v členských štátoch a dohodnuté vymedzenie pojmu presnosť existuje v rámci systému monitorovania železničného trhu už od roku 2017. Komisia každoročne zbiera údaje na vnútroštátnej úrovni o dvoch kategóriách osobných vlakov: „prímestská a regionálna doprava“ a „konvenčná diaľková a vysokorýchlostná doprava“. Presnosť vysokorýchlostnej dopravy sa nemonitoruje osobitne. Komisia tieto údaje zverejňuje vo svojich správach o monitorovaní vývoja železničného trhu, ktoré vydáva každé dva roky.

Komisia nemonitoruje spokojnosť cestujúcich častejšie, keďže z dôvodu pestrosti služieb ponúkaných v členských štátoch ide o veľmi komplexnú problematiku. Určité členské štáty však veľmi aktívne monitorujú spokojnosť cestujúcich, ak takéto monitorovanie zakotvili v zmluvách o záväzkoch vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme.

79. Komisia je presvedčená o tom, že ustanovenia týkajúce sa analýzy nákladov a prínosov z roku 2014 uvedené v kapitole o doprave príručky o analýze nákladov a prínosov sú navrhnuté tak, aby umožnili dôkladnú a metodicky spoľahlivú analýzu investícií do vysokorýchlostných železníc, ktorých analytický rámec na určovanie a vyhodnocovanie nákladov a prínosov a na výpočet sociálno-ekonomickej životaschopnosti sa nelíši od akýchkoľvek iných investícií v oblasti dopravy.

Začlenenie pevne stanovených kvantitatívnych údajov/parametrov, ktoré sa majú dodržiavať (napr. minimálny objem cestujúcich), môže zabrániť takým projektovým riešeniam, ktoré môžu byť relevantné pre územný rozvoj.

Usmernenia zamerané na kľúčové požiadavky na analýzu nákladov a prínosov na úrovni EÚ by preto mali byť dostatočne pružné, aby pri posudzovaní projektu umožňovali individuálne zohľadňovať prvky týkajúce sa krajiny, sektora a projektu.

85. Komisia v roku 2017 navrhla balík s názvom Európa v pohybe, ktorý obsahoval opatrenie v súlade so zásadou „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“, ako je spoplatnenie ciest. Komisia takisto predložila niekoľko návrhov na zníženie emisií z dopravy a vytvorenie stimulov na presun na iný druh dopravy a elimináciu emisií uhlíka najmä v odvetví cestnej dopravy.

Komisia okrem toho v roku 2017 začala komplexnú štúdiu o internalizácii externých nákladov s cieľom posúdiť rozsah, v akom sa zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ uplatňujú v krajinách EÚ v rámci všetkých druhov dopravy, a ako príspevok do relevantnej diskusie o smerovaní. Celá štúdia bude k dispozícii začiatkom roku 2019.

V rámci ďalšej štúdie s názvom „Analýza prípadovej štúdie zaťaženia dopravy v dôsledku zdanenia a spoplatnenia“ (k dispozícii na webovom sídle GR pre mobilitu a dopravu) sa zhromaždili informácie o daniach a poplatkoch, ako aj o subvenciách 20 starostlivo vybraných reprezentatívnych trasách za všetky druhy dopravy.

Rámček 3 – Dôsledky neexistencie plynulého cestovania vlakom cez hranice pre cestujúcich

1. Nedostatočná interoperabilita na úseku Mníchov – Verona znamená nutnosť zastavenia a meškania v stanici Brenner

Komisia je rovnako znepokojená v otázke interoperability ako Európsky dvor audítorov a na riešení problémov pracuje. Vďaka ustanoveniam IV. železničného balíka v Európskej železničnej agentúre prebiehajú práce na „odstránení“ obrovskej prekážky, ktorú predstavuje vyše 11 000 vnútroštátnych pravidiel. Nezávisle od toho sa rozbehol aj iniciatívny prístup v rámci koridorov na zázname problémov a na základe identifikácie a charakterizácie pravidiel očakávame, že väčšina z nich bude buď odstránená, alebo dôjde k ich harmonizácii na úrovni EÚ, hoci dokončenie zaberie niekoľko rokov.

Tieto prekážky však vo väčšine prípadov nemajú vplyv na vysokorýchlostné železničné trate (na hraniciach medzi Belgickom, Francúzskom, Nemeckom, Holandskom a Spojeným kráľovstvom nezastavuje ani jeden vysokorýchlostný vlak).

Tretia záležitosť: V otázke pracovného jazyka Komisia v rámci posúdenia vplyvu revidovanej smernice o rušňovodičoch navrhla vyhodnotiť spoločný jazyk na železnici (odvetvie požadovalo analýzu nákladov a prínosov na určenie jazyka), hoci prijatie jedného jazyka nie je z prevádzkového a politického hľadiska realistické. V súčasnosti sa však skúma niekoľko možností riešenia tejto otázky (vymedzená cieľová slovná zásoba, IT nástroje atď.) a Komisia navrhne zmenu právneho základu, aby bolo možné uskutočniť pilotné skúšky týchto riešení.

2. Chýbajúce prepojenie infraštruktúry medzi Francúzskom a Španielskom (Atlantická cezhraničná trasa) núti cestujúcich prestupovať do iného vlaku na inom nástupišti

Komisia je rovnako znepokojená ako Európsky dvor audítorov. Francúzsko sa zatiaľ zaviazalo zlepšiť súčasnú trať s cieľom zvýšiť jej kapacitu a odstrániť úzke miesto v Hendaye. Komisia aj európsky koordinátor tento vývoj sledujú.

90. Zavedenie a výška príplatkov závisí od ochoty a schopnosti členských štátov kryť rozdiel medzi priamymi nákladmi a celkovými nákladmi na infraštruktúru.

91. Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2015/909 z 12. júna 2015 o metódach výpočtu nákladov, ktoré vznikajú priamo ako výsledok prevádzky vlakových služieb, sa stanovujú tri spôsoby výpočtu.

Pravdou je, že výsledkom týchto troch spôsobov sú dosť odlišné úrovne poplatkov. Keďže sa poplatky stanovujú na základe množstva faktorov, a to nielen na základe opotrebovania, ale aj na základe súčasného stavu infraštruktúry a využívania príplatkov, je zrejmé, že nie je možné zaviesť v celej EÚ univerzálny poplatok za vysokorýchlostné železničné služby. Pozri aj odpoveď Komisie na bod 90.

92.

i) Komisia takisto upozorňuje na to, že francúzska vysokorýchlostná železničná sieť vo veľkej miere potrebuje údržbu a modernizáciu a pokiaľ v minulosti dochádzalo k oneskoreniu v oblasti investícií do údržby, súčasné náklady na údržbu siete sú vyššie. Pokiaľ tieto náklady nemožno plne uhradiť zo štátnych subvencií, ktoré dostáva manažér infraštruktúry, môžu sa tieto náklady presunúť na prevádzkovateľa nielen vo forme priamych nákladov, ale aj príplatkov, keďže manažér infraštruktúry nemá inú formu príjmov.

ii) Komisia uvádza, že regulačný orgán znížil poplatky, pretože obmedzovali prevádzku konkurenta. Situácia sa pre cestujúcich zlepšila v dôsledku existencie efektívnej hospodárskej súťaže na vysokorýchlostných železničných tratiach, v dôsledku čoho sa znížilo cestovné obidvoch prevádzkovateľov.

93. Pozri odpoveď Komisie na bod 95.

95. Komisia potvrdzuje, že nad systémom vykonáva dohľad v miere, ktorou sa zabezpečuje, že existujú regulačné orgány, a overuje, či tieto orgány majú k dispozícii primerané prostriedky. Zdroje závisia od veľkosti krajiny a od stupňa otvorenosti trhu. Komisia regulačným orgánom pripomína ich povinnosť konať, či už z úradnej moci, alebo na základe sťažnosti, a to vždy, keď vidí, že nebolo prijaté nijaké primerané opatrenie. Regulačné orgány zohrávajú jasnú úlohu pri schvaľovaní systému poplatkov a pri zabezpečovaní, že sa tento systém bude uplatňovať nediskriminačným spôsobom.

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

97. Komisia naďalej podporuje závery a určené opatrenia vyplývajúce zo stratégie opísanej v bielej knihe z roku 2011 a pokračuje v navrhovaní a vykonávaní opatrení potrebných na splnenie cieľov stanovených v tomto dokumente. V nariadení o TEN-T prijatom Radou a Európskym parlamentom sa stanovujú konkrétne ciele, zámery a opatrenia, ktoré vychádzajú zo stratégie Komisie uvedenej v bielej knihe z roku 2011.

98. V nariadení o TEN-T sa stanovujú konkrétne ciele, zámery a opatrenia, ktoré vychádzajú zo stratégie Komisie uvedenej v bielej knihe z roku 2011.

V tomto nariadení sa stanovuje politika EÚ v oblasti infraštruktúry pre dopravu a kritériá na určenie projektov spoločného záujmu EÚ. Stanovuje sa v ňom základná a súhrnná sieť a v súvislosti so železničnou sieťou sa v ňom vymedzuje, kde sa musia nasadiť vysokorýchlostné železnice so súvisiacimi cieľmi a harmonogramom (2030 pre základnú sieť a 2050 pre súhrnnú sieť), ktoré Komisia považuje za záväzné, i keď závisia od dostupnosti finančných zdrojov v členských štátoch.

Hoci sa Komisia skutočne priamo nezapája do rozhodovania v rámci členských štátov, nástroje v nariadení o TEN-T a o NPE Komisii umožňujú overovať, že členské štáty plnia svoje záväzky vyplývajúce z týchto nariadení, predovšetkým koridory základnej siete, a v potrebných prípadoch prijať opatrenia.

102. Ustanovenia uvedené v kapitole o doprave príručky o analýze nákladov a prínosov (z roku 2014) sú navrhnuté tak, aby umožnili dôkladnú a metodicky spoľahlivú analýzu investícií do vysokorýchlostnej železnice, ktorej analytický rámec na určovanie a vyhodnocovanie nákladov a prínosov a na výpočet sociálno-ekonomickej životaschopnosti sa nelíši od akýchkoľvek iných investícií v oblasti dopravy. Faktory, na ktoré poukázal Európsky dvor audítorov, by sa mali posudzovať zároveň so všeobecnejšími politickými cieľmi, ako napríklad podpora presunu na iný druh dopravy, najmä s cieľom riešiť problém zmeny klímy a miestnej kvality ovzdušia.

Začlenenie minimálneho objemu cestujúcich môže zabrániť riešeniam projektov, ktoré môžu byť relevantné vzhľadom na ich potreby, pokiaľ ide o územný rozvoj.

Usmernenia zamerané na kľúčové požiadavky na analýzu nákladov a prínosov na úrovni EÚ by preto mali byť dostatočne pružné, aby pri posudzovaní projektu umožňovali individuálne zohľadňovať prvky týkajúce sa krajiny, sektora a projektu.

103. Komisia v roku 2017 začala komplexnú štúdiu o internalizácii externých nákladov – cieľom posúdiť rozsah, v akom sa zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ uplatňujú v krajinách EÚ v rámci všetkých druhov dopravy, a ako príspevok do relevantnej diskusie o smerovaní.

Pozri odpoveď Komisie na bod 85.

104. Vo štvrtom železničnom balíku prijatom v roku 2016 sa počíta so zrušením prekážok pre interoperabilitu, so zvýšením bezpečnosti a liberalizáciou trhov s osobnou železničnou dopravou. V prípade vysokorýchlostných obchodných služieb tento balík nadobudne účinnosť od roku 2019.

Vzhľadom na skutočnosť, že ide o novú infraštruktúru vybudovanú podľa moderných noriem a od začiatku plánovanú na medzinárodnú dopravu, na vysokorýchlostných tratiach vzniká podstatne menej prekážok pre interoperabilitu než v rámci historickej siete. Zvyšné Kľúčové prekážky vyplývajú z odlišných signalizačných systémov, čo sa bude riešiť postupným zavádzaním systému ERTMS úrovne 3 a odstránením systémov tzv. triedy B (t. j. vnútroštátne predchádzajúce systémy), a z odlišného napätia (25 kV alebo 15 kV), čo sa môže ľahko vyriešiť technickými riešeniami.

105. Hoci poplatky musia byť na prijateľnej úrovni, musia byť aspoň vo výške priamych nákladov, aby pokryli náklady spôsobené prevádzkou vlakových služieb. Existencia a výška príplatkov nad rámec priamych nákladov závisí od schopnosti a ochoty členských štátov poskytovať subvencie manažérom infraštruktúry.

Odporúčanie 1 – Plánovanie vysokorýchlostnej železničnej siete EÚ

1. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

V pracovných plánoch príslušných koridorov základnej siete sa stanovia kľúčové prioritné projekty, ktoré sa majú vykonať ako prvé. Komisia bude pokračovať v spolupráci s členskými štátmi, aby zabezpečila, že základná sieť bude do roku 2030 dokončená, ako sa stanovuje v nariadení o TEN-T.

Komisia okrem toho v blízkej budúcnosti plánuje uskutočniť preskúmanie politiky v oblasti TEN-T, a to v súlade s článkom 54 nariadenia o TEN-T [nariadenie (EÚ) č. 1315/2013]. V tomto rámci Komisia zabezpečí spoľahlivé vyhodnotenie vysokorýchlostnej železničnej siete TEN-T. V tomto hodnotení sa okrem iného posúdia aspekty, ako je sociálno-ekonomická životaschopnosť pripojení alebo vzájomné vzťahy medzi infraštruktúrou a poskytovaním služieb prostredníctvom zvyšovania pozornosti na kľúčové ukazovatele výkonnosti súvisiace so službami.

Komisia navyše podporuje používanie vykonávacích rozhodnutí pri cezhraničných projektoch s cieľom zabezpečiť ich podrobnejšie monitorovanie.

2. Komisia čiastočne akceptuje toto odporúčanie. Hoci v zásade súhlasí, nemôže toto opatrenie vykonať s okamžitou platnosťou. Opatrenie spustí čo najskôr a bude ho sledovať a zároveň bude pripravovať nový legislatívny návrh týkajúci sa TEN-T.

V súvislosti s Nástrojom na prepájanie Európy na roky 2021 – 2027 Komisia navrhuje posilniť vzťah medzi pracovnými plánmi pre koridor základnej siete európskych koordinátorov a vykonávaním Nástroja na prepájanie Európy.

Komisia navyše podporuje používanie vykonávacích rozhodnutí pri cezhraničných projektoch s cieľom zabezpečiť ich podrobnejšie monitorovanie.

Pokiaľ ide o podporu z Kohézneho fondu a EFRR v období po roku 2020, navrhuje sa vytvorenie komplexných plánov v oblasti dopravy na primeranej úrovni ako umožňujúcej podmienky. Tieto plány musia v náležitých prípadoch zaistiť posúdenie vysokorýchlostných tratí.

Okrem toho medzi týmito fondmi a Nástrojom na prepájanie Európy existuje vysoká miera synergie a doplnkovosti, pričom nástroj NPE sa zameria najmä na „základnú sieť“, kým fond EFRR a Kohézny fond budú takisto poskytovať podporu pre „súhrnnú sieť“.

Odporúčanie 2 – Podpora investícií do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry spolufinancovaním z EÚ

1. Komisia akceptuje toto odporúčanie.
2. Komisia v zásade akceptuje toto odporúčanie. Akceptuje ho však bez toho, aby bol dotknutý výsledok revízie nariadenia o TEN-T.
3. Pokiaľ sa to týka jej, Komisia toto odporúčanie akceptuje.
4. Komisia čiastočne akceptuje toto odporúčanie, a to spôsobom uvedeným ďalej.

Pokiaľ ide o podporu z Kohézneho fondu a EFRR v období po roku 2020, Komisia čiastočne akceptuje odporúčanie. Navrhuje sa vytvorenie komplexných plánov v oblasti dopravy na primeranej úrovni ako umožňujúcej podmienky. Komisia navrhuje zohľadniť v dopravných plánoch očakávaný účinok liberalizácie železničnej dopravy.

Pokiaľ ide o Nástroj na prepájanie Európy, Komisia odporúčanie neakceptuje, keďže vo štvrtom železničnom balíku sa stanovujú povinnosti pre členské štáty, kým financovanie z nástroja NPE sa týka všetkých druhov prijímateľov. Uplatňovanie podmienenosti by teda nebolo účinné, keďže prijímatelia z NPE nenesú zodpovednosť za zavádzanie hospodárskej súťaže, pokiaľ ide o podporované projekty v oblasti infraštruktúry.

5. Komisia toto odporúčanie neakceptuje.

Keďže výsledky takýchto zásahov sa neprejavujú okamžite po dokončení projektu a vyžadujú si, aby uplynul určitý čas, bolo by ťažké zachovať „výkonnostnú prémiiu“ na konečné vyplatenie. Komisia okrem toho upozorňuje, že výkonnosť závisí od faktorov, nad ktorými prijímatelia nemajú kontrolu.

Bez prepojenia financovania z EÚ s dosahovaním výsledkov zo strany prijímateľov Komisia jednako uvažuje o tom, že v kontexte Nástroja na prepájanie Európy na roky 2021 – 2027 vypracuje návrh nového súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti, ktoré sa budú týkať aj výsledkov a dosahov.

Pokiaľ ide o politiku súdržnosti, každému programu boli pridelené celkové ciele s ukazovateľmi výsledkov. Potom je zodpovednosťou členských štátov, aby pri výbere a vykonávaní oprávnených projektov zabezpečili, že sa týmito projektmi účinne umožní dosiahnutie konsolidovaných cieľov programov. Železničné projekty sa obstarávajú prostredníctvom verejných ponúk a verejné zákazky zvyčajne obsahujú ustanovenia týkajúce sa včasného plnenia, výstupov a výsledkov a príslušné sankčné mechanizmy. Za riadenie týchto zákaziek zodpovedajú dotknutí verejní obstarávatelia alebo prijímatelia. V návrhu nového nariadenia o spoločných ustanoveniach (NSU) vypracovanom Komisiou sa nestanovuje výkonnostná prémia na úrovni prijímateľov.

6. Komisia toto odporúčanie akceptuje a vykoná ho tým, že zabezpečí silnejšie prepojenie medzi financovaním z Nástroja na prepájanie Európy, pracovnými plánmi pre koridor a vykonávacími rozhodnutiami.

Odporúčanie 3 – Zjednodušenie výstavby cezhraničných úsekov

1. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

V návrhu nariadenia o zefektívnení opatrení na zrýchlenie realizácie TEN-T, ktorý bol prijatý v rámci 3. balíka mobility, je uvedená požiadavka uplatňovať na cezhraničné projekty vytvorené jedným subjektom iba jeden rámec verejného obstarávania.

Právny nástroj umožňujúci cezhranične uplatňovať právne predpisy by značne zjednodušil cezhraničné činnosti. Cezhraničné projekty by sa mali vykonávať s použitím jediného súboru pravidiel. Takýto mechanizmus je súčasťou návrhu balíka opatrení v oblasti súdržnosti po roku 2020, prijatého 27. mája 2018.

2. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

Komisia akceptuje podpornú úlohu v rámci tohto odporúčania, keďže vytvorenie jednotných kontaktných miest patrí do zodpovednosti členských štátov.

V návrhu inteligentnej siete TEN-T prijatom v rámci 3. balíka mobility, sa zavedie požiadavka, aby členské štáty zriadili jeden príslušný orgán na kontrolu integrovaných postupov udeľovania povolení týkajúcich sa projektov základnej siete TEN-T.

Pohraničné kontaktné miesto by mohlo poskytovať osvedčené postupy a odborné poradenstvo tam, kde to bude možné.

Pohraničné kontaktné miesto bolo zriadené v rámci útvarov Komisie a tvoria ho experti Komisie na cezhraničné otázky, ktorí poskytujú poradenstvo vnútroštátnym a regionálnym orgánom tým, že zhromažďujú osvedčené postupy a uskutočňujú ich výmenu prostredníctvom vytvorenia novej on-line siete pre celú EÚ. Táto platforma je určená pre pohraničné zainteresované strany, aby mali priestor na výmenu skúseností a na diskusiu o riešeníach a nápadoch na prekonávanie prekážok súvisiacich s hranicami.

Táto iniciatíva je súčasťou širšieho oznámenia prijatého 20. septembra 2017 s názvom Podpora rastu a súdržnosti v pohraničných regiónoch EÚ, ktoré zahŕňa súbor nových opatrení a zoznam prebiehajúcich iniciatív s cieľom pomôcť pohraničným regiónom EÚ rýchlejšie rásť a približovať sa navzájom. Spomína sa aj v nariadení o mechanizme riešenia legislatívnych a administratívnych prekážok v cezhraničnom kontexte, ktoré Komisia prijala 29. mája 2018.

3. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

Európsky plán rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy a 4. železničný balík poskytujú jasný rámec na zabezpečenie interoperability.

Odporúčanie 4 – Kroky na skvalitnenie vysokorýchlostnej železničnej dopravy pre cestujúcich

1. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

Technologické nástroje umožňujúce jednotné riešenia elektronického predaja lístkov vznikajú prostredníctvom technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa telematických aplikácií pre cestujúcich (TAP-TSI), kým ďalšie vylepšenia sa vyvíjajú v rámci inovatívneho programu Shift2Rail (napr. smerom k multimodálnemu elektronickému peňaženstvu).

Komisia navyše v súčasnosti monitoruje vývoj na železničnom trhu, pokiaľ ide o zavádzanie a používanie spoločných systémov informovania a predaja priamych cestovných lístkov. V právnych predpisoch [v smernici (EÚ) 2016/2370] sa stanovuje, že Komisia má do 31. decembra 2022 povinnosť predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o dostupnosti spoločných systémov informovania a predaja priamych cestovných lístkov, pričom podľa potreby pripojí legislatívne návrhy.

2. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

Komisia do konca roku 2019 dokončí úplnú kontrolu súladu vnútroštátnych transpozičných opatrení členských štátov. Pripomína však, že prevádzkovatelia ju aj po roku 2019 môžu stále upozorňovať na prípady zlého uplatňovania (na rozdiel od transpozície), pričom v takýchto prípadoch bude mať povinnosť konať.

Komisia takisto aktívne spolupracuje s manažermi infraštruktúry s cieľom zabezpečiť spoluprácu príplatkov pri cezhraničnej prevádzke.

3. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

Komisia do konca roku 2019 dokončí úplnú kontrolu súladu vnútroštátnych transpozičných opatrení členských štátov. Prevádzkovatelia ju však aj po roku 2019 môžu stále upozorňovať na prípady zlého uplatňovania (na rozdiel od transpozície), pričom v takýchto prípadoch bude mať povinnosť konať.

4. Komisia čiastočne akceptuje toto odporúčanie.

Pokiaľ ide o bod i), počas predpokladanej revízie nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1100 o povinnostiach členských štátov podávať správy v rámci monitorovania trhu železničnej dopravy Komisia navrhne, aby členské štáty zbierali údaje o časovej presnosti osobitne pre bežnú diaľkovú dopravu a pre vysokorýchlostné služby. Ak členské štáty prijmú tento návrh, údaje by mohli byť k dispozícii od roku 2020 a budú sa zverejňovať v rámci správ o monitorovaní vývoja železničného trhu, ktoré vychádzajú každé dva roky.

Komisia neakceptuje bod ii), v ktorom sa požaduje vytvorenie štandardného rámca na podávanie správ a metodiky týkajúcich sa spokojnosti cestujúcich. V správach prevádzkovateľov, ktoré sa v súčasnosti uverejňujú na webovom sídle Európskej železničnej agentúry pre databázu ERADIS, ako sa stanovuje v nariadení (ES) č. 1371/2007 o právach cestujúcich, obsahujú informácie o spokojnosti na základe noriem kvality jednotlivých služieb. Zavedenie harmonizovaného podávania správ na úrovni EÚ by znamenalo dodatočnú administratívnu záťaž, keďže prevádzkovatelia by museli podávať správy podľa svojich noriem kvality jednotlivých služieb a navyše by museli spĺňať harmonizované požiadavky EÚ. V záujme zvýšenia transparentnosti a kvality podávania správ na úrovni prevádzkovateľov Komisia nedávno vo svojom prepracovanom znení nariadenia (ES) č. 1371/2007 o právach cestujúcich v železničnej preprave [COM(2017) 548 final] navrhla štandardizovanejší prístup k podávaniu správ vrátane podrobnejších minimálnych noriem kvality služieb týkajúci sa prieskumov spokojnosti cestujúcich v rámci bodu I bodu 2 prílohy III k tomuto nariadeniu. To však neznamená úplnú harmonizáciu, a preto sa Komisia domnieva, že vhodným a primeraným nástrojom, ktorý poskytuje najspôľahlivejší a najreprezentatívnejší prehľad trendov spokojnosti cestujúcich na úrovni EÚ, je pokračovať v prieskumoch Eurobarometra každé 4 až 6 rokov (podľa dostupnosti rozpočtových zdrojov). Zistenia Eurobarometra sa zverejňujú samostatne, ako aj vo forme analýzy zasadenej do politického kontextu v rámci následnej správy Komisie o monitorovaní vývoja železničného trhu.

Navyše vzhľadom na svoj cieľ liberalizácie železničnej dopravy sa Komisia nedomnieva, že by mala navzájom posudzovať konkurenčných účastníkov trhu.

5. Komisia akceptuje toto odporúčanie.

Komisia v roku 2017 začala komplexnú štúdiu o internalizácii externých nákladov s cieľom posúdiť rozsah, v akom sa zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ uplatňujú v krajinách EÚ v rámci všetkých druhov dopravy. Poskytnutie príslušnej metodiky a údajov takisto slúži účelu uľahčiť budúce vykonávanie týchto zásad príslušnými členskými štátmi.

Udalosť	Dátum
Prijatie memoranda o plánovaní auditu (MPA)/začiatok auditu	25.1.2017
Oficiálne zaslanie návrhu správy Komisii (prípadne inému kontrolovanému subjektu)	4.5.2018
Prijatie záverečnej správy po námietkovom konaní	13.6.2018
Prijatie oficiálnych odpovedí Komisie (alebo iného kontrolovaného subjektu) vo všetkých jazykoch	angličtina: 25.6.2018 ostatné jazyky: 12.7.2018

Od roku 2000 EÚ investovala 23,7 mld. EUR do vysokorýchlostnej železničnej infraštruktúry. EÚ nemá realistický dlhodobý plán v oblasti vysokorýchlostných železníc, ale neefektívny systém nedobre prepojených vnútroštátnych tratí, pretože Európska komisia nemá právne nástroje ani právomoci, aby prinútila členské štáty budovať trate podľa dohody.

Ide o efektívnosť nákladov, pretože nie všade sú potrebné vysokorýchlostné trate, keďže náklady na ušetrenú minútu cesty sú veľmi vysoké, a to až 369 mil. EUR, a keďže priemerné rýchlosti dosahujú len 45% maximálnej kapacity, zatiaľ čo prekračovanie nákladov a oneskorenia výstavby nie sú žiadnou výnimkou, ale naopak normou. Udržateľnosť je nízka, chýba účinnosť investícií a pridaná hodnota EÚ je ohrozená, keďže na troch zo siedmich dokončených tratí bol počet prepravených cestujúcich nízky, čo vedie k vysokému riziku neúčinného vynaloženia spolufinancovania EÚ vo výške 2,7 mld. EUR. Okrem toho, deväť zo 14 tratí a úsekov nemá dostatočne vysoký počet potenciálnych cestujúcich a stále existuje 11 000 vnútroštátnych pravidiel, hoci Dvor audítorov už v roku 2010 žiadal odstrániť tieto technické a administratívne prekážky.



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV



Úrad pre publikácie

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURSKO

Tel. +352 4398-1

Otázky: eca.europa.eu/sk/Pages/ContactForm.aspx
Webová stránka: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

©Európska únia, 2018.

V prípade použitia či šírenia fotografií a iných materiálov, na ktoré sa nevzťahujú autorské práva Európskej únie, je potrebné žiadať povolenie priamo od držiteľov autorských práv.