



Tlačová správa

Luxemburg 26. júna 2018

Vysokorýchlostné železnice v EÚ: neúčinný systém tratí bez realistického dlhodobého plánu, hovoria audítori

Podľa novej správy Európskeho dvora audítorov súčasný dlhodobý plán EÚ v oblasti vysokorýchlostných železníc pravdepodobne nebude splnený a neexistuje spoľahlivý strategický prístup na úrovni EÚ. Podľa audítorov európska vysokorýchlostná železničná sieť sú len úseky vnútroštátnych tratí bez riadnej cezhraničnej koordinácie, naplánované a vybudované členskými štátmi izolovane, čo vedie k zlým spojeniam. Európska komisia nemá nijaké právne nástroje ani rozhodovacie právomoci, ktorými by mohla zabezpečiť, aby členské štáty uskutočnili rapidný pokrok smerom k dokončeniu základnej siete.

Od roku 2000 EÚ v rámci spolufinancovania vynaložila 23,7 mld. EUR na podporu investícií do vysokorýchlostných železničných tratí. Audítori navštívili šesť členských štátov (Francúzsko, Španielsko, Taliansko, Nemecko, Portugalsko a Rakúsko) a analyzovali výdavky na viac než 5 000 km vysokorýchlostných tratí, ktoré tvoria približne 50 % celej siete v EÚ. Zistili, že aj keď sa vnútroštátne vysokorýchlostné železničné siete rozrastajú do dĺžky, cieľ EÚ strojnásobiť dĺžku vysokorýchlostných železničných tratí (na 30 000 km) do roku 2030 sa nepodarí splniť.

„Vybuďoval sa neúčinný systém zle prepojených vnútroštátnych tratí“, povedal Oskar Herics, člen Európskeho dvora audítorov zodpovedný za túto správu. „Vysokorýchlostné trate prechádzajúce štátnymi hranicami nepatria medzi vnútroštátne priority vo výstavbe a Komisia nemá žiadne právomoci na ich presadzovanie. To znamená nízku pridanú hodnotu spolufinancovania EÚ“.

Rozhodnutie o budovaní vysokorýchlostných tratí často vychádza z politických úvah a analýzy nákladov a prínosov sa v záujme prijímania nákladovo efektívnych rozhodnutí bežne nepoužívajú. V mnohých prípadoch po vysokorýchlostných tratiach jazdia vlaky oveľa nižšou priemernou rýchlosťou (len 45% maximálnej rýchlosti), než na akú sú trate navrhnuté. Podľa audítorov priemerná rýchlosť o toľko nižšia od konštrukčnej rýchlosti vyvoláva otázky z hľadiska riadneho finančného hospodárenia.

Vysokorýchlostná železničná infraštruktúra je nákladná: trate, ktoré boli predmetom auditu, v priemere stáli 25 mil. EUR na km. Štyri z desiatich tratí budú stáť viac než 100 mil. EUR na ušetrenú minútu cesty. Toto číslo je najvyššie na trati Stuttgart – Mníchov, ktorá bude stáť 369 mil. EUR na ušetrenú minútu cesty. Na druhej strane,

Účelom tejto tlačovej správy je prezentovať hlavné body osobitnej správy Európskeho dvora audítorov.

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

ECA Press

Mark Rogerson – hovorca

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – tlačový tajomník

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

náležitým zvážením alternatívnych riešení modernizácie existujúcich konvenčných tratí by sa mohli ušetriť miliardy eur.

Prekračovanie nákladov a oneskorenia neboli žiadnou výnimkou, ale naopak normou. Rozpočet EÚ vplyvom prekročenia nákladov na investície do vysokorýchlostných železníc netrpí, keďže výška spolufinancovania je obmedzená a zvýšenie nákladov sa kryje z vnútroštátnych rozpočtov. Prekročenie nákladov na skúmaných tratiach a projektoch dosiahlo spolu 5,7 mld. EUR na úrovni projektov a 25,1 mld. EUR na úrovni tratí. Osem z tridsiatich projektov, ktoré sme preskúmali, sa oneskorilo aspoň o jeden rok a päť z desiatich tratí sa oneskorilo o viac než desaťročia.

Podľa audítorov by na úspešnosť vysokorýchlostnej trate bolo ideálne potrebných 9 miliónov cestujúcich ročne podľa relevantných referenčných hodnôt. Na troch zo siedmich dokončených tratí, ktoré sme kontrolovali, bol počet prepravených cestujúcich oveľa nižší. To znamená, že existuje vysoké riziko neúčinného vynaloženia spolufinancovania EÚ vo výške 2,7 mld. EUR na tieto trate. Okrem toho 9 zo 14 kontrolovaných tratí a cezhraničných prepojení nemalo v spádovej oblasti pozdĺž trate dostatočný počet cestujúcich na to, aby mohli byť úspešné.

Už v roku 2010 audítori vyzývali na naliehavé kroky v záujme odstránenia technických, administratívnych a iných prekážok interoperability železníc. Zistili však, že tieto prekážky stále trvajú aj v roku 2018, čo prekáža skutočne jednotnej a konkurenčnej cezhraničnej vysokorýchlostnej železničnej prevádzke v EÚ. Vo Francúzsku a v Španielsku nie je trh osobnej železničnej dopravy zatiaľ otvorený. V Taliansku a do istej miery aj v Rakúsku je otvorená hospodárska súťaž na tratiach, služby sú častejšie, kvalitnejšie a ceny lístkov sú nižšie. Celková účinnosť služieb vysokorýchlostnej dopravy by sa zvýšila zavedením integrovaných systémov predaja cestovných lístkov, lepšou dostupnosťou staníc a lepšími spojeniami.

Audítori odporúčajú Európskej komisii:

- uskutočniť realistické dlhodobé plánovanie;
- dohodnúť sa s členskými štátmi na kľúčových strategických úsekoch, ktoré sa budú realizovať ako prvé, posúdiť potrebu vysokorýchlostných tratí, pričom je potrebné dôsledné monitorovanie a právomoci na presadzovanie rešpektovania záväzkov dobudovať základnú vysokorýchlostnú železničnú sieť EÚ;
- prepojiť spolufinancovanie EÚ s vyčlenenými projektmi strategickej priority, účinnou hospodárskou súťažou a dosahovaním výsledkov;
- zjednodušiť postupy verejného obstarávania cezhraničnej výstavby, využívať „jednotné kontaktné miesta“ pre rôzne formality a odstrániť všetky zvyšné administratívne a regulačné prekážky;
- skvalitniť vysokorýchlostnú železničnú dopravu pre cestujúcich, napríklad elektronickým predajom lístkov a zjednotením poplatkov za prístup ku koľajam.

Poznámky pre redaktorov

EDA prezentuje svoje osobitné správy Európskemu parlamentu a Rade EÚ, ako aj iným zainteresovaným stranám, napríklad národným parlamentom, subjektom z oblasti priemyslu a zástupcom občianskej spoločnosti.

Veľká väčšina odporúčaní, ktoré v našich správach predkladáme, sa zavádza do praxe. Táto vysoká miera prijatia našich odporúčaní vyzdvihuje prínos našej práce pre občanov EÚ.

Osobitná správa č. 19/2018 „Európska vysokorýchlostná železničná sieť: namiesto reality len izolované úseky“ je dostupná na webovej stránke EDA (eca.europa.eu) v angličtine. Ďalšie jazyky budú dostupné onedlho.