



## Tlačová správa

Luxemburg 25. novembra 2021

### V porovnaní s ostatnými časťami sveta zostáva rozvoj dopravnej infraštruktúry v EÚ v pomalom pruhu

V posledných rokoch audítori EÚ opakovane poukazovali na rôzne nedostatky, ktoré ovplyvňujú realizáciu veľkých dopravných projektov v EÚ. Aká je však výkonnosť EÚ v porovnaní s inými krajinami sveta, ako sú Austrália, Kanada či Spojené štáty americké? S cieľom zodpovedať túto otázku uskutočnil Európsky dvor audítorov preskúmanie, v ktorom porovnával, ako EÚ a niekoľko iných krajín realizuje takéto projekty. Zatiaľ čo v niektorých ohľadoch poskytuje toto porovnanie uistenie, v iných vyvoláva obavy, napríklad v oblasti realizácie projektov. Audítori upozorňujú, že keď ide konkrétne o meškanie projektov, iným krajinám sveta sa darí omnoho lepšie.

Podobne ako väčšina krajín aj EÚ si stanovila stratégiu v oblasti dopravnej infraštruktúry. Stratégia EÚ je však unikátna: v žiadnej z ostatných preskúmaných stratégií v oblasti dopravy sa nestanovuje termín dokončenia celej cezhraničnej siete. Audítori však v minulosti zistili, že strategické ciele EÚ v oblasti dopravy, a najmä dokončenie základnej transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) do roku 2030, sú príliš ambiciózne a skutočné výsledky nie vždy zodpovedajú plánom. Napríklad nie je pravdepodobné, že cieľ strojnásobiť dĺžku vysokorýchlostnej železničnej siete EÚ sa dosiahne v stanovenej lehote.

Audítori tiež upozorňujú, že vo fáze výberu projektov často chýbajú primerané analýzy nákladov a prínosov. V dôsledku toho je možné, že sa spolufinancovanie EÚ poskytne aj vtedy, keď je pravdepodobnosť, že sociálno-ekonomické náklady prevýšia prínosy, ako to bolo v prípade úseku vysokorýchlostnej železnice vo Francúzsku. Oproti tomu vo všetkých preskúmaných krajinách sa na podporu a zlepšenie rozhodovania systematicky používajú spoľahlivé a podrobné analýzy nákladov a prínosov.

*„EÚ sa snaží dokončiť ucelenú sieť dopravnej infraštruktúry po celej Európe,“* uviedla Annemie Turtelboom, členka Európskeho dvora audítorov zodpovedná za toto preskúmanie. *„Hoci sme v minulosti považovali prekročenie nákladov a oneskorenia za rovnaké prekážky pre snahu dosiahnuť tento cieľ, z nášho porovnania vyplýva, že situácia v EÚ je podobná iným krajinám z hľadiska nákladov, no pokiaľ ide o to, aby boli veľké projekty zrealizované načas, EÚ je na tom výrazne horšie. Na vyriešenie tohto problému by sme sa mohli inšpirovať postupmi, ktoré sme našli vo svete.“*

Audítori v minulosti poukázali na rozdiely medzi odhadovanými a skutočnými nákladmi na veľké dopravné projekty v EÚ, ktoré viedli k priemernému prekročeniu rozpočtu o viac ako 2 mld. EUR na projekt, teda k 47 % zvýšeniu oproti pôvodným predpovediam. Pri preskúmaní však zistili, že prekročenie nákladov nie je príznačné len pre EÚ: v oblasti dopravnej infraštruktúry sa objavuje na celom svete. A prekročenie nákladov, ku ktorému došlo v preskúmaných dopravných projektoch spolufinancovaných z prostriedkov EÚ, nebolo vyššie ako priemer vo svete – prinajmenšom doteraz, keďže tieto projekty EÚ ešte neboli dokončené.

Účelom tejto tlačovej správy je prezentovať hlavné body preskúmania Európskeho dvora audítorov. Úplné znenie preskúmania je uverejnené na webovom sídle [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu).

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditors [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Naproti tomu oneskorenia sú jednou z charakteristických črt – alebo dokonca hlavnou charakteristickou črtou – projektov EÚ v porovnaní s inými krajinami. Minulý rok audítori EÚ zistili, že veľké projekty dopravnej infraštruktúry meškali v priemere 11 rokov. V preskúmaní naznačujú, že čiastočnou príčinou sú rozdielne – a niekedy protichodné – priority EÚ a jej členských štátov, ktoré sa spravidla zameriavajú na svoje národné záujmy. Členské štáty preto často zanedbávajú cezhraničné úseky projektov, na ktoré sú zamerané finančné prostriedky EÚ. Nemecko napríklad nestanovilo za prioritu vybudovanie severnej cezhraničnej prístupovej trasy k Brennerskému úpätnému tunelu, hoci EÚ spolu s Rakúskom a Talianskom investovali do tohto projektu už od roku 1986. EÚ by sa mohla poučiť od USA, Švajčiarska a Austrálie, pokiaľ ide o koordináciu projektov.

V projektoch EÚ vládnu aj po ich vybratí mnohé neistoty, ako je potreba získať environmentálne povolenia a zaistiť prijatie zainteresovanými stranami, čo tiež prispieva k oneskoreniam. V ostatných častiach sveta sú na tieto typy prekážok pripravení lepšie. Napríklad vo Švajčiarsku je prijatie projektu zainteresovanými stranami pravdepodobnejšie: poradné výbory umožňujú kantónom a iným zainteresovaným stranám zapojiť sa do diskusie o otázkach súvisiacich s projektom. Vďaka tomu je menej pravdepodobné, že súdne konania spôsobia prieťahy v plánovaní a vo výstavbe.

Ako jedno z možných riešení audítori vyzdvihujú systematické monitorovanie založené na riziku, ktoré by mohlo pomôcť obmedziť oneskorenia, ako aj prekročenie nákladov, v projektoch dopravnej infraštruktúry EÚ. Takýto mechanizmus existuje v USA, kde projekty identifikované ako vysoko rizikové podliehajú zvýšenému monitorovaniu. O projektoch, ktorých náklady sa ročne zvýšia o viac ako 2 % v porovnaní s odhadovaným rozpočtom, predkladatelia projektov napríklad podávajú vláde častejšie správy a federálne dozorné orgány na ne dohliadajú vo väčšej miere.

Audítori napokon upozorňujú aj na to, že v EÚ neexistuje žiadna právna povinnosť vykonávať systematické *ex post* hodnotenia veľkých dopravných projektov. Takéto hodnotenie bolo vypracované len raz (v roku 2007) a zameriavalo sa len na finančné ukazovatele, ako je čerpanie dostupných finančných prostriedkov EÚ. Na rozdiel od toho USA, Francúzsko a Nórsko uplatňujú iný prístup, pri ktorom *ex post* hodnotenia projektov vykonávajú systematicky.

### Základné informácie

Toto nie je audítorská správa, ale preskúmanie, ktoré je založené hlavne na verejne dostupných informáciách alebo materiáloch získaných osobitne na tento účel. Jeho cieľom je porovnať rámec EÚ pre realizáciu veľkých infraštruktúrnych projektov s rámcami iných krajín (Austrália, Kanada, Francúzsko, Nórsko, Švajčiarsko a Spojené štáty americké) a nájsť príklady postupov, ktoré by mohli byť užitočné pre Európsku komisiu a tvorcov politik pri poskytovaní podpory EÚ v budúcnosti. Toto preskúmanie prispieva do prebiehajúcej revízie nariadenia o TEN-T.

Šiestimi projektmi EÚ v oblasti dopravy analyzovanými v tomto preskúmaní, z ktorých všetky sú spolufinancované z Nástroja na prepájanie Európy, sú tieto: Basque Y, Brennerský úpätný tunel, tunel cez úžinu Fehmarn Belt, železničný tunel Lyon – Turín, Rail Baltica a prieplav Seine-Nord Europe. V období od roku 2007 do roku 2020 prideliť EÚ na projekty dopravnej infraštruktúry v rámci siete TEN-T viac než 109 mld. EUR.

Preskúmanie EDA s názvom *Rámec EÚ pre veľké projekty dopravnej infraštruktúry: medzinárodné porovnanie* je dostupné v 23 jazykoch EÚ na webovom sídle EDA ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)).

EDA uverejnil v posledných rokoch niekoľko audítorských správ o dopravnej politike EÚ vrátane správ o [dopravných megaprojektoch EÚ](#), [základnej cestnej sieti EÚ](#) a [európskej vysokorýchlostnej železničnej sieti](#). Budúci rok plánuje vydať správu o intermodálnej nákladnej doprave.

### Kontakt pre tlač

Tlačové oddelenie EDA: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeais: [vincent.bourgeais@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeais@eca.europa.eu) - Mobil: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) - Mobil: (+352) 691 553 547