

EURÓPSKY DVOR
AUDÍTOROV

ISSN 1831-0931

Osobitná správa č. 8

2010

ZLEPŠOVANIE VÝKONNOSTI
DOPRAVY NA TRANSEURÓPSKÝCH
ŽELEZNIČNÝCH OSIACH:
BOLI INVESTÍCIE EÚ DO ŽELEZNIČNEJ
INFRAŠTRUKTÚRY ÚČINNÉ?



SK



Osobitná správa č. 8 // 2010

ZLEPŠOVANIE VÝKONNOSTI DOPRAVY NA TRANSEURÓPSKÝCH ŽELEZNIČNÝCH OSIACH: BOLI INVESTÍCIE EÚ DO ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY ÚČINNÉ?

(podľa článku 287 ods. 4 druhého pododseku Zmluvy o fungovaní EÚ)

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1
Fax +352 4398-46410
E-mail: euraud@eca.europa.eu
Internet: <http://www.eca.europa.eu>

Osobitná správa č. 8 // 2010

Viac doplňujúcich informácií o Európskej únii je k dispozícii na internete.
Sú dostupné cez server Európa (<http://europa.eu>).

Katalogizačné údaje nájdete na konci tejto publikácie.
Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2010.

ISBN 978-92-9207-830-0
doi:10.2865/23296

© Európska únia, 2010
Rozmnožovanie je povolené len so súhlasom autora.

Printed in Luxembourg

OBSAH

Bod

GLOSÁR

I–III ZHRNUTIE

1–14 ÚVOD

1–3 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE

4–14 POMOC EÚ TÝKAJÚCA SA ŽELEZNÍC

5–10 LEGISLATÍVNE OPATRENIA NA ÚROVNI EÚ

11–14 SPOLUFINANCOVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY ZO STRANY EÚ

15–18 ROZSAH AUDITU A AUDÍTORSKÝ PRÍSTUP

19–61 PRIPOMIENKY

19–24 DEFINÍCIA PRIORITNÝCH PROJEKTOV NA ZÁKLADE PREUKÁZATEĽNÝCH POTRIEB Z HĽADISKA EXISTUJÚCICH A OČAKÁVANÝCH ŽELEZNIČNÝCH SLUŽIEB

21 V POSTUPE DEFINOVANIA PRIORITNÝCH PROJEKTOV V ROKU 2004 SA VYSKYTLI NEDOSTATKY

22–24 PRIORITNÉ PROJEKTY NEPREDSTAVUJÚ DEFINITÍVNY POPIS HLAVNÝCH TRANSEURÓPSKÝCH ŽELEZNIČNÝCH OSÍ

25–38 ZAMERANIE, VÝBER A SCHVÁLENIE FINANČNEJ PODPORY EÚ

28–31 SÚSTREDENIE SPOLUFINANCOVANIA V RÁMCI TEN-T NA CEZHRANIČNÉ ÚSEKY SA OD ROKU 2006 ZLEPŠILO, OSTÁVA VŠAK MNOHO NEDOSIAHNUTÝCH CIEĽOV

32 KOORDINÁTORI MALI POZITÍVNY VPLYV NA SÚSTREDENIE INVESTÍCIÍ A UĽAHČENIE ROZVOJA PRIORITNÝCH PROJEKTOV

33 IDENTIFIKÁCIA ÚZKYCH MIEST BY SA DALA ZLEPŠIŤ

34–38 VO VÝBEROVÝCH POSTUPOCH A POSTUPOCH SCHVAĽOVANIA KOMISIE SA VYSKYTLI NEDOSTATKY

39–48 BUDOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY SPOLUFINANCOVANEJ ZO STRANY EÚ V SÚLADE SO ŠPECIFIKÁCIAMI A JEJ UVEDENIE DO POUŽÍVANIA

41–43 PLÁNOVANÁ INFRAŠTRUKTÚRA SA BUDUJE V SÚLADE SO ŠPECIFIKÁCIAMI

44 PRED UVEDENÍM INFRAŠTRUKTÚRY DO POUŽÍVANIA SA NIEKEDY VYSKYTUJÚ ONESKORENIA

45–48 ZVÝŠENIE NÁKLADOV SA ZISTILO PRI VŠETKÝCH ÚSEKOCH, NAJMÄ V DÔSLEDKU NEPREDVÍDATEĽNÝCH FAKTOROV

49–61 **VÝKONNOSŤ DOPRAVY NA ČASTIACH FINANCOVANÝCH Z INVESTÍCIÍ EÚ V KONTEXTE PRIORITNÝCH PROJEKTOV**

52 VÝKONNOSŤ NA ÚSEKOKH ZAMERANÝCH NA VYSOKORÝCHLOSTNÉ SLUŽBY V OSOBNEJ DOPRAVE JE V SÚLADE S OČAKÁVANIAMÍ

53–61 VÝKONNOSŤ DOPRAVY NA ÚSEKOKH S KONVENČNOU NÁKLADNOU A ZMIEŠANOU DOPRAVOU ZATIAĽ NESPLŇA OČAKÁVANIA

62–66 **ZÁVERY A ODPORÚČANIA**

- PRÍLOHA I – PREHĽAD HLAVNÝCH PRÁVNÝCH PREDPISOV EÚ V OBLASTI ŽELEZNÍC
- PRÍLOHA II – TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY
- PRÍLOHA III – ZOZNAM PRIORITNÝCH PROJEKTOV TEN-T
- PRÍLOHA IV – VZORKA ČASTÍ INFRAŠTRUKTÚRY SPOLUFINANCOVANÝCH EÚ PRESKÚMANÝCH V RÁMCI AUDITU
- PRÍLOHA V – KOORDINÁTORI VYMENOVANÍ KOMISIOU PRE PRIORITNÉ PROJEKTY V OBLASTI ŽELEZNÍC K JÚNU 2010
- PRÍLOHA VI – ČASTI INFRAŠTRUKTÚRY SPOLUFINANCOVANÉ EÚ PRESKÚMANÉ V RÁMCI AUDITU: STAV VÝSTAVBY A VYUŽÍVANIA
- PRÍLOHA VII – PREHĽAD SYSTÉMOVÝCH PREKÁŽOK NA CEZHRANIČNÝCH ÚSEKOKH TRANSEURÓPSKEJ ŽELEZNIČNEJ SIETE ZISTENÝCH POČAS AUDITU

ODPOVEDE KOMISIE

Fotografia 1 – Nepripojená lokomotíva pred odsunutím na stanici v Brennersee



© Európsky dvor audítorov, február 2009.

GLOSÁR

Essenské projekty: 14 projektov spoločného záujmu v oblasti transeurópskej siete definovaných Európskou radou v Essene v roku 1993.

Európski koordinátori: Osoby vymenované Komisiou na uľahčenie koordinovanej realizácie niektorých projektov, najmä cezhraničných projektov alebo úsekov v rámci nich, zahrnutých medzi projekty, ktoré boli vyhlásené za projekty v európskom záujme.

Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR): Finančný nástroj navrhnutý na podporu hospodárskej a sociálnej súdržnosti v regiónoch EÚ. Pomoc v rámci EFRR sa realizuje najmä prostredníctvom operačných programov zahŕňajúcich veľký počet projektov.

Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System – ERTMS): Osobitná iniciatíva na európskej úrovni, ktorej cieľom je prispieť k vytvoreniu súvislého európskeho železničného systému nahradením rôznych národných systémov riadenia vlakov v Európe. Pozostáva z dvoch technických komponentov, Európskeho systému kontroly vlakov (*European Train Control System – ETCS*) a Globálneho systému pre mobilné komunikácie – železnice (*Global System for Mobile Communications – Rail – GSM-R*).

GR: generálne riaditeľstvo Komisie.

Interoperabilita: Technická kompatibilita infraštruktúry, železničných koľajových vozidiel, signalizácie a iných železničných systémov, ako aj postupov schvaľovania koľajových vozidiel na ich používanie v celej európskej železničnej sieti.

LGV / HSL / AVE: Vysokorýchlostná trať vo Francúzsku (*Ligne à Grande Vitesse*) / vysokorýchlostná trať (*High Speed Line*) / (španielska vysokorýchlostná trať (*Alta Velocidad Española*)).

Manažér infraštruktúry: Orgán alebo podnik zodpovedný najmä za zriadenie a udržiavanie železničnej infraštruktúry. To môže zahŕňať prevádzkovanie systémov riadenia infraštruktúry a bezpečnostných systémov.

Nástroj štrukturálnych politík pre predvstupové obdobie (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession – ISPA): Jeden z nástrojov na pomoc kandidátskym krajinám strednej a východnej Európy pri príprave na vstup v období 2000 – 2006. Jeho cieľom bolo pomôcť kandidátskym krajinám uplatniť environmentálne normy EÚ a modernizovať a rozšíriť dopravné siete vrátane väzieb na transeurópsku sieť. Pri pristúpení sa tieto projekty konvertovali na projekty Kohézneho fondu.

Prioritné projekty: 30 projektov spoločného záujmu, ktoré tvoria úseky siete TEN-T zahrnutých v usmerneniach k TEN-T.

Regulačný orgán: Orgán nezávislý od akéhokoľvek manažéra infraštruktúry, spoplatňovacieho orgánu, pridelovacieho orgánu alebo uchádzača. Železničný podnik má právo odvolať sa na regulačný orgán.

Železničný podnik: Verejný alebo súkromný podnik s oprávnením v súlade s príslušnými právnymi predpismi Spoločenstva, ktorého hlavnou činnosťou je poskytovanie služieb v oblasti železničnej prepravy tovarov alebo cestujúcich.

ZHRNUTIE

I.

S politikou Európskej únie v oblasti železníc súvisia na jednej strane legislatívne opatrenia týkajúce sa otvorenia európskeho železničného trhu, ako aj otázok interoperability a bezpečnosti, a na druhej strane spolufinancovanie rozvoja železničnej infraštruktúry v rámci TEN-T a politiky súdržnosti. Audit Dvora audítorov bol zameraný na spolufinancovanie železničnej infraštruktúry Európskou úniou a audítori skúmali jeho účinnosť pri zlepšovaní výkonnosti na transeurópskych osiach.

II.

Dvor audítorov dospel k záveru, že EÚ prostredníctvom spolufinancovania rozvoja železničnej infraštruktúry prispela k vytvoreniu nových možností pre transeurópsku železničnú dopravu. Mohli by sa však prijať niektoré opatrenia na dosiahnutie vyššej finančnej efektívnosti:

- definícia prioritných projektov, hlavného mechanizmu na koordináciu a sústredenie finančných zdrojov EÚ, nie je doteraz založená na analýze skutočných a očakávaných dopravných tokov a osí, ktorým zodpovedajú, nepredstavujú definitívny popis hlavných transeurópskych železničných osí,
- sústredenie spolufinancovania v rámci TEN-T na cezhraničné úseky sa zlepšilo a koordinátori vymenovaní Komisiou na uľahčenie cezhraničných alebo iných častí boli pozitívnym prínosom. Na týchto miestach však treba dosiahnuť ešte mnoho a je potrebné zlepšiť analýzu zúžených miest. V postupoch schvaľovania projektov Kohézneho fondu sa vyskytli nedostatky a pri výberových postupoch projektov TEN-T existuje priestor na zlepšenie,
- prostredníctvom spolufinancovaných projektov týkajúcich sa infraštruktúry sa zrealizovala plánovaná infraštruktúra v súlade so špecifikáciami a po ich ukončení sa vytvorili nové a kvalitnejšie možnosti železničnej dopravy v kľúčových úsekoch prioritných projektov. Úpravy technických špecifikácií sa robili vzhľadom na okolnosti, ktoré vyšli najavo v priebehu výstavby a zvýšenie nákladov bolo bežné,
- a na tratiach zameraných na vysokorýchlostné služby v osobnej doprave sa dosiahli zreteľné zlepšenia, avšak železničné služby zatiaľ nefungujú naplno na očakávanej úrovni na konvenčných zmiešaných tratiach a tratiach pre nákladnú dopravu, ktorých používanie ovplyvňuje niekoľko faktorov vrátane systémových prekážok v železničnej sieti, najmä v hraničných oblastiach.

ZHRNUTIE

III.

Dvor audítorov Komisie odporúča:

- pri budúcich úvahách o definícii prioritných projektov spolupracovať s členskými štátmi a so železničnými inštitúciami s cieľom zistiť, po ktorých transeurópskych koridoroch je skutočný alebo predpokladaný zvýšený dopyt a v prípade potreby zároveň rozširovať vedomostnú a analytickú bázu na európskej úrovni,
- stavať na úlohách, ktoré doteraz zohrávali koordinátori a zabezpečiť, aby rozhodnutia o zameraní finančných prostriedkov TEN-T boli založené na podrobnej analýze dôležitých zúžených miest,
- zabezpečiť, aby boli postupy schvaľovania projektov v rámci politiky súdržnosti dôkladné a zlepšiť tiež kvalitu analýz nákladov a výnosov pri výberových postupoch TEN-T,
- na základe predchádzajúcich skúseností prevziať iniciatívu pri uľahčovaní výmeny poznatkov a skúseností o rozvoji železničnej infraštruktúry medzi navrhovateľmi projektov,
- a zvážiť možnosť kladenia väčšieho dôrazu na zmiernenie praktických obmedzení cezhraničnej železničnej dopravy, ktoré sami osebe nesúvisia s infraštruktúrou a s týmto cieľom podnecovať a uľahčovať spoluprácu medzi železničnými inštitúciami členských štátov.

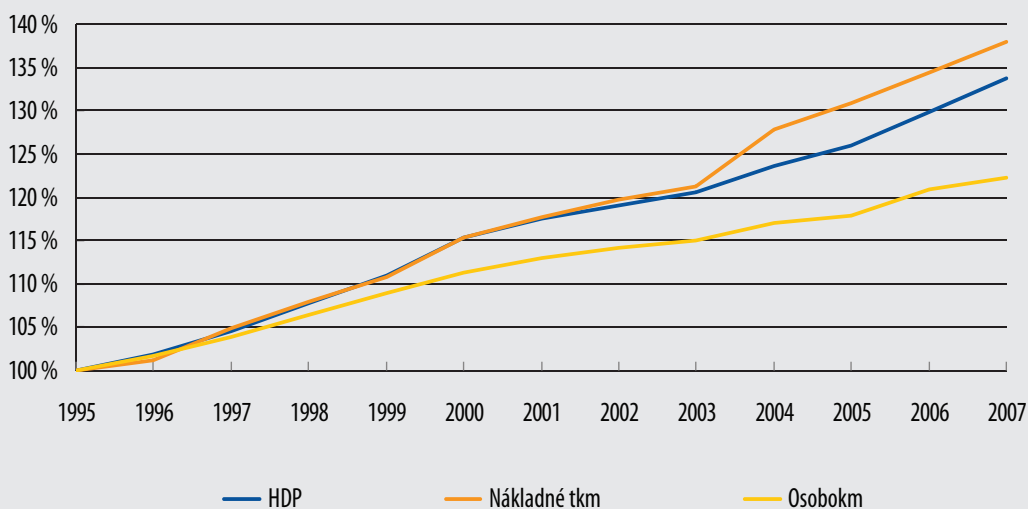
ÚVOD

ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE

1. Objem prepravy v Európskej únii v posledných rokoch výrazne vzrástol, pričom zvýšenie objemu nákladnej dopravy presiahlo rast HDP v rokoch 1995 až 2007 (pozri **graf 1**).
2. Očakáva sa, že tento trend bude pokračovať do roku 2020 a z nedávnych predpovedí vyplýva, že nárast nákladnej dopravy sa prejaví najmä pri cestnej a námornej doprave (pozri **graf 2**), kým osobné automobily budú mať jednoznačne najväčší podiel na náraste osobnej dopravy (pozri **graf 3**). Európske železnice budú tvoriť len malú časť očakávaného nárastu a podľa predpovedí sa v skutočnosti ich relatívny podiel na dopravnom trhu ako celku zníži.

GRAF 1

NÁRAST DOPRAVY V KRAJINÁCH EÚ-27 (1995 – 2007)



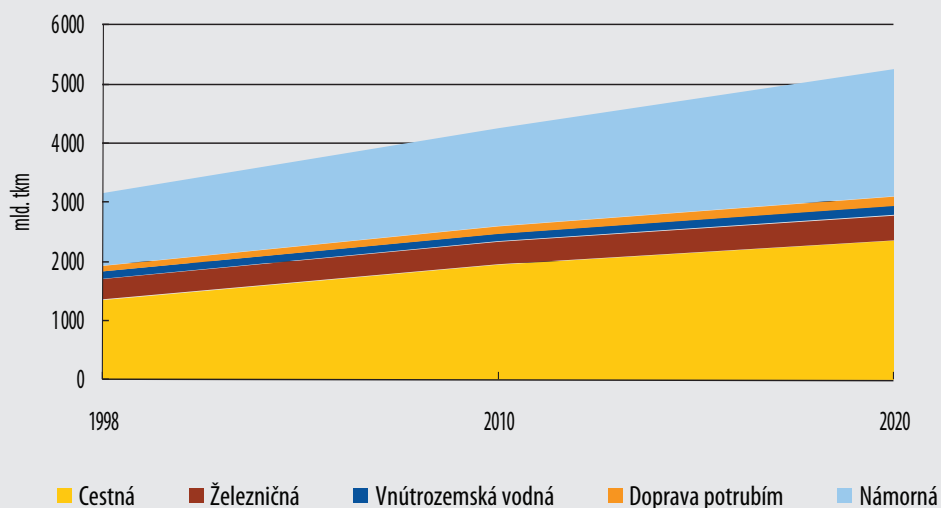
Zdroj: Energetika a doprava EÚ v číslach: štatistická príručka za rok 2009, Európska komisia (GR pre energetiku a dopravu).

3. Komisia identifikovala tri hlavné prekážky rozvoja silného a konkurencieschopného európskeho priemyslu železničnej dopravy:

- železničná infraštruktúra nie je dobre prispôsobená na zaistenie transeurópskych služieb, konkrétne medzi národnými železničnými sieťami chýbajú prepojenia (najmä na cezhraničných úsekoch), na dôležitých osiach sa nachádzajú úzke miesta a veľká časť železničnej infraštruktúry, ktorá sa v súčasnosti v Európe používa, je stará niekoľko desaťročí (niektoré časti aj celé storočie) a je potrebné ju nahradiť alebo zmodernizovať;
- európska železničná sieť pozostáva zo spleti národných železničných sietí, ktoré sa historicky vyvinuli na splnenie národných potrieb, pričom pri každej sa vytvorili podobné, nie však totožné národné technické a prevádzkové charakteristiky a administratívne postupy; je potrebné riešiť problémy v súvislosti s interoperabilitou;
- železničné služby sa v Európe z historického hľadiska poskytovali len na národných trhoch, a konkurencieschopný trh s transeurópskymi službami ešte musí vzniknúť.

GRAF 2

PREDPOVEĎ NÁRASTU NÁKLADNEJ DOPRAVY V KRAJINÁCH EÚ-25 (1998 – 2020)



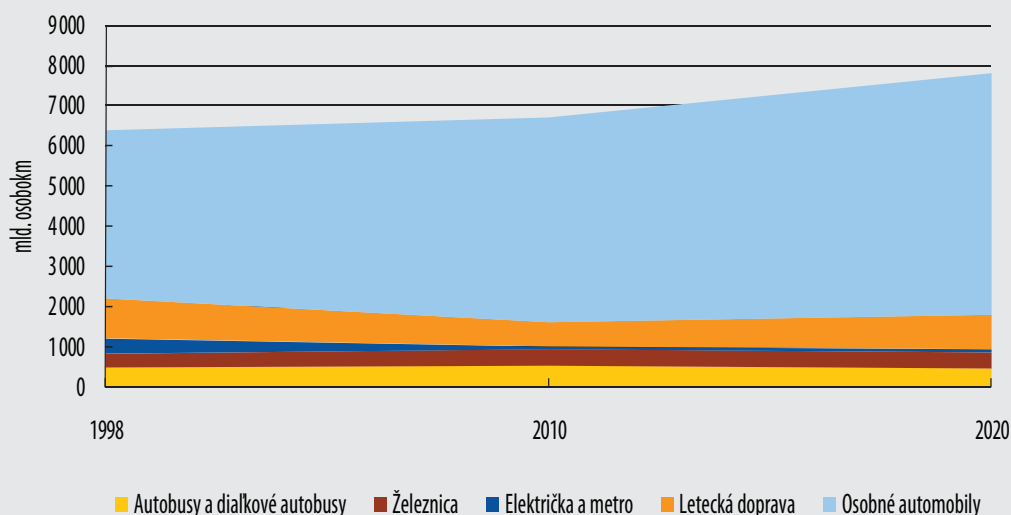
Zdroj: Udržujte Európu v pohybe, ASSESS, GR pre dopravu a energetiku, príloha II, s. 35 – 36.

POMOC EÚ TÝKAJÚCA SA ŽELEZNÍC

4. Pomoc EÚ v oblasti európskych železníc zahŕňa dva nástroje politiky. Na jednej strane sú to legislatívne opatrenia zamerané na otvorenie európskeho železničného trhu a podporu interoperability (ako aj bezpečnosť železníc a práva cestujúcich) a na druhej strane spolufinancovanie novej a modernizovanej železničnej infraštruktúry (pozri **schému 4**). Celkový postup závisí od vytvorenia súčinnosti medzi týmito nástrojmi, napríklad novovybudovaná cezhraničná železničná infraštruktúra sa možno nevyužije naplno, ak trh so súvisiacimi cezhraničnými službami nie je dobre rozvinutý.

GRAF 3

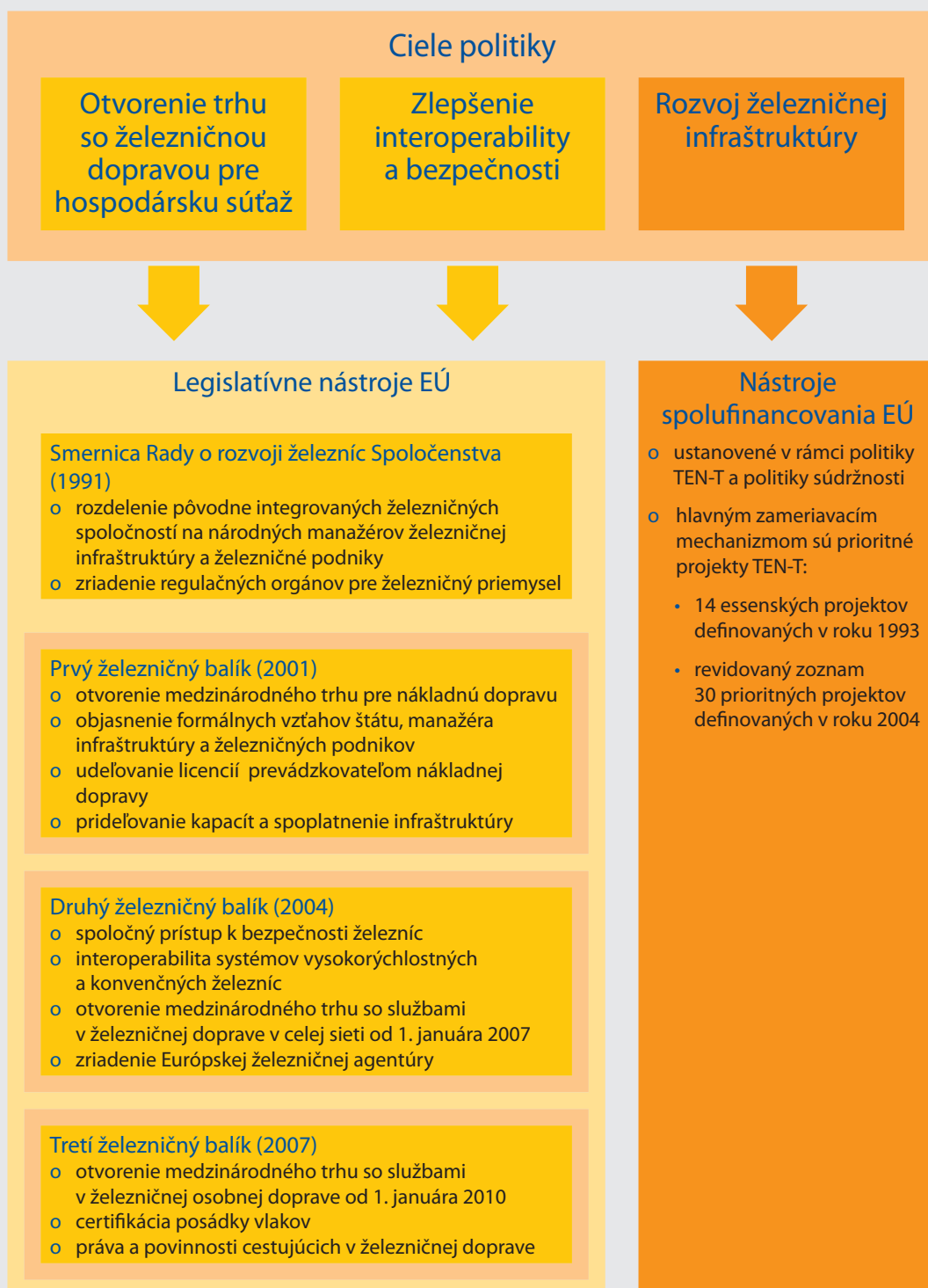
PREDPOVEĎ NÁRASTU OSOBNEJ DOPRAVY V KRAJINÁCH EÚ-25 (1998 – 2020)



Zdroj: Udržujte Európu v pohybe, ASSESS, GR pre dopravu a energetiku, príloha II, s. 35 – 36.

SCHÉMA 4

CIELE A NÁSTROJE POLITIKY EÚ V OBLASTI ŽELEZNÍC



LEGISLATÍVNE OPATRENIA NA ÚROVNI EÚ

TRH, INTEROPERABILITA A BEZPEČNOSŤ

5. V právnych predpisoch z roku 1991¹ sa požadovalo, aby sa integrované železničné spoločnosti rozdelili na národných manažérov železničnej infraštruktúry a železničné podniky. Takisto sa v nich požadovalo, aby boli zriadené regulačné orgány s úlohou dohliadať na železničný trh na národnej úrovni.
6. Od roku 2001 boli smernice EÚ zlúčené do tzv. železničných balíkov týkajúcich sa aspektov otvorenia trhu, interoperability a bezpečnosti (pozri zhrnutie legislatívnych nástrojov EÚ v **schéme 4** a podrobné odkazy na ne v **prílohe I**), ktoré sa majú transponovať do národných legislatív a členské štáty ich majú implementovať.
7. Spoločné technické štandardy boli formálne stanovené na úrovni EÚ prostredníctvom technických špecifikácií interoperability, ktoré okrem iného obsahujú štandardy týkajúce sa Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (*European Rail Traffic Management System* – ERTMS) (pozri **rámček 1**). Komisia delegovala úlohu vypracovať technické špecifikácie interoperability na Európsku železničnú agentúru (v **prílohe II** je uvedený zoznam uverejnených technických špecifikácií interoperability).

¹ Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25).

RÁMČEK 1

EURÓPSKY SYSTÉM RIADENIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY (ERTMS)

Cieľom ERTMS je prispieť k vytvoreniu súvislého európskeho železničného systému nahradením rôznych národných systémov riadenia vlakov v Európe. ERTMS takisto uľahčuje vysokorýchlostnú železničnú dopravu, umožňuje zvýšenie kapacít na železničných tratiach a zlepšuje bezpečnosť. V niekoľkých rozhodnutiach Komisie vrátane rozhodnutia o pláne zavedenia ERTMS² sa požaduje, aby boli novopostavené trate vybavené systémom ERTMS a aby sa niektoré koridory týmto systémom vybavili do stanovenej lehoty. 500 mil. EUR z celkového rozpočtu na TEN-T vo výške 8 mld. EUR bolo v období 2007 – 2013 vyčlenených na podporu prijatia ERTMS železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry.

² Rozhodnutie Komisie 2009/561/ES z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 194, 25.7.2009, s. 60).

SIEŤ TEN-T A PRIORITNÉ PROJEKTY

8. V Zmluve o ES sa stanovuje, že EÚ podporuje vzájomné prepojenie a interoperabilitu národných sietí³. Na základe transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) sa stanovujú hlavné dopravné osi, na ktoré sa zameriavala finančná podpora EÚ v oblasti železničnej infraštruktúry.
9. Obzvlášť dôležité sú prioritné projekty, prvýkrát stanovené po zasadnutí Európskej rady v Essene v roku 1993, ktoré boli definované s cieľom lepšie sústreďovať investície EÚ na najdôležitejšie osi. Od roku 2004 sa počet prioritných projektov na zozname, ktorý bol začlenený do usmernení k TEN-T⁴, zvýšil na 30 (z toho 19 sa týka železničnej dopravy). Pri vypracúvaní tohto zoznamu boli zohľadnené odporúčania skupiny expertov na vysokej úrovni, ktorej predsedal bývalý komisár Karel Van Miert (**schéma 5** obsahuje zhrnutie hlavných medzníkov vo vytváraní siete TEN-T a prioritných projektov a v **prílohe III** je uvedený zoznam prioritných projektov). V **rámčeku 2** sú uvedené zdroje finančných prostriedkov pre prioritné projekty.
10. V roku 2009 Komisia iniciovala rozsiahle preskúmanie politiky TEN-T, v rámci ktorého sa bral ohľad na budúce politické a hospodárske výzvy, akými sú dosiahnutie cieľov v súvislosti s klimatickými zmenami, ďalší hospodársky rast, hospodárska a sociálna súdržnosť, ako aj posilnenie úlohy Európy v medzinárodnom kontexte⁵. Komisia navrhla možnosti pre budúci rozvoj TEN-T s cieľom vypracovať dôležitý legislatívny návrh vrátane revízie usmernení k TEN-T.

³ Zmluva o založení Európskeho spoločenstva (1992), článok 154. Transeurópske siete existujú v oblastiach dopravy, telekomunikácií a energetiky.

⁴ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 884/2004/ES z 29. apríla 2004, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 1692/96/ES o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).

⁵ Zelená kniha TEN-T: Preskúmanie politiky: Na ceste k lepšie integrovanej transeurópskej dopravnej sieti v záujme spoločnej dopravnej politiky, KOM(2009) 44 v konečnom znení, 4.2.2009.

RÁMČEK 2

ZDROJE FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV PRE PRIORITNÉ PROJEKTY

Podľa nedávnych odhadov sa do prioritných projektov do roku 2007 investovalo 126,35 mld. EUR a očakáva sa, že v období 2007 až 2013 sa investuje 154 mld. EUR a 119 mld. EUR v ďalšom období. Z celkovej sumy investovanej do prioritných projektov v období 1996 až 2013 tvoria príspevky z vlastných rozpočtov členských štátov 66 % (pozri **tabuľku 1**).

SCHÉMA 5

MEDZNÍKY VO VYTŤARANÍ SIETE TEN-T A PRIORITNÝCH PROJEKTOV

1994 Skupina zástupcov hláv štátov a vlád navrhla zoznam 14 „projektov v európskom záujme“ (desať týkajúcich sa železničnej infraštruktúry). Takzvané essenské projekty boli zahrnuté do prvých formálnych usmernení k TEN-T.

2001 Komisia vydala Bielu knihu o európskej dopravnej politike na rok 2010, v ktorej sa osobitne vyzdvihuje potreba revitalizácie železníc.

2004 Na základe návrhov z členských štátov a prístupujúcich krajín, skupina na vysokej úrovni odporučila projekty spoločného záujmu týkajúce sa siete TEN-T do roku 2020. Rada napokon formálne schválila 30 tzv. prioritných projektov (19 z nich sa týkalo železničnej infraštruktúry).

2005 V revidovanej Lisabonskej stratégii sa zdôraznila dôležitosť dopravnej infraštruktúry pre strategický rozvoj Európy a vyzdvihla potreba účinne zohľadniť rastúce celosvetové obchodné toky, ako aj obchodné toky v rámci Európy, riešiť environmentálne otázky a podporiť sociálny a hospodársky rozvoj.

2006 Do platnosti vstúpili aktualizované usmernenia k TEN-T, v ktorých sa zaviedla možnosť 30 % miery spolufinancovania pri cezhraničných miestach a stanovilo menovanie koordinátorov.

2009 Komisia uskutočnila formálne konzultácie so zúčastnenými stranami o základe lepšie integrovanej siete TEN-T a možnej budúcej podobe prioritných projektov. Medzi dôležitými otázkami, o ktorých sa diskutovalo, boli definícia základných sietí a vytvorenie inteligentných dopravných systémov.

2010 Komisia sa chystá uverejniť Bielu knihu o sieti TEN-T.

SPOLUFINANCOVANIE ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY ZO STRANY EÚ

11. Zdroje financovania 30 prioritných projektov (okrem Galilea) vrátane železničnej dopravy sú zhrnuté v **tabuľke 1**⁶.
12. Úseky železničnej infraštruktúry spolufinancované EÚ v rámci TEN-T a politiky súdržnosti sú založené na návrhoch členských štátov a implementujú ich národné orgány. Pri každej z nich sa uplatňujú iné postupy zadávania zákaziek a výberové postupy.

⁶ Článok 17 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 z 20. júna 2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí (Ú. v. EÚ L 162, 22.6.2007, s. 1). Komisia každé dva roky predkladá správu o činnostiach TEN-T. Počas auditu sa zistilo, že hoci sa v správe Komisie z mája 2008 vo všeobecnosti náležite opisuje súčasná situácia, obsahuje aj nepresnosti v údajoch týkajúcich sa historických investícií.

TABUĽKA 1

ZDROJE FINANCOVANIA INVESTÍCIÍ DO 30 PRIORITNÝCH PROJEKTOV (OKREM GALILEA), 1996 – 2013

(mld. EUR)		1996 – 1999 EÚ-15	2000 – 2006 EÚ-27	2007 – 2013 EÚ-27	Súčty	%
Granty EÚ	TEN-T	1,35	2,80	5,40	9,55	3 %
	Kohézny fond	3,83	7,00	12,30	23,13	8 %
	EFRR	1,46	4,81	4,70	10,97	4 %
EIB		9,78	16,10	25,00	50,88	18 %
Iné zdroje (národné)		16,23	63,00	106,60	185,83	66 %
Celkové investície do prioritných projektov TEN-T		32,65	93,70	154,00	280,35	100 %

Dvor audítorov zistil rozdiel v celkových investíciách v období 2007 – 2013 vo výške 154 mld. EUR oproti 151 mld. EUR uvedeným v správe o pokroku prioritných projektov TEN-T.

Zdroj: „Financovanie TEN-T v číslach“, internetová stránka GR pre dopravu a energetiku:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/funding/doc/funding_figs.pdf

- 13.** EÚ v rámci politiky TEN-T spolufinancuje štúdie a práce (pozri maximálne miery spolufinancovania v **tabuľke 2**). Spolufinancované projekty týkajúce sa prác spravidla súvisia s vybudovaním určitých častí alebo technických prvkov časti prioritných projektov. Projekty sa vyberajú v súťaži na základe hodnotenia návrhov predložených orgánmi členských štátov. Po hodnotení návrhov sa vypracuje zoznam projektov podľa výsledkov a prideliť sa spolufinancovanie EÚ na projekty vyhodnotené ako najlepšie. Za politiku TEN-T zodpovedá GR pre mobilitu a dopravu. Jednou z úloh nedávno delegovaných na výkonnú agentúru pre TEN-T je organizovanie postupu hodnotenia.
- 14.** V rámci politiky súdržnosti je spolufinancovanie EÚ k dispozícii oprávneným členským štátom prostredníctvom Kohézneho fondu⁷ a EFRR (pozri maximálne miery spolufinancovania v **tabuľke 2**). GR pre regionálnu politiku zodpovedá za politiku súdržnosti. Spolufinancovanie projektov z Kohézneho fondu⁸ a veľkých projektov v rámci EFRR⁹ schvaľuje Komisia v súlade so špecifickými pravidlami, ktoré sa vzťahujú na jednotlivé fondy. Postupy schvaľovania Komisie zahŕňajú kontrolu súladu navrhovaných projektov s národnými a regionálnymi stratégiami a preskúmanie ich celkovej realizovateľnosti a stupňa prípravy. V nariadeniach ku Kohéznemu fondu sa stanovuje, že financovanie dopravy by sa malo realizovať priradením prostriedkov na sieť TEN-T, najmä v prípade prioritných projektov¹⁰.

⁷ Do roku 2004 bolo financovanie k dispozícii aj prístupujúcim štátom v rámci ISPA. Pri pristúpení sa tieto projekty konvertovali na projekty Kohézneho fondu.

⁸ Od roku 2007 si projekty do 50 mil. EUR predložené na spolufinancovanie v rámci Kohézneho fondu nevyžadujú schválenie Komisiou.

⁹ Pojem „veľké projekty“ je definovaný hlavne objemom finančných prostriedkov vyčlenených na tieto projekty. Táto definícia sa vzťahuje na projekty, „ktorých celkové náklady, brané do úvahy pri určovaní príspevku z fondov, prekračujú čiastku 50 miliónov EUR“ (článok 25 nariadenia Rady (ES) č. 1260/1999 (Ú. v. ES L 161, 26.6.1999, s. 1) a článok 39 nariadenia Rady (ES) č. 1083/2006 (Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 25) zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 539/2010 (Ú. v. EÚ L 158, 24.6.2010, s. 1). Viac informácií o tejto téme sa nachádza v Osobitnej správe č. 1/2008 o procese preskúmania a hodnotenia veľkých investičných projektov programovacích období rokov 1994 – 1999 a 2000 – 2006.

¹⁰ V článku 3 nariadenia Rady (ES) č. 1164/94 (Ú. v. ES L 130, 25.5.1994, s. 1), článku 3 ods. 1 nariadenia (ES) č. 1264/1999 (Ú. v. ES L 161, 26.6.1999, s. 57), článku 2 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 1084/2006 (Ú. v. EÚ L 210, 31.7.2006, s. 79) sa stanovuje, že výdavky na dopravu v rámci Kohézneho fondu sa pridelujú na projekty TEN-T, a najmä na projekty spoločného záujmu ako sú definované v usmerneniach k TEN-T z roku 2004.

TABUĽKA 2

**MAXIMÁLNE MIERY SPOLUFINANCOVANIA V RÁMCI TEN-T
A POLITIKY SÚDRŽNOSTI (2000 – 2013)¹**

		2000 – 2006	2007 – 2013
TEN-T	Štúdie	50 %	50 %
	ERTMS na trati/vo vozidle	10 %	50 %
	Cezhraničné úseky prioritných projektov	10 % (20 % od roku 2004)	30 %
	Ostatné úseky prioritných projektov	10 % (20 % pri zúžených miestach)	20 %
Politika súdržnosti	Kohézny fond	85 %	85 %
	EFRR	75 %	75 % (80 % pre členské štáty oprávnené čerpať z Kohézneho fondu)
	ISPA (do roku 2004)	75 %	–

¹ Miery spolufinancovania sa vzťahujú len na tie projektové náklady, ktoré sú oprávnené podľa pravidiel týkajúcich sa podpory EÚ.

ROZSAH AUDITU A AUDÍTORSKÝ PRÍSTUP

15. Audit bol zameraný na spolufinancovanie železničnej infraštruktúry a audítori skúmali jeho účinnosť pri zlepšovaní výkonnosti na transeurópskych osiach. Počas vykonávania auditu sa Dvor audítorov sústredil na štyri hlavné rizikové oblasti, konkrétne:

- o či prioritné projekty boli účinným mechanizmom sústreďovania finančných prostriedkov EÚ na hlavné transeurópske osi, konkrétne do tej miery, že boli definované na základe preukázateľných potrieb z hľadiska existujúcich a očakávaných železničných služieb;
- o či bola finančná podpora v rámci TEN-T a politiky súdržnosti účinne zameraná na prioritné oblasti a do akej miery je toto zameranie podporené dôkladnými výberovými postupmi a postupmi schvaľovania;
- o či výstavba úsekov infraštruktúry spolufinancovaných EÚ prebiehala v súlade so špecifikáciami a či boli neskôr bez zbytočných odkladov pripravené na využívanie;
- o či sa úseky infraštruktúry spolufinancované EÚ využívali podľa očakávania vrátane ich využívania v kontexte transeurópskej osi, na ktorej sú umiestnené.

Fotografia 2 – Nákladný vlak v Mníchove pripravený na odchod do Verony cez stanicu pri Brennersee



© Európsky dvor audítorov, február 2009.

- 16.** Na uskutočnenie auditu Dvor audítorov analyzoval vzorku 21 špecifických úsekov spolufinancovaných EÚ v období 2000 – 2006 (14 financovaných hlavne v rámci finančného nástroja TEN-T a sedem najmä v rámci politiky súdržnosti). Tieto úseky sa týkali ôsmich prioritných projektov definovaných v usmerneniach k TEN-T. Ako celok vzorka predstavovala investície EÚ vo výške 8 683 mil. EUR, čo je 77 % všetkých spolufinancovaných investícií do ôsmich prioritných projektov vybraných do vzorky a 36 % investícií pochádzajúcich zo všetkých zdrojov (ďalšie podrobné údaje o vzorke sú uvedené v **prílohe IV** a definícia pojmov v správe sa nachádza v **rámčeku 3**).
- 17.** Audítorská práca v teréne sa vykonávala od októbra 2008 do mája 2009¹¹ a audítorské dôkazy sa zhromažďovali na základe rozhovorov so zástupcami členských štátov, s navrhovateľmi projektov a so zúčastnenými stranami zo železničného priemyslu prostredníctvom preskúmania dokumentácie Komisie, technických dotazníkov vyplnených inštitúciami členských štátov a kontrolami na mieste v členských štátoch. Údaje o výkonnosti dopravy poskytli národní manažéri infraštruktúry.
- 18.** Súčasťou auditu nebolo posúdenie zavedených mechanizmov finančného a technického dohľadu v členských štátoch.

¹¹ Tímu audítorov pri vykonávaní práce v teréne asistoval nezávislý expert na železničný priemysel.

RÁMČEK 3

DEFINÍCIA POJMOV POUŽITÝCH V SPRÁVE

Železničná os je železničná trať (alebo súbor tratí), ktorá sa tiahne na dlhú vzdialenosť a poskytuje prepojenie medzi niekoľkými dôležitými obchodnými a/alebo priemyselnými miestami. **Transeurópske železničné osi** vedú cez viac než jeden členský štát.

Prioritný projekt je zoskupením **úsekov**, z ktorých každý sa týka prepojení špecifických komerčných a/alebo priemyselných miest. V právnych predpisoch EÚ boli prioritné projekty v roku 2004 formálne označené za „projekty spoločného záujmu“ (rozhodnutie 884/2004/ES – pozri **schému 5**). Hoci sa niekedy označujú ako osi, zoskupenia úsekov v rámci prioritných projektov nie sú vo všetkých prípadoch spojené.

Spolufinancovaný projekt sa týka zariadenia alebo infraštruktúry, ktoré sa nachádzajú na železničnom úseku, ktorý je súčasťou prioritného projektu a pre ktorý bol schválený grant EÚ.

Napríklad, prioritný projekt 1 sa týka železničnej osi Berlín-Verona/Miláno-Bologna-Neapol-Messina-Palermo. Pri tomto prioritnom projekte Dvor audítorov preskúmal projekty spolufinancované EÚ, ktoré sa týkali úsekov: Berlín hlavná stanica, Norimberg-Ingolstadt, Kufstein-Innsbruck, tunel na úpätí Brenneru, Bologna-Florencia, Rím-Neapol a Messina-Patti.

PRIPOMIENKY

DEFINÍCIA PRIORITNÝCH PROJEKTOV NA ZÁKLADE PREUKÁZATEĽNÝCH POTRIEB Z HĽADISKA EXISTUJÚCICH A OČAKÁVANÝCH ŽELEZNIČNÝCH SLUŽIEB

19. Vzhľadom na význam prioritných projektov ako mechanizmu na koordináciu a sústredenie finančných zdrojov Spoločenstva, je dôležité, aby sa pri ich definovaní zohľadnila analýza preukázateľných potrieb z hľadiska existujúcich a očakávaných železničných služieb.
20. Dvor audítorov hodnotil, či bol postup definovania zoznamu prioritných postupov v roku 2004 dôkladný.

V POSTUPE DEFINOVANIA PRIORITNÝCH PROJEKTOV V ROKU 2004 SA VYSKYTLI NEDOSTATKY

21. Súčasné a budúce členské štáty predložili skupine expertov na vysokej úrovni¹² zriadenej v roku 2003 sto návrhov špecifických projektov a úsekov. Tieto návrhy sa najprv posudzovali na základe vstupných kritérií a neskôr podľa súboru hodnotiacich kritérií, ktoré definovala skupina. Odporúčania skupiny mali formu štyroch zoznamov prioritných projektov vrátane 14 projektov, pri ktorých už prebiehalo ukončovanie (v zásade esenské projekty), 18 projektov so začiatkom do roku 2010, štyri dlhodobejšie projekty a 15 iných dôležitých projektov týkajúcich sa územnej súdržnosti. Tieto odporúčania tvorili základ rokovania Európskej rady pri definovaní zoznamu 30 prioritných projektov (z ktorých 19 sa týkalo železníc) v usmereniach k TEN-T v roku 2004. Pri analýze Dvora audítorov sa zistili dôležité nedostatky v uplatňovaní vstupných a hodnotiacich kritérií definovaných skupinou expertov na vysokej úrovni:
 - o vzhľadom na skutočnosť, že chýbala jasná definícia dôležitej európskej osi, hodnotitelia uviedli, že mali ťažkosti jednotne zhodnotiť výhody lokalizácie navrhovaných úsekov;

¹² Pozostáva z jedného zástupcu z každého členského štátu, jedného pozorovateľa z každej prístupujúcej krajiny, pozorovateľa z Európskej investičnej banky a predsedá jej bývalý komisár Karel van Miert.

- o rozličná dĺžka a nejednotnosť analýz predložených na podporu hospodárskej životaschopnosti a sociálno-ekonomických výhod navrhovaných úsekov mala za následok, že pre hodnotiteľov bolo problematické porovnať výhody navrhovaných projektov;
- o návrhy projektov neposkytovali dostatočné a jednotné informácie o predpokladanej európskej pridanej hodnote, najmä pokiaľ ide o rozsah očakávanej transeurópskej dopravy.

¹³ Správa skupiny expertov na vysokej úrovni pre transeurópsku sieť v oblasti dopravy, 23. júna 2003, s. 49.

PRIORITNÉ PROJEKTY NEPREDSTAVUJÚ DEFINITÍVNY POPIS HLAVNÝCH TRANSEURÓPSKÝCH ŽELEZNIČNÝCH OSÍ

22. Hoci medzi prioritnými projektmi a hlavnými transeurópskymi železničnými osami, ako sú definované v železničnom priemysle, môže byť určitá podobnosť, samotné prioritné projekty nemožno považovať za definitívne popisy týchto osí. Nasledujúce pripomienky potvrdzujú tento názor:

- o po prvé, v práci skupiny expertov na vysokej úrovni sa za východiskový bod nestanovila analýza súčasných a očakávaných dopravných tokov a skupina tento nedostatok uviedla vo svojej správe: *Skupina nemala čas na identifikáciu hlavných osí... [a] ... prioritné projekty umožňujú získať prvotnú predstavu o zmapovaní týchto osí*¹³;

RÁMČEK 4

PRÍKLADY KORIDOROV ERTMS NEZHODUJÚCICH SA S PRIORITNÝMI PROJEKTMÍ

ERTMS koridor B, ktorý pretína Nemecko v smere sever-juh, sa nezhoduje s prioritným projektom medzi Hanoverom a Mníchovom.

ERTMS koridor D medzi Barcelonou a Valenciou sa s prioritným projektom zhoduje len sčasti.

ERTMS koridor F, ktorý vedie cez Nemecko a Poľsko v smere východ-západ, sa nezhoduje so žiadnym prioritným projektom. Poľské orgány kladú väčší dôraz na túto os v smere východ-západ a investovali do nej doteraz 528 mil. EUR v porovnaní so 449 mil. EUR investovanými do prioritného projektu 23 v smere sever-juh.

- o po druhé, v nasledujúcom pokuse o určenie transeurópskych železničných koridorov, pri ktorých sa má prioritne zaviesť ERTMS (zavedenie koordinované Karelom Vinckom, koordinátorom menovaným Komisiou (pozri bod 26)), sa v železničnom priemysle dosiahol široký konsenzus a v roku 2008 sa schválilo šesť z týchto koridorov¹⁴. Dvor audítora zistil, že nie všetky z týchto šiestich koridorov, na ktorých sa v železničnom priemysle dohodlo, plne zodpovedajú trasám prioritných projektov (pozri **rámček 4**);
- o po tretie, spojenia s istými dôležitými námornými prístavmi, vrátane Marseille, Rostocku, Bremerhavenu a Le Havre, nie sú zahrnuté do prioritných projektov, a iné dôležité prístavy, napríklad Gioia Tauro, sa nachádzajú v blízkosti úseku prioritného projektu, spojenia s nimi však nie sú do prioritných projektov zahrnuté;
- o napokon, prioritné projekty sa nie vždy zhodujú s transeurópskymi osami definovanými priemyselnými združeniami.

23. Dôsledkom týchto nedostatkov je, že zlepšenie definície prioritných projektov by mohlo ďalej zlepšiť koordináciu a sústreďenie finančných zdrojov EÚ.

24. Skupina expertov na vysokej úrovni vo svojej správe z roku 2003 vyzvala Komisiu na zlepšenie analýzy transeurópskych dopravných tokov, aby mohla v budúcnosti slúžiť ako základ revízií zoznamu prioritných projektov¹⁵. Komisia v roku 2009 začala diskusiu o budúcnosti politiky v oblasti transeurópskej dopravy, pričom uznala potrebu vylepšiť koncepcie, ktoré tvoria základ transeurópskej železničnej siete, a navrhla, aby sa o definovaní investičných priorít uvažovalo jasnejším spôsobom¹⁶. Komisia tiež uviedla, že definovanie výlučných koridorov založené na prípadových štúdiách (*business cases*) by prispelo k rozvoju transeurópskej nákladnej železničnej dopravy¹⁷.

¹⁴ Memorandum o porozumení medzi Európskou komisiou a zväzmi európskych železníc (CER, UIC, UNIFE, EIM, priemyselná skupina GSM-R, ERFA) týkajúce sa posilnenia spolupráce pri urýchlení zavedenia ERTMS, júl 2008.

¹⁵ Správa skupiny expertov na vysokej úrovni pre transeurópsku sieť v oblasti dopravy, časť 6.4.3., bod 11, 27. júna 2003, Brusel.

¹⁶ KOM(2009) 279 konečnom znení, Oznámenie Komisie – Udržiateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách, Brusel, 17.6.2009.

¹⁷ KOM(2008) 852 v konečnom znení, Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, Brusel, 11.12.2008.

ZAMERANIE, VÝBER A SCHVÁLENIE FINANČNEJ PODPORY EÚ

25. Zameranie investícií EÚ je dôležité, pretože

- o finančné potreby v rámci prioritných projektov sú značné a finančné prostriedky zo všetkých zdrojov obmedzené;
- o prioritné projekty majú transeurópsku dimenziu, ktorá môže presiahnuť národné záujmy.

26. V právnych predpisoch EÚ sa za kľúčové priority pre transeurópsku sieť stanovuje zníženie počtu zúžených miest a dobudovanie chýbajúcich prepojení (najmä cezhraničné úseky)¹⁸. Dvor audítorov v osobitnej správe uverejnenej v roku 2005 uviedol, že „finančná pomoc TES-D sa prideliť príliš fragmentovane a nie je dostatočne zameraná na cezhraničné projekty (alebo projektové časti). V dôsledku toho nie je možné, aby TES-D v plnej miere priniesla európsku pridanú hodnotu“¹⁹. Odkedy Dvor audítorov vydal tieto pripomienky, udiali sa dôležité zmeny:

- o aktualizácia nariadenia o TEN-T, v rámci ktorej sa okrem iného zaviedla možnosť udelenia grantov na cezhraničné úseky projektov do výšky maximálne 30 % oprávnených nákladov;
- o v júli 2005 Komisia vymenovala šiestich koordinátorov²⁰, „aby bola uľahčená koordinovaná realizácia niektorých projektov, najmä cezhraničných projektov“²¹ (pozri **prílohu V**).

27. Pri príprave tejto správy Dvor audítorov preskúmal tieto zmeny a zameral sa hlavne na:

- o sústredenie spolufinancovania TEN-T na cezhraničné úseky projektov a doterajší pokrok v tomto ohľade v súvislosti s prioritnými projektmi vo vzorke;
- o úlohu, ktorú zohrávajú koordinátori vymenovaní Komisiou;

¹⁸ Pozri rozhodnutie 884/2004/ES a nariadenie (ES) č. 680/2007. Dvor audítorov okrem toho vo svojej odpovedi na oznámenie Komisie „Reformujeme rozpočet – meníme Európu“ zdôraznil, že výdavky s cezhraničným dosahom alebo v spoločnom záujme majú evidentne väčšiu šancu profitovať z opatrenia EÚ ako výdavky s obmedzeným geografickým dosahom.

¹⁹ Osobitná správa č. 6/2005 týkajúca sa transeurópskej siete v oblasti dopravy (TES-D) spolu s odpoveďami Komisie.

²⁰ Komisia následne aktualizovala tento zoznam v rokoch 2007, 2009 a 2010.

²¹ Článok 17a rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady 884/2004/ES, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady 1692/96/ES o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

- o kvalitu dostupnej analýzy, ktorá môže pomôcť pri určení zúžených miest na transeurópskych osiach;
- o na otázku, nakoľko sú postupy schvaľovania v rámci Kohézneho fondu (a pri veľkých projektoch EFRR) dôkladné, aby sa prostredníctvom nich zistili nedostatky v definovaní a príprave projektov, a nakoľko sa zmenami výberových postupov v rámci TEN-T vyriešili nedostatky, ktoré Dvor audítorov opísal vo svojej predchádzajúcej osobitnej správe.

SÚSTREDENIE SPOLUFINANCOVANIA V RÁMCI TEN-T NA CEZHRANIČNÉ ÚSEKY SA OD ROKU 2006 ZLEPŠILO, OSTÁVA VŠAK MNOHO NEDOSIAHNUTÝCH CIEĽOV

- 28.** Investície finančných prostriedkov z TEN-T boli sústredené na cezhraničné úseky vo výrazne väčšom rozsahu v programovacom období 2007 – 2013 v porovnaní s obdobím 2000 – 2006. Investície do cezhraničných úsekov predstavovali 37 % investícií TEN-T v období 2000 – 2006, pričom sa očakáva, že za obdobie 2007 – 2013 bude tento podiel predstavovať 71 %. Hoci neexistuje priamy dôkaz, ktorý by definitívne potvrdzoval ich vplyv na toto zlepšenie, nárast miery spolufinancovania TEN-T z 10 % na 30 % pri cezhraničných úsekoch a aktivity koordinátorov v súvislosti s podnecovaním členských štátov, aby podávali návrhy týkajúce sa cezhraničných úsekov, boli v tomto období dôležitými faktormi.
- 29.** V súlade s predchádzajúcim zistením Dvora audítorov z formulárov návrhov podaných členskými štátmi vyplynulo, že 14 z úsekov preskúmaných v rámci auditu, ktoré boli spolufinancované z TEN-T a schválené pred rokom 2006, by sa v každom prípade realizovalo, aj keď s úpravami a/alebo s dodatočným rizikom. Na druhej strane v návrhu dôležitého projektu schváleného v období 2007 – 2013 (tunel na úpätí Brenneru) sa uvádza, že bez spolufinancovania EÚ by sa projekt nerealizoval.
- 30.** Oprávnené štáty majú možnosť čerpať prostriedky aj z Kohézneho fondu a EFRR na financovanie rozvoja železničnej infraštruktúry (sedem z 21 úsekov preskúmaných v rámci auditu získalo financovanie z týchto zdrojov). Napríklad v Španielsku všetky finančné prostriedky z Kohézneho fondu vynaložené na železničnú infraštruktúru v období 2000 – 2006 boli sústredené na prioritné projekty. Neexistuje však žiadna formálna požiadavka zameriavať investície Kohézneho fondu prioritne na cezhraničné úseky.

31. S napredovaním rozvoja infraštruktúry v cezhraničných miestach súvisia politické, ako aj technické výzvy. Často si vyžadujú zdĺhavé rokovania medzi susediacimi členskými štátmi na základe medzivládnych konferencií predtým, ako sa podpíšu dvojstranné dohody, zväčša v podobe formálnych zmlúv. Pri celkovom preskúmaní pokroku na 13 cezhraničných úsekoch na základe vzorky prioritných projektov sa zistilo, že treba dosiahnuť ešte mnoho a je potrebné značné množstvo neustálej práce predtým, ako sa ukončí rozvoj týchto úsekov (pozri **tabuľku 3**).

TABUĽKA 3

ROZVOJ INFRAŠTRUKTÚRY NA CEZHRANIČNÝCH ÚSEKCH NA ZÁKLADE VZORKY PRIORITNÝCH PROJEKTOV

		Miesto	Ukončené	Prebieha konštrukcia	Štúdie/ prípravná fáza	Plánovanie sa ešte nezačalo
Prioritný projekt 1	Nemecko-Rakúsko	Mníchov-Kufstein			✓	
	Rakúsko-Taliansko	Brennerský tunel			✓	
Prioritný projekt 2	Nemecko-Belgicko	Aachen-Düren-Kolín		✓		
	Holandsko-Belgicko	Rotterdam-Antverpy	✓			
Prioritný projekt 3	Francúzsko-Španielsko (Atlantik)	Dax-Vitoria				✓
	Francúzsko-Španielsko (Stredozemie)	Perpignan-Figueras	✓			
Prioritný projekt 6	Francúzsko-Taliansko	Lyon-Turín			✓	
Prioritný projekt 17	Francúzsko-Nemecko	Most Kehl		✓		
	Nemecko-Rakúsko	Mühldorf-Freilassing				✓
	Rakúsko-Slovensko	Viedeň-Bratislava			✓	
Prioritný projekt 23	Poľsko-Slovensko	Bielsko Biala-Zwardoń			✓	
Prioritný projekt 24	Holandsko-Nemecko	Zevenaar-Emerich		✓		
	Nemecko-Francúzsko	Mulhouse			✓	

KOORDINÁTORI MALI POZITÍVNY VPLYV NA SÚSTREDENIE INVESTÍCIÍ A UĽAHČENIE ROZVOJA PRIORITNÝCH PROJEKTOV

32. Koordinátori mali pozitívny vplyv na zameranie investícií EÚ, najmä prostredníctvom:

- o zjednodušenia kontaktov medzi zúčastnenými stranami s cieľom podporiť napredovanie problematických úsekov prioritných projektov, najmä keď sa preukázalo, že je potrebná zhoda o jasnej spoločnej vízii cieľového trhu so železničnou dopravou a špecifikáciách požadovanej infraštruktúry²² (napríklad dohoda medzi francúzskymi a španielskymi orgánmi o stredomorskej časti prioritného projektu 3²³ a platforma pre brennerský koridor (pozri **rámček 5**));
- o vyzdvihovaním dôležitosti navrhovania určitých úsekov na spolufinancovanie EÚ členským štátom (napríklad úseky týkajúce sa brennerského koridoru v prioritnom projekte 1 a zúžených miest a cezhraničných úsekov v Stuttgarte a medzi Mníchovom a Freilassingom v prioritnom projekte 17) a zároveň zdôrazňovaním, že iné úseky by neboli pozitívne prijaté, napríklad úseky týkajúce sa infraštruktúry staníc, keďže priamo nesúvisia s prevádzkou vlakov;
- o podporou spolupráce medzi železničnými orgánmi v členských štátoch týkajúcej sa zlepšenia výkonnosti dopravy a riešenia prevádzkových a iných problémov v existujúcich koridoroch (napríklad IQC (pozri **rámček 14**), technická pracovná skupina zriadená pre prioritný projekt 6 a koridory ERTMS).

²² Stanovisko európskych koordinátorov v oblasti dopravy: Karel Van Miert, Etienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luís Valente De Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck o budúcnosti politiky TEN-T, Brusel, 6. októbra 2009.

²³ Výročná správa európskeho koordinátora, Etienne Davignon, prioritný projekt 3, Vysokorychlostná železničná os v juhovýchodnej Európe, Brusel, august 2009.

RÁMČEK 5

PLATFORMA PRE BRENNERSKÝ KORIDOR

Uľahčením komunikácie medzi talianskymi, rakúskymi a nemeckými partnermi Karel Van Miert, v tom čase koordinátor, prispel k vytvoreniu platformy pre brennerský koridor, ktorá nadväzujúc na predchádzajúcu spoluprácu predstavovala hlavné fórum pre dosiahnutie dohody o cieľoch a dizajnových špecifikáciách plánov navrhovanej infraštruktúry (vrátane tunela na úpätí Brenneru).

IDENTIFIKÁCIA ÚZKYCH MIEST BY SA DALA ZLEPŠIŤ

- 33.** Presná a spoľahlivá analýza je dôležitým predpokladom identifikácie úsekov so zúženými miestami v prioritných projektoch a je teda kľúčovým faktorom pri stanovovaní priorít pre investície EÚ. Dôkladná empirická analýza zúžených miest na hlavných transeurópskych osiach však nie je k dispozícii a Komisia sa pri ich identifikácii v prvom rade spolieha na vlastné analýzy členských štátov, ku ktorým sa v posledných rokoch pripájali informácie zozbierané koordinátormi.

VO VÝBEROVÝCH POSTUPOCH A POSTUPOCH SCHVAĽOVANIA KOMISIE SA VYSKYTLI NEDOSTATKY

V RÁMCI KOHÉZNEHO FONDU BOLI SCHVÁLENÉ NEDOSTATOČNE PRIPRAVENÉ PROJEKTY

- 34.** Dvor audítorov preskúmal, nakoľko sú postupy schvaľovania projektov železničnej infraštruktúry predložených na spolufinancovanie z Kohézneho fondu a veľkých projektov z EFRR dôkladné, aby sa prostredníctvom nich zistili nedostatky v de-finovaní a príprave projektov.

- 35.** Dvor audítorov zistil, že pri projektoch železničnej infraštruktúry spolufinancovaných z Kohézneho fondu boli technické aspekty v hodnoteniach navrhovaných projektov nedostatočné. Z preskúmaných prípadov vyplynulo, že jedinou kontrolou projektov predložených v rámci Kohézneho fondu bola tzv. interná konzultácia medzi oddeleniami Komisie, v rámci ktorej GR pre regionálnu politiku poskytlo dokumenty v súvislosti s návrhom projektov ostatným oddeleniam Komisie, aby získalo ich stanovisko. Po preskúmaní záznamov Komisie sa však zistilo, že neexistujú dôkazy o dôsledných kontrolách na podporu tohto stanoviska. Keďže neprebehli žiadne konzultácie s nezávislými expertmi na železničnú infraštruktúru, spoliehanie sa výhradne na interné konzultácie nie je dostatočným mechanizmom technického preskúmania. Navyše sa nevenovala dostatočná pozornosť zabezpečeniu primeranej pripravenosti schválených projektov. V prípade projektu Madrid-Levante GR pre regionálnu politiku požiadalo Európsku investičnú banku (EIB) o radu v súvislosti s návrhmi projektov. Avšak napriek tomu, že EIB vyjadrila konkrétne obavy, či bol projekt dostatočne špecifikovaný, jeho financovanie z Kohézneho fondu bolo napokon schválené. Náklady na projekt sa následne zvýšili o 89 % v porovnaní so sumou uvedenou v dokumentoch k návrhu projektu (pozri **rámček 8**). Dvor audítorov poznamenáva, že postup schvaľovania veľkých projektov sa od roku 2007 zmenil.

VÝBEROVÉ POSTUPY PRE PROJEKTY V RÁMCI TEN-T SA AKTUALIZOVALI, EXISTUJE VŠAK PRIESTOR NA ZLEPŠENIE

- 36.** Dvor audítorov preskúmal zmeny výberových postupov pre návrhy projektov železničnej infraštruktúry predložené na spolufinancovanie v rámci TEN-T, a najmä či sa riešili nedostatky, ktoré Dvor audítorov opísal vo svojej predchádzajúcej osobitnej správe.

37. Po predchádzajúcich odporúčaniach Dvora audítorov²⁴ boli výberové postupy pre projekty TEN-T upravené, najmä pokiaľ ide o:

- o aktualizáciu postupov hodnotenia návrhov, hlavne zavedenie využívania nezávislých expertov;
- o príspevok koordinátorov poskytovaním informácií o situácii v teréne v súvislosti s prioritnými projektmi;
- o delegovanie rôznych úloh na nedávno zriadenú výkonnú agentúru pre TEN-T²⁵.

38. Napriek uvedeným zmenám existuje priestor na zlepšenie, pokiaľ ide o využitie analýzy nákladov a výnosov. Je dôležité, aby sa počas výberového postupu dali porovnať výhody navrhovaných projektov na základe analýzy nákladov a výnosov, ako aj prostredníctvom environmentálnej a sociálno-ekonomickej analýzy. Pri preskúmaní dokumentov týkajúcich sa výberu projektov sa zistilo, že pokiaľ ide o analýzu nákladov a výnosov navrhovaného projektu, boli predložené len súhrnné informácie, a že v praxi informácie v týchto zhrnutiach nie sú jednotné z hľadiska obsiahnutých premenných, množstva podrobností alebo nie je špecifikované, na akých predpokladoch bola analýza založená. Predpoklady očakávaných dopravných tokov v budúcnosti sú základným prvkom takýchto analýz. Hoci sa prijalo niekoľko iniciatív na zabezpečenie jednotnosti predpokladov o dopravných tokoch (napríklad v súvislosti s alpskými tunelmi), tieto pokusy sú ojedinelé. Koherentný model dopravných tokov na európskych železniciach, ktorý by sa zohľadňoval pri celkovej politike, ako aj pri výbere špecifických projektov, je ešte potrebné vytvoriť.

²⁴ Osobitná správa č. 6/2005, body 35, 43 a 52 až 58.

²⁵ Rozhodnutie Komisie 2007/60/EC z 26. októbra 2006, ktorým sa zriaďuje Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť podľa nariadenia Rady (ES) č. 58/2003 (Ú. v. EÚ L 32, 6.2.2007, s. 88).

BUDOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY SPOLUFINANCOVANEJ ZO STRANY EÚ V SÚLADE SO ŠPECIFIKÁCIAMI A JEJ UVEDENIE DO POUŽÍVANIA

- 39.** Pri všetkých spolufinancovaných úsekoch vybraných do vzorky na účely auditu Dvor audítorov preskúmal realizáciu projektu doteraz, konkrétne či budovanie infraštruktúry úseku prebieha v súlade so špecifikáciami, a či bola infraštruktúra bez zbytočných odkladov uvedená do používania. Preskúmala sa aj situácia z hľadiska zvýšenia nákladov na projekt.
- 40.** V *prílohe VI* je uvedený stav používania 21 úsekov spolufinancovaných EÚ preskúmaných počas auditu.

PLÁNOVANÁ INFRAŠTRUKTÚRA SA BUDUJE V SÚLADE SO ŠPECIFIKÁCIAMI

- 41.** V prípade 14 dokončených úsekov vo vzorke bola technická infraštruktúra odovzdaná do používania v súlade so špecifikáciami. Odôvodnené úpravy technických špecifikácií sa robili vzhľadom na okolnosti, ktoré vyšli najavo v priebehu výstavby. V jednom prípade sa úplne nerátalo s určitými technickými podmienkami v špecifikáciách návrhu (pozri *rámček 6*).

RÁMČEK 6

TECHNICKÉ PODMIENKY, S KTORÝMI SA ÚPLNE NERÁTALO V ŠPECIFIKÁCIÁCH NÁVRHU

Trať [Norimberg-Ingolstadt](#) sa budovala v súlade so špecifikáciami na zmiešané použitie, počas testovania bezpečnosti však vyšlo najavo, že pre problémy s tlakom vzduchu by vlaky v tunelových úsekoch nemohli popri sebe prejsť. Trať teraz využívajú len vysokorychlostné osobné vlaky.

- 42.** Päť úsekov, ktorých výstavba prebiehala v čase auditu, sa tiež buduje v súlade so špecifikáciami. V prípade dvoch dlhodobých úsekov týkajúcich sa alpských tunelov (Mont-Cenis, Brenner (pozri **fotografiu 5**, s.37)) charakter a rozsah úprav technických špecifikácií, ktoré sa vykonávajú počas fáz plánovania a prieskumu, sú v rámci očakávaní vzhľadom na mimoriadnu komplexnosť týchto úsekov. Tieto úpravy sa robia napríklad s cieľom zohľadniť environmentálne obavy a iné zmeny.
- 43.** Dvor audítorov si povšimol skúsenosť z projektu podporovaného Komisiou, v rámci ktorého sa uľahčilo fungovanie siete na šírenie znalostí o riadení a organizácii veľkých projektov infraštruktúry v Európe²⁶. Z projektu vyplynuli užitočné výsledky, konkrétne nadviazanie kontaktov medzi projektovými manažermi a výmena praktických znalostí, a na tejto skúsenosti možno stavať pri ďalších iniciatívach.

²⁶ Projekt Netlipse podporovaný v rámci šiesteho európskeho rámcového programu pre výskum a technologický rozvoj (www.netlipse.eu).

RÁMČEK 7

MEDZINÁRODNÝ ÚSEK PERPIGNAN-FIGUERAS

Medzinárodný úsek Perpignan a Figueras (dlhá 44 km vrátane 8 kilometrového tunela Perthus) umožní vlakom s rozchodom UIC premávať medzi Francúzskom a Španielskom bez zastavenia a zabezpečí zlepšený tok nákladnej a osobnej dopravy. Tento úsek bol jediným výhradne verejno-súkromným partnerstvom v kontrolnej vzorke a zmluvný dodávateľ ukončil výstavbu infraštruktúry na konci roku 2009. Vďaka dôslednej a podrobnej príprave sa projekt dokončil viac-menej načas a v medziach stanoveného rozpočtu. Aj keď trať spojená so železničnou sieťou v Perpignane, vo Figueras, na španielskej strane zatiaľ spojovacia trať chýba. Práce medzi Barcelonou a Figueras na spojenie rozchodu UIC momentálne prebiehajú, nebudú však dokončené do roku 2012. Minimálne dva roky po ukončení projektu teda nie sú vyhliadky na nový medzinárodný úsek pripravený na plné využívanie. Provizórne riešenie, ktorým je inštalácia tretej koľajovej trate medzi Gironou a Figueras umožňujúcej vlakom UIC aj vlakom s rozchodom používaným na Pyrenejskom polostrove využívať trať, možno bude zavedené koncom roku 2010, v najlepšom prípade však pôjde len o čiastočné využívanie novej trate.

Fotografia 3 – Zatiaľ nevyužívané nové trate na medzinárodnom úseku Perpignan-Figueras



© Európsky dvor audítorov, marec 2009.

PRED UVEDENÍM INFRAŠTRUKTÚRY DO POUŽÍVANIA SA NIEKEDY VYSKYTUJÚ ONESKORENIA

44. V čase auditu boli všetky s výnimkou dvoch zo 14 dokončených úsekov pripravené na uvedenie do používania. V prípade jedného dôležitého cezhraničného úseku (medzinárodný úsek Perpignan-Figueras medzi Francúzskom a Španielskom (pozri **rámček 7** a **fotografiu 3**)) však odklad pripojenia k susedným úsekom znamenal, že napriek tomu, že bola infraštruktúra dokončená, nebola pripravená na uvedenie do používania.

ZVÝŠENIE NÁKLADOV SA ZISTILO NA VŠETKÝCH ÚSEKOCH, NAJMÄ V DÔSLEDKU NEPREDVÍDATEĽNÝCH FAKTOROV

45. Zvýšenie nákladov na projekty sa zistilo vo všetkých prípadoch (pozri **rámček 8**). V takmer všetkých prípadoch tento nárast vyplynul z nepredvídateľných faktorov, ktoré vyšli najavo vo fáze výstavby, napríklad nečakane ťažké geografické podmienky, požiadavky v súvislosti s ochranou životného prostredia, bezpečnostné požiadavky a vyššie ponuky zmluvných dodávateľov než sa očakávalo²⁷.

²⁷ Z akademického prieskumu vyplýva, že megaprojekty sú veľmi zložitými počinmi a z historického hľadiska zvýšenie nákladov výrazne presahujúce pôvodné rozpočty je veľmi bežné; v skutočnosti je bežné prekročenie nákladov o 50 % až 100 % v reálnom vyjadrení a prekročenie nákladov o 100 % nie je nezvyčajné. Flyberg B, Bruzelius N a Rothengatter W, *Megaprojects and risk: An anatomy of ambition* (Megaprojekty a riziko: Anatómia ambície), Cambridge University Press, 2003, s. 44. Pozri tiež Hugo Priemus, Bent Flyvbjerg, Bert Van Wee: *Decision-making on Mega-projects: Cost-benefit Analysis, Planning and Innovation* (Rozhodovanie o megaprojektoch: analýza nákladov a výnosov, plánovanie a inovácie), Edward Elgar Publishing Ltd, 2008, ISBN 1845427378.

RÁMČEK 8

ZVÝŠENIA NÁKLADOV ZISTENÉ NA ÚSEKU PRESKÚMANOM V RÁMCI AUDITU

Informácie o nákladoch boli k dispozícii pri 19 kontrolovaných úsekoch z 21. V prípade 11 úsekov bolo zvýšenie nákladov do 49 %, pri šiestich úsekoch bolo v rozmedzí 50 % až 100 % a pri dvoch častiach zvýšenie nákladov presiahlo 100 %. Celkovo rozsah týchto zvýšení bol v súlade s mierou zistenou v iných štúdiách rozsiahlych projektov týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry. Spomedzi kontrolovaných úsekov bolo zvýšenie nákladov najvýraznejšie na úseku **Varšava-Gdynia** (financovanej v rámci Kohézneho fondu), kde nárast predstavoval 166 % odhadovaných nákladov, zo 475 mil. EUR uvedených v návrhu projektu v roku 2004 na 1 265 mil. EUR podľa posledných odhadov v novembri 2009.

- 46.** Pri projektoch, ktoré boli dôsledne a podrobne pripravené, bola menšia pravdepodobnosť zvýšenia nákladov, ako to bolo napríklad pri projekte Perpignan-Figueras dokončenom viac-menej načas a v medziach stanoveného rozpočtu (pozri **rámček 7**). Na druhej strane pri projektoch, ktorých príprava bola menej dôsledná a podrobná, bolo riziko výraznejšieho zvýšenia nákladov vyššie, napríklad v prípade úseku Madrid-Levante, pri ktorom EIB vyjadrila obavy, sa náklady zvýšili o 89 % (pozri bod 35).
- 47.** Tieto zvýšenia nákladov nemali priamy vplyv na rozpočet EÚ, pretože investície EÚ sa obmedzovali len na pôvodne pridelené sumy. Mali by sa však brať do úvahy z hľadiska veľkých investičných potrieb prioritných projektov, ako aj z hľadiska skutočnosti, že prilákanie investícií zo súkromného sektora sa považuje za čoraz dôležitejšie. Riziko zvýšenia nákladov na projekt môže zhoršiť obavy v súvislosti s nízkou návratnosťou investícií a demotivovať tak investorov zo súkromného sektora.
- 48.** S cieľom zohľadniť zložitý charakter projektov a riziko zvýšenia nákladov, sa pri niektorých projektoch (napríklad projekt tunelu na úpätí Brenneru) vyčlenili rezervy na nepredvídané výdavky, aby sa zmiernil vplyv týchto zvýšení na celkové rozpočty.

VÝKONNOSŤ DOPRAVY NA ÚSEKCH FINANCOVANÝCH Z INVESTÍCIÍ EÚ V KONTEXTE PRIORITNÝCH PROJEKTOV

- 49.** Služby vo vysokorýchlostnej osobnej doprave sú vo všeobecnosti navrhnuté, aby slúžili trhom medzi dôležitými mestskými oblasťami a boli schopné konkurovať cestnej doprave a leteckej doprave na krátke vzdialenosti, schopnosť ponúknuť spoľahlivé, pohodlné a najmä rýchle cestovanie z miesta na miesto je preto prvoradá. Zdôvodnenie pre nákladnú dopravu je odlišné – čím je cesta dlhšia, tým väčší je pre železničnú dopravu potenciál byť konkurencieschopnou v porovnaní s inými spôsobmi dopravy, najmä cestnou. Preprava cez viac než jednu národnú sieť je nevyhnutná pri dlhších transeurópskych trasách.

50. Keď bude železničná infraštruktúra dokončená a v prevádzke, rozsah jej plného využívania bude závisieť od železničných služieb, ktoré ju budú prevádzkovať podľa očakávaní. Dvor audítorov preskúmal:
- o či výkonnosť dopravy je v súlade s očakávaniami, a to na úsekoch zameraných na vysokorýchlostné služby v osobnej doprave, ako aj na konvenčných úsekoch pre nákladnú a zmiešanú dopravu;
 - o do akej miery systémové prekážky obmedzujú výkonnosť v sieťach, na ktorých sa nachádzajú úseky spolufinancované EÚ a aký pokrok sa vykonal na ich zmiernenie.
51. V **prílohe VI** je uvedený stav používania úsekov spolufinancovaných EÚ preskúmaných počas auditu.

Fotografia 4 – Vysokorýchlostný osobný vlak AVE na stanici v Chamartín pred odchodom na trať Madrid-Segovia-Valladolid prechádzajúcou 28-kilometrovým tunelom Guadarrama



© Európsky dvor audítorov, marec 2009.

VÝKONNOSŤ NA ÚSEKOCH ZAMERANÝCH NA VYSOKORÝCHLOSTNÉ SLUŽBY V OSOBNEJ DOPRAVE JE V SÚLADE S OČAKÁVANIAMI

- 52.** Osem úsekov z 21, ktoré boli preskúvané v rámci auditu, bolo súčasťou budovania nových vysokorýchlostných tratí pre osobnú dopravu, z ktorých bolo počas auditu v prevádzke sedem (pozri **fotografiu 4**). Železničné služby sa poskytujú podľa očakávaní na šiestich tratiach a problémy týkajúce sa odkladu spustenia plnej prevádzky železničných služieb na zvyšnej trati boli nedávno vyriešené (HSL Zuid). Navrhovatelia projektov zväčša predpovedali, že projekty budú mať výrazný dosah na cieľové trhy, a z dostupných údajov vyplýva, že dosiahnutá výkonnosť je skutočne na očakávanej úrovni (pozri **rámček 9**). Skutočnosť, že táto infraštruktúra je zameraná na jasne definované a homogénne služby, znamená, že jej využívanie, hoci značne technické, nekomplikuje potreba jej prispôsobenia na zmiešané použitie.

RÁMČEK 9

SLUŽBY VO VYSOKORÝCHLOSTNEJ OSOBNEJ DOPRAVE SPLŇAJÚ CIELE

V dôsledku úseku **Madrid-Barcelona** sa čas potrebný na cestu medzi týmito dvoma mestami skrátil zo 6h35 (v roku 1998) na 2h30, čím sa získal trhový podiel na úkor trás leteckých služieb. Počet cestujúcich sa zvýšil z 2,62 milióna (2007) na 5,8 milióna (2008).

Úsek **Berlín hlavná stanica** dosiahol 25-minútovú úsporu času pri prestupoch medzi osami sever-juh a východ-západ a poskytuje úplne nové dopravné trasy.

Úsek **LGV Est (fáza 1)** umožňuje dosiahnuť rýchlosť do 320 km/h, čím sa skrátil čas potrebný na cestu medzi Parížom a Štrasburgom z 3h50 na 2h20 a medzi Parížom a Luxemburgom z 3h35 na 2h05, čo viedlo k zníženiu leteckých služieb medzi Parížom a letiskami v blízkosti miest, ktoré teraz využívajú prínos z vysokorýchlostných železničných spojení.

Vysokorýchlostné trate pre osobnú dopravu **Frankfurt nad Mohanom-Kolín** a **Norimberg-Ingolstadt** zlepšili priamu osobnú dopravu, a zároveň uvoľnili kapacitu na zavedených zmiešaných/nákladných tratiach.

VÝKONNOSŤ DOPRAVY NA ÚSEKOKCH S KONVENČNOU NÁKLADNOU A ZMIEŠANOU DOPRAVOU ZATIAĽ NESPLŇA OČAKÁVANIA

- 53.** Z úsekov preskúmaných počas auditu sa 13 týkalo infraštruktúry pre zmiešanú a nákladnú dopravu, z ktorých len päť bolo uvedených do prevádzky. Cieľom týchto úsekov bolo spravidla riešenie problému zúžených miest, zvýšenie kapacity a skrátenie času potrebného na cestu (pozri tiež **rámček 10** týkajúci sa alpských tunelov).
- 54.** Dosiahnutie cieľov v súvislosti s výkonnosťou na piatich úsekoch, ktoré sú v prevádzke, je problematické do tej miery, že doteraz sa ani jedna z nich nevyužíva podľa plánu. Hlavné faktory, ktoré ovplyvňujú dosiahnutie cieľov v súvislosti s výkonnosťou, sa týkajú na jednej strane dopytu po službách, ktoré by sa potenciálne mohli prevádzkovať na infraštruktúre, a na druhej strane interoperability a iných prekážok v systéme železníc, ktoré sú príčinou diskontinuity transeurópskych železničných služieb. To potvrdzuje, že celkový pokrok transeurópskej železničnej dopravy závisí od dosiahnutia súčinnosti medzi účinkami legislatívnych opatrení týkajúcich sa trhov a opatrení politiky v súvislosti s interoperabilitou a spolufinancovaním, a tento názor zdôrazňujú aj koordinátori²⁸.

²⁸ Stanovisko európskych koordinátorov v oblasti dopravy: Karel Van Miert, Etienne Davignon, Carlo Secchi, Laurens Jan Brinkhorst, Péter Balázs, Karla Peijs, Luís Valente De Oliveira, Pavel Telička, Karel Vinck o budúcnosti politiky TEN-T, Brusel, 6. októbra 2009.

OSOBITNÉ ÚSEKY: ALPSKÉ TUNELY V BRENNERI A MONT-CENIS

Tieto úseky sú mimoriadne rozsiahle a v rámci nich sa budujú tunely medzi Rakúskom a Talianskom (**Brenner**) a Francúzskom a Talianskom (**Mont-Cenis**), aby sa uľahčila účinnejšia nákladná a osobná doprava tým, že sa eliminuje potreba prechodu cez Alpy po existujúcich obmedzených trasách, čo je nežiaduce z dopravného, ako aj environmentálneho hľadiska. Hoci sa očakáva, že ich využitie bude zmiešané, ich prvoradým zameraním je nákladná doprava. Navrhovatelia projektov očakávajú, že budú mať transformačný vplyv na trh s cieľovými trasami umožnením omnoho vyšších objemov nákladov, než je možné prepravovať v súčasnosti, čím získajú výrazný celkový podiel na trhu v porovnaní s ostatnými spôsobmi dopravy. Projekty sú dlhodobým úsilím vyžadujúcim si 10 až 15 rokov a v súčasnosti sú vo fázach plánovania a prieskumu.

Fotografia 5 – Vstup do prieskumného tunela k tunelu na úpätí Brenneru vo Fortezze



© Európsky dvor audítorov, február 2009.

SYSTÉMOVÉ PREKÁŽKY MAJÚ NEGATÍVNY VPLYV, KTORÉHO ROZSAH MÔŽE BYŤ PODOBNÝ PRÍNOSU VÝKONNOSTI VYPLÝVAJÚCEMU Z NÁKLADNÝCH INVESTÍCIÍ DO INFRAŠTRUKTÚRY

- 55.** Využitie železničnej infraštruktúry závisí od rôznych faktorov vrátane všeobecných hospodárskych podmienok²⁹, súvisiaceho vývoja v prístavoch, tuneloch atď. (pozri **rámček 11**) a tiež od ostatných investícií do železničného systému (pozri **rámček 12**).
- 56.** Systémové prekážky sú rovnako dôležité. V prípade transeurópskych vysokorýchlostných služieb v osobnej doprave, ako sa prevádzkujú medzi Parížom, Bruselom a Londýnom, sú zavedené osobitné opatrenia, ktorými sa zabezpečilo, že vlaky nemusia zastavovať na hraniciach. Napríklad lokomotívy sú vybavené tak, aby boli interoperabilné s viacerými trakčnými sústavami a kontrolnými (signalizačnými) systémami a k týmto špecifickým tratiam sa dohodli prevádzkové pravidlá atď. Napriek zložitosti sa dá táto úloha zvládnuť, pretože služba je zameraná na jediný účel a hlavné zúčastnené strany vyvíjajú jasnú snahu o riešenie eventuálnych problémov.

²⁹ Správa Komisie Rade a Európskemu parlamentu, Druhá správa o monitorovaní vývoja železničného trhu, KOM(2009) 676 v konečnom znení, Brusel, 18.12.2009.

Fotografia 6 – Skladisko vagónových náprav pri zariadení na výmenu rozchodu koľají TRANSFESA v Cerbère na francúzsko-španielskej hranici



© Európsky dvor audítorov, marec 2009.

RÁMČEK 11

ČASTI INFRAŠTRUKTÚRY, KTORÝCH VYUŽÍVANIE SA BUDE REALIZOVAŤ LEN PO USKUTOČNENÍ ĎALŠÍCH PROJEKOV

Betuweroute sa tiahne v smere východ-západ medzi rotterdamským prístavom a hranicou medzi Holandskom a Nemeckom a je určená výhradne na nákladnú dopravu. Hoci infraštruktúra trate bola plne k dispozícii na železničné služby v júni 2007 s reálnou maximálnou kapacitou v priemere 380 vlakov za deň, v súčasnosti tadeto prechádza 20 vlakov a očakáva sa, že do roku 2013 sa ich počet zvýši na 150 za deň: limitujúcim faktorom doteraz bolo postupné zavádzanie lokomotív kompatibilných so signalizačným systémom ERTMS, úrovne 2. Predpokladá sa, že doprava sa zvýši na 380 súprav za deň po zavedení plánov na druhú zónu *Maasvlakte* v prístave.

Využívanie úseku **Kufstein-Innsbruck** spolufinancovanej zo strany EÚ, ktorej budovanie prebieha na brennerskom koridore medzi Mníchovom a Veronou, bude obmedzené objemom dopravy, ktorá môže prejsť cez horský priesmyk na stanici pri Brennersee. Táto situácia sa výrazne zlepší až v roku 2022, keď budú železničné trate cez práve budovaný **tunel na úpätí Brenneru** uvedené do prevádzky na koridore.

Využívanie medzinárodného úseku **Perpignan-Figueras** závisí sčasti od toku nákladnej dopravy medzi Španielskom a Francúzskom a vývoj, ku ktorému dôjde v prístavoch (napríklad v Barcelone), bude mať dôležitý vplyv.

RÁMČEK 12

INFRAŠTRUKTÚRA VYBUDOVANÁ NA PODPORU SLUŽIEB, PO KTORÝCH SA NEOČAKÁVA ŠPECIFICKÝ DOPYT V KRÁTKODOBOM A STREDNODOBOM HORIZONTE

Vysokorýchlostné trate s vysokou kapacitou **Rím-Neapol** a **Bologna-Florenca** boli vybudované pre nákladné aj osobné vlaky. Na to, aby mohli nákladné vlaky jazdiť takisto ako osobné, boli potrebné značné investície do prepojenia s konvenčnými traťami. Vybudovanie tunelov, mostov a viaduktov na obmedzenie stúpajúcich a klesajúcich úsekov bolo tiež potrebné, ako aj zvýšenie nosnosti náprav. Na týchto tratiach zatiaľ nepremávajú žiadne nákladné vlaky a hoci sa očakáva, že niekedy v budúcnosti začnú, medzi prevádzkovateľmi vlakov neexistujú k tomu žiadne konkrétne plány.

Na tratiach **Rím-Neapol**, **Bologna-Florenca** a **Pioltello-Treviglio** nákladné lokomotívy, ktoré sú k dispozícii, nie sú schopné jazdiť stanovenou minimálnou rýchlosťou 120 km/h.

Na trati **Rača-Trnava-Piešťany** by mohli vlaky jazdiť rýchlosťou 160 km/h, avšak na Slovensku momentálne nepremávajú vlaky, ktoré by boli schopné túto rýchlosť dosiahnuť.

57. Situácia pri konvenčných tratiach, na ktorých premáva zmiešaná nákladná aj osobná doprava, je však problematickejšia. Prekračovanie hraníc medzi niektorými národnými železničnými systémami je stále komplikované vzhľadom na to, že mnohé transeurópske železničné služby sú prerušené z dôvodu nevyhnutného zastavenia v hraničných miestach. Dvor audítorov zaznamenal rôzne komplikácie vrátane odlišností v rozchode koľají, trakčných sústavách, kontrolných (signalizačných) systémoch, dĺžke vlakov a prevádzkových pravidiel. Medzi ďalšie dôvody prečo vlaky musia zastavovať patria odmietnutie koľajových vozidiel schválených na prevádzku v iných členských štátoch, problémy v súvislosti s kvalifikáciou a osvedčením vlakového personálu, technickými a obchodnými kontrolami, riadením dopravy v reálnom čase (pozri prehľad týchto problémov spolu s príkladmi z úsekov vo vzorke vybranej na audit a transeurópskych osí, na ktorých sa nachádzajú, v **prílohe VII**). Hoci tieto komplikácie na hraniciach nemusia nevyhnutne jednotlivo znamenať značné oneskorenie, ich kumulatívny účinok môže byť výrazný, konkrétne môžu spôsobiť problémy v riadení dopravy s rizikom dopravných zápch a následných omeškaní (pozri **rámček 13**).

Fotografia 7 – Zariadenie na riadenie dopravy na stanici pri Brennersee



© Európsky dvor audítorov, február 2009.

CESTA NÁKLADNÉHO VLAKU Z MNÍCHOVA DO STANICE PRI BRENNERSEE

Pred odchodom z Mníchova sa vykonáva technická a obchodná kontrola (pozri **fotografiu 2**), pri ktorej sa preverí, či je vlak správne zostavený a brzdomý systém plne funkčný. Vlak vybavený dvomi lokomotívami vedie jediný nemecky hovoriaci rušňovodič.

Pri vstupe na rakúsku železničnú sieť v Kufsteine nie sú potrebné žiadne úpravy vlaku, pretože prevádzkové pravidlá v Nemecku a Rakúsku sú harmonizované, a príslušné železničné orgány formálne akceptujú štandardy druhej strany týkajúce sa istých malých rozdielov. Pripája sa tretia lokomotíva na pomoc pri výstupe k Brennersee (pozri **fotografiu 8**).

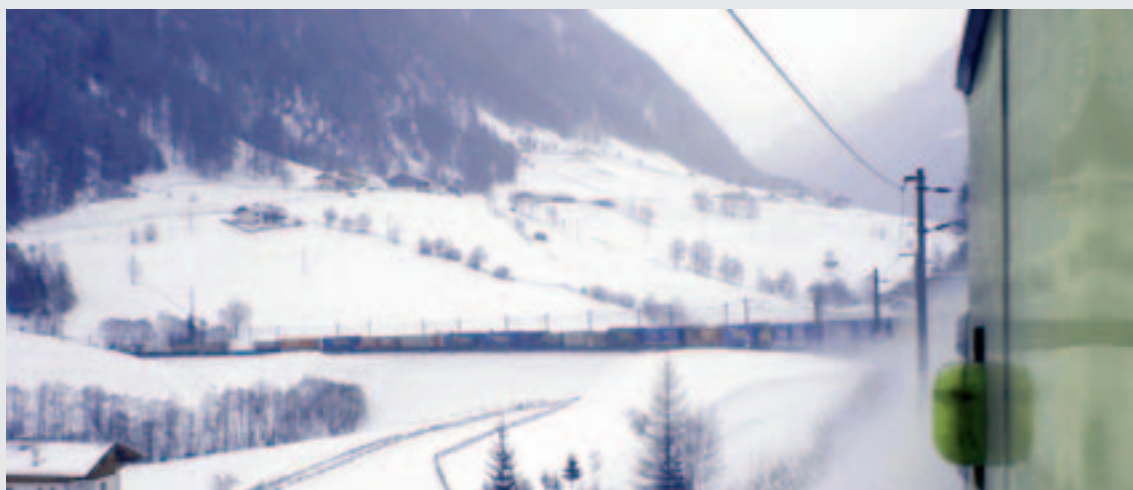
Pri dosiahnutí vrcholu hory na stanici pri Brennersee (rakúsko-talianska hranica) sa vykoná odsunutie dvoch lokomotív, ktoré už nie sú potrebné. Vykonajú sa ostatné úlohy potrebné z dôvodu rozdielov v talianskych a rakúskych prevádzkových pravidlách, konkrétne:

- výmena vodiča: v talianskych prevádzkových pravidlách sa požadujú dvaja taliansky hovoriaci rušňovodiči (s povolením viesť vlak v Taliansku), ktorí nahradia jediného nemecky hovoriaceho rušňovodiča (s povolením viesť vlak v Nemecku a Rakúsku);
- výmena koncových označení: v Nemecku a Rakúsku sa požaduje mať na konci vlaku nainštalované reflexné tabule³⁰, kým v Taliansku reflexné tabule nie sú povolené, namiesto nich sa požadujú rozsvietené zadné svetlá (pozri **fotografiu 9**, s. 47).

Hoci sa technická kontrola vykonala pred odchodom z Mníchova a trasa do Verony je dlhá len 448 km (čo je menej než maximálna trasa 700 km, ktorá sa požaduje v talianskych právnych predpisoch), ďalšia kontrola, ktorá trvá 25 minút, sa vykoná na stanici pri Brennersee. Táto dodatočná kontrola sa vykonáva, pretože taliansky železničný podnik neuznáva technické kontroly vykonávané nemeckým železničným podnikom v Mníchove. Dodatočná kontrola sa nevykonáva v opačnom smere, pretože nemecký železničný podnik akceptuje kontrolu vykonanú talianskym partnerom.

³⁰ Presný vzor reflexných tabúl sa podľa nemeckých a rakúskych prevádzkových pravidiel jemne líši, ale obe krajiny tabuľu tej druhej vzájomne uznávajú.

Fotografia 8 – Nákladný vlak stúpajúci cez Alpy v Rakúsku smerom k stanici pri Brennersee



© Európsky dvor auditorov, február 2009.

- 58.** Pokrok v zmierňovaní týchto prekážok potenciálne uľahčí zavedenie zmien do transeurópskej dopravy, ktoré majú podobný rozsah ako prínos výkonnosti vyplývajúci z dôležitých investícií do infraštruktúry (v **tabuľke 4** je uvedené porovnanie týkajúce sa prioritného projektu 1). Tento pokrok si vyžaduje skôr spoluprácu medzi orgánmi členských štátov ako finančné investície do infraštruktúry.

TABUĽKA 4

ÚSPORA 25 MINÚT A MEŠKANIE 25 MINÚT V RÁMCI PRIORITNÉHO PROJEKTU 1

25 minút

Čas cesty ušetrený vybudovaním novej vysokorychlostnej trate medzi Norimbergom a Ingolstadtom v Nemecku s celkovými nákladmi vo výške 2 336 mil. EUR (so spolufinancovaním EÚ z TEN-T vo výške 134 mil. EUR)

Dodatočný čas potrebný na technickú kontrolu vlakov na vstupe do Talianska na stanici pri Brennersee na rakúsko-talianskej hranici, pretože taliansky železničný podnik neakceptuje technickú kontrolu vykonávanú jeho nemeckým partnerom pri odchode z Mníchova

59. Hoci je existencia týchto prekážok na dôležitých koridoroch v železničnom priemysle v Európe dobre známa, na európskej úrovni nie je k dispozícii žiadna štúdia týkajúca sa dôležitých osí, v ktorej by sa tieto problémy ucelene opísali, vyčíslil ich vplyv a našli možné riešenia.
60. Zmierňovanie systémových prekážok na transeurópskych osiach si vyžaduje dohodu medzi členskými štátmi. Snahy na európskej úrovni pochádzajú z pomerne nedávneho obdobia, keďže dosiahnutie pokroku v dvojstrannom kontexte je z historického hľadiska zložité. Existuje pozoruhodná výnimka, v rámci ktorej sa dosiahol dôležitý úspech a inštitúcie členských štátov spolupracujú na zlepšení výkonnosti železničnej dopravy na železničnej osi (pozri **rámček 14**). Iné podobné iniciatívy sa vyvíjajú často s podporou koordinátorov vymenovaných Komisiou, ako je to napríklad pri brennerskom koridore.
61. Pokrok týkajúci sa jednej z tém sa riešil na európskej úrovni, a v tejto súvislosti sa v roku 2008 prijal právny predpis zameraný na uľahčenie vzájomného uznávania koľajových vozidiel medzi národnými železničnými sieťami³¹.

³¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. ES L 191, 18.7.2008, s. 1).

RÁMČEK 14

MEDZINÁRODNÁ SKUPINA NA ZLEPŠENIE KVALITY ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V KORIDORE SEVER-JUH (ROTTERDAM-JANOV) (IQC)

Od roku 2003 nemecké, holandské, talianske a švajčiarske orgány v oblasti železničnej dopravy spolupracujú na analýze a riešení problémov týkajúcich sa koridoru. Dosiahli isté pozoruhodné úspechy, týkajúce sa napríklad vzájomného uznania rušňovodičov a vzájomné uznávanie vozového parku. V roku 2008 sa zriadilo Európske zoskupenie hospodárskych záujmov a bol vytvorený úrad pre programové riadenie na účely riadenia práce zoskupenia. Schválil sa 14 bodový akčný plán, v ktorom sa opakujú zistenia z tejto správy zdôraznením dôležitosti aspektov, akými sú zavedenie ERTMS, prevádzkové pravidlá a osvedčovanie vlakového personálu, ktoré sú hlavnými prekážkami pre transeurópsku dopravu.

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

- 62.** Spolufinancovaním rozvoja železničnej infraštruktúry EÚ prispela k poskytovaniu nových možností pre transeurópsku železničnú dopravu. Prijatím určitých opatrení by však mohlo vynakladanie finančných prostriedkov EÚ prinášať väčšiu hodnotu.
- 63.** Prioritné projekty sú hlavným mechanizmom na koordináciu a sústredenie finančných zdrojov, a preto je dôležité aby sa pri ich definovaní zohľadňovali súčasné a očakávané potreby. Doteraz však neboli definované na základe analýzy súčasných a očakávaných dopravných tokov a nepredstavujú definitívny popis hlavných transeurópskych železničných osí (pozri body 19 až 24).

ODPORÚČANIE Č. 1

S cieľom sústrediť finančné prostriedky EÚ by Komisia pri budúcich úvahách o definícii prioritných projektov mala:

- o spolupracovať s členskými štátmi a železničnými inštitúciami, aby sa rozšírila **vedomostná a analytická báza** na európskej úrovni týkajúca sa súčasných a očakávaných dopravných tokov na európskych železniciach;
- o zistiť, po ktorých transeurópskych koridoroch je **skutočný alebo predpokladaný dopyt**.

- 64.** Zameranie investícií EÚ do infraštruktúry z TEN-T je dôležité. Zlepšilo sa sústredenie spolufinancovania z TEN-T na cezhraničné úseky, ale v týchto lokalitách v rámci prioritných projektov vo vzorke treba dosiahnuť ešte mnoho. Koordinátori boli pozitívnym prínosom, je však potrebné ešte zlepšiť analýzu týkajúcu sa zúžených miest. V postupoch schvaľovania projektov Kohézneho fondu sa na úrovni Komisie vyskytli nedostatky a pri výberových postupoch projektov TEN-T existuje priestor na zlepšenia (pozri body 25 až 38).

ODPORÚČANIE Č. 2

Komisia by mala:

- o zabezpečiť vypracovanie dôkladnej analýzy najdôležitejších úsekov **so zúženými miestami** v rámci prioritných projektov na podporu rozhodnutí o zameraní finančných prostriedkov TEN-T;
- o stavať na úlohách, ktoré doteraz zohrávali koordinátori, a zvážiť vymenovanie ďalších **koordinátorov** na pokrytie ostatných prioritných projektov;
- o ubezpečiť sa, že **postupy schvaľovania projektov v rámci Kohézneho fondu sú dôkladné**, najmä pokiaľ ide o preskúvanie technických charakteristík, a s ohľadom na výrazné riziká v súvislosti so zvýšením nákladov zabezpečiť, aby boli navrhované projekty dôsledne pripravené vychádzajúc z osvedčených postupov, ktoré boli overené v rámci projektov realizovaných načas a v medziach rozpočtu;
- o zlepšiť kvalitu analýz nákladov a výnosov **pri výberových postupoch TEN-T**.

- 65.** Prostredníctvom projektov spolufinancovaných EÚ týkajúcich sa infraštruktúry sa zrealizovala plánovaná infraštruktúra v súlade so špecifikáciami a po ich ukončení sa vytvorili nové a kvalitnejšie možnosti železničnej dopravy v kľúčových úsekoch prioritných projektov. V mnohých prípadoch sa úpravy technických špecifikácií robili vzhľadom na okolnosti, ktoré vyšli najavo v priebehu výstavby (pozri body 39 až 48).

ODPORÚČANIE Č. 3

Komisia by na základe predchádzajúcich skúseností, napríklad s projektom Netlipse, mala prevziať iniciatívu **pri uľahčovaní výmeny poznatkov** a skúseností o rozvoji železničnej infraštruktúry medzi navrhovateľmi projektov.

- 66.** Na tratiach zameraných na vysokorýchlostné služby v osobnej doprave, ktoré sa v plnej miere prevádzkujú podľa plánu, sa dosiahli zreteľné zlepšenia. Avšak využívanie konvenčných úsekov na zmiešanú a nákladnú dopravu, ktoré ťažia zo spolufinancovania EÚ, ovplyvňuje niekoľko faktorov, ktoré spôsobujú, že železničné služby zatiaľ nefungujú naplno na očakávanej úrovni. V európskej železničnej sieti pretrvávajú systémové prekážky, najmä v hraničných miestach (pozri body 49 až 61).

ODPORÚČANIE Č. 4

Komisia by mala:

- o zvážiť, nakoľko je možné dosiahnuť väčšiu hodnotu za hospodárenie s finančnými prostriedkami EÚ prostredníctvom kladenia väčšieho dôrazu na **zmiernenie praktických prekážok** cezhraničnej železničnej doprave, ktoré samy osebe nesúvisia s infraštruktúrou;
- o podnietiť vznik **spolupráce medzi železničnými inštitúciami členských štátov na úrovni koridorov** (ako je štruktúra zavedená na koridore Rotterdam-Janov) a poskytovať jej podporu, aby sa odstránili prekážky bezproblémovej železničnej doprave na existujúcej infraštruktúre.

Túto správu prijala komora II s predsedajúcim komory Mortenom LEVYSOHNOM, členom Dvora audítorov, v Luxemburgu na svojom zasadnutí dňa 8. septembra 2010.

Za Dvor audítorov



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
predseda

Fotografia 9 – Zadné svetlá, ktoré sa vyžadujú pri doprave v Taliansku, pripravené na pripevnenie na stanici pri Brennersee



© Európsky dvor audítorov, marec 2009.

PREHĽAD HLAVNÝCH PRÁVNÝCH PREDPISOV EÚ V OBLASTI ŽELEZNÍC

		Legislatívny akt	Zmeny a doplnenia	
Orgány a trhy	Rozvoj železníc Spoločenstva	Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva	Smernica 2001/12/ES Smernica 2004/51/ES Smernica 2007/58/ES	
	Európska železničná agentúra	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra	Nariadenie (ES) č. 1335/2008	
	Udeľovanie licencií	Smernica Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 o udeľovaní licencií železničným podnikom	Smernica 2001/13/ES Smernica 2004/49/ES	
	Pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry a vyberanie poplatkov za používanie infraštruktúry	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii	Rozhodnutie 2002/844/ES Smernica 2004/49/ES Smernica 2007/58/ES	
	Pravidlá o štátnej pomoci	Oznámenie Komisie – Usmernenia Spoločenstva k štátnej pomoci železničným podnikom	(2008/C 184/07)	
Bezpečnosť a interoperabilita	Interoperabilita	Interoperabilita konvenčnej železničnej sústavy	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy	Smernica 2004/50/ES Smernica 2007/32/ES
		Interoperabilita systému trans-európskych vysokorýchlostných železníc	Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc	Smernica 2004/50/ES Smernica 2007/32/ES
		Interoperabilita systému železníc v Spoločenstve	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve	
	Bezpečnosť	Bezpečnosť železníc	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva	Smernica 2008/110/ES
			Nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 z 13. júna 2007 o používaní spoločných európskych vzorov bezpečnostných osvedčení a žiadostí v súlade s článkom 10 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES a o platnosti bezpečnostných osvedčení predkladaných podľa smernice 2001/14/ES	

		Legislatívny akt	Zmeny a doplnenia
Zamestnanci železníc	Rušňovodiči	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve	
	Mobilní pracovníci	Smernica Rady 2005/47/ES z 18. júla 2005 o Dohode medzi Spoločenstvom európskych železníc (CER) a Európskou federáciou pracovníkov v doprave (ETF) o niektorých aspektoch pracovných podmienok mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave v sektore železníc	
Práva cestujúcich	Povinnosti vo verejnej službe	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1107/70	
	Práva cestujúcich	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave	

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

Kategória	Opis	Odkaz
Technické špecifikácie interoperability pre vysokorychlostnú dopravu (prijaté v rámci rozhodnutia Komisie)	Subsystém údržby	
	Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácie Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácie – korigendum	2002/731/ES
	Subsystém infraštruktúry	2002/732/ES
	Subsystém energetiky	2002/733/ES
	Subsystém vozového parku	2002/735/ES
	Subsystém prevádzky	2002/734/ES
	Subsystém riadenia a príkazov ERTMS a upravujúci prílohu A k 2006/679	2006/860/ES
	Subsystém riadenia a príkazov ERTMS, ktorým sa upravuje príloha A k 2006/679 a príloha A k 2006/860	2008/386/ES
Revidované technické špecifikácie interoperability pre vysokorychlostnú dopravu (prijaté v rámci rozhodnutia Komisie)	Subsystém infraštruktúry	2008/217/ES
	Subsystém prevádzky, príloha A, príloha P 9	2008/231/ES
	Subsystém vozového parku Kolajové vozidlá – korigendum	2008/232/ES
	Subsystém energetiky	2008/284/ES
	Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácie – upravujúce prílohu A k rozhodnutiu 2002/731/ES z 30. mája 2002	2004/447/ES
	Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácie – upravujúce prílohu A k rozhodnutiu 2002/731/ES z 30. mája 2002 – korigendum	
	Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácie – upravujúce prílohu A k rozhodnutiu 2006/860 v súvislosti s vysokorychlostnou a konvenčnou železnicou	2007/153/ES

PRÍLOHA II

Kategória	Opis	Odkaz
Technické špecifikácie interoperability pre konvenčné železnice (prijaté v rámci rozhodnutí/nariadení Komisie)	Subsystém Telematické aplikácie pre nákladnú dopravu	62/2006/ES
	Aspekty súvisiace s hlukom konvenčného vozového parku	2006/66/ES
	Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácie	2006/679/ES
	Riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizácie	2009/561/ES
	Subsystém riadenia a príkazov ERTMS a upravujúci prílohu A k 2006/679/ES	2006/860/ES
	Subsystém príkazov ERTMS upravujúci prílohu A k 2006/679 a prílohu A k 2006/860	2008/386/ES
	Vozový park – nákladné vagóny – Zmena a doplnenie rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES	2006/861/ES 2009/107/ES
	Prevádzka a riadenie dopravy – Príloha P 5: Zmena a doplnenie rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES príloha P 9	2006/920/ES 2009/107/ES
	Plán zavedenia ERTMS	2009/561/ES
Priebežné technické špecifikácie interoperability (vysokorýchlostné a konvenčné železnice) (prijaté v rámci rozhodnutia Komisie)	Bezpečnosť v železničných tuneloch	2008/163/ES
	Osoby so zníženou pohyblivosťou	2008/164/ES

ZOZNAM PRIORITNÝCH PROJEKTOV TEN-T

Essenské projekty (Usmernenia k TEN-T z roku 1996)	Prioritné projekty (Usmernenia k TEN-T z roku 2004)
Vysokorychlostný vlak/kombinovaná doprava na trase sever-juh: Os Nürnberg- Erfurt-Halle/Lipsko-Berlín Brenner: Verona- Mníchov	PP1 Železničná os Berlín-Verona/Miláno-Bologna-Neapol- Messina-Palermo
Vysokorychlostný vlak na trase Paríž-Brusel-Kolín-Amsterdam- Londýn	PP2 Vysokorychlostná železničná os Paríž-Brusel-Kolín- Amsterdam-Londýn
Vysokorychlostný vlak juh: Madrid-Barcelona-Perpignan- -Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax	PP3 Vysokorychlostná železničná os Lisabon/Porto-Madrid-Barce- lona-Perpignan-Montpellier; Madrid-Vitoria-Dax-Bordeaux-Tours
Vysokorychlostná železničná os východ	PP4 Vysokorychlostná železničná os východ
Betuweroute	PP5 Betuweroute
Vysokorychlostný vlak/kombinovaná doprava: Lyon-Trieste	PP6 Železničná os Lyon-Trieste-Divaca/Koper/Divaca-Lublana- -Budapešť-ukrajinská hranica
	PP8 Multimodálna os Portugalsko/Španielsko-zvyšok Európy
Železničná os Cork-Dublin-Belfast-Stranraer	PP9 Železničná os Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
Stále spojenie Öresund	PP11 Stále spojenie Öresund
Železničná-cestná os nordického trojuholníka	PP12 Železničná-cestná os nordického trojuholníka
Hlavná trať západného pobrežia	PP14 Hlavná trať západného pobrežia
	PP16 Železničná os pre nákladnú dopravu Sines/Algeciras- -Madrid-Paríž
	PP17 Železničná os Paríž-Štrasburg-Stuttgart-Viedeň-Bratislava
	PP19 Prepojené fungovanie vysokorychlostnej železnice na Pyrenejskom polostrove
	PP20 Železničná os Fehrman Belt
	PP22 Železničná os Atény-Sofia-Budapešť-Viedeň-Praha- Norimberg/Dráždany
	PP23 Železničná os Gdaňsk-Varšava-Brno/Bratislava-Viedeň
	PP24 Železničná os Lyon/Ženeva-Bazilej-Duisburg-Rotterdam/ Antverpy
	PP26 Kombinovaná železničná a diaľničná os Írsko/Spojené kráľovstvo/kontinentálna Európa
	PP27 Os „Rail Baltica“ Varšava-Kaunas-Riga-Talin-Helsinki
	PP28 Eurocaprail na železničnej osi Brusel-Luxemburg-Štrasburg
	PP29 Železničná os kombinovaného koridoru Iónskeho/ Jadranského mora

PRÍLOHA IV

VZORKA ČASTÍ INFRAŠTRUKTÚRY SPOLUFINANCOVANÝCH EÚ A PRESKÚMANÝCH V RÁMCI AUDITU

1. Dvor audítorov analyzoval vzorku 21 úsekov železničnej infraštruktúry spolufinancovanej EÚ (a súvisiace rozhodnutia o financovaní). Úseky boli súčasťou ôsmich prioritných projektov (1, 2, 3, 5/24, 6, 4/17, 19, 23). Podrobnosti týkajúce sa vzorky sú uvedené v nasledujúcej tabuľke.
2. Vzorka zahŕňala veľký podiel investícií EÚ do železničnej infraštruktúry. Ako celok vzorka predstavovala investície vo výške 8 683 mil. EUR (1 613 mil. EUR z TEN-T a 7 070 mil. EUR z Kohézneho fondu, ISPA a EFRR). To predstavuje 77 % všetkých spolufinancovaných investícií EÚ do prioritných projektov vybraných do vzorky a 36 % investícií pochádzajúcich zo všetkých zdrojov.
3. Pokiaľ to bolo možné, vzorka sa týkala:
 - o dokončených úsekov alebo takmer dokončených úsekov;
 - o cezhraničných úsekov a úsekov so zúženými miestami;
 - o úsekov s dôležitými koridormi pre osobnú a nákladnú dopravu (ktoré sa do určitej miery prekrývali s koridormi ERTMS);
 - o úsekov spájajúcich členské štáty EÚ-15 a EÚ-10;
 - o úsekov s investíciami zo súkromných zdrojov;
 - o veľkých úsekov týkajúcich sa alpských tunelov.

ÚSEKY PRIORITNÝCH PROJEKTOV SPOLUFINANCOVANÝCH Z TEN-T, KOHÉZNEHO FONDU ALEBO EFRR PRESKÚMANÉ V RÁMCI AUDITU

		Trate zamerané na osobnú dopravu	Trate so zmiešaným využívaním	Trate zamerané na nákladnú dopravu
Dokončené úseky	V prevádzke	Berlín hlavná stanica (DE) [TEN-T] Frankfurt nad Mohanom – Kolín (DE) [TEN-T] Nürnberg-Ingolstadt (DE) [TEN-T] TGV Est fáza 1 (FR) [TEN-T] Madrid-Valladolid (ES) [CF, EFRR, TEN-T] Madrid-Barcelona (ES) [KF, TEN-T] HSL Zuid (NL) [TEN-T]	Pioltello-Treviglio (IT) [TEN-T] Rača-Trnava-Piešťany (SK) [KF] Rím-Neapol (IT) [EFRR, TEN-T] Messina-Patti (IT) [EFRR]	Betuweroute (NL) [TEN-T]
	Čaká sa na zaradenie do prevádzky		Perpignan-Figueras (FR, ES) [TEN-T] Bologna-Firenze (IT) [TEN-T]	
Úseky vo výstavbe		Madrid-Levante (ES) [KF, EFRR, TEN-T]	Karlsruhe-Bazilej (DE) [TEN-T] Kufstein-Innsbruck (AT) [TEN-T] Linz-St Polten (AT) [TEN-T] Varšava-Gdynia (PL) [KF]	
Úseky vo fáze plánovania a prieskumu			Tunel na úpätí Brenneru (AT, IT) [TEN-T] Lyon-Tunel na úpätí Turína (FR, IT) [TEN-T]	

PRÍLOHA V

**KOORDINÁTORI VYMEŇOVANÍ KOMISIOU PRE PRIORITNÉ
PROJEKTY V OBLASTI ŽELEZNÍC K JÚNU 2010**

Železničný prioritný projekt	Koordinátor
1	Pat Cox
3	Carlo Secchi
6	Laurens Jan Brinkhorst
17	Péter Balázs
19	Carlo Secchi
22	Gilles Savary
27	Pavel Telička
Zavedenie ERTMS	Karel Vinck

ÚSEKY INFRAŠTRUKTÚRY SPOLUFINANCOVANÉ EÚ A PRESKÚMANÉ V RÁMCI AUDITU: STAV VÝSTAVBY A VYUŽÍVANIA

		Pripravené na používanie			Rozsah využívania				
		Výstavba dokončená	Vo výstavbe	Pripravená na využívanie	Plné využitie	Očakáva sa plné využitie	Čaká sa na ďalší vývoj v dopravnej sieti	Plné využitie potenciálu nie je v krátkodobom a strednodobom horizonte pravdepodobné	Dlhodobejšie úseky
Časť pre nákladnú dopravu	Betuweroute	✓		✓			✓		
	Lyon-Tunel na úpäť Turína		✓						✓
	Tunel na úpäť Brenneru		✓						✓
	Varšava-Gdynia		✓			✓			
	Linz-St Polten		✓			✓			
	Kufstein-Innsbruck		✓				✓		
	Karlsruhe-Bazilej		✓			✓			
	Bologna-Florencia	✓						✓	
	Perpignan-Figueras	✓					✓		
	Messina-Patti	✓		✓				✓	
	Rím-Neapol	✓		✓				✓	
	Rača-Trnava-Piešťany	✓		✓				✓	
	Pioltello-Treviglio	✓		✓				✓	
Úseky zamerané na osobnú dopravu	Madrid-Levante		✓			✓			
	HSL Zuid	✓		✓		✓			
	Madrid-Barcelona	✓		✓	✓				
	Madrid-Valladolid	✓		✓	✓				
	TGV Est (fáza 1)	✓		✓	✓				
	Norimberg-Ingolstadt	✓		✓	✓				
	Frankfurt nad Mohanom-Kolín	✓		✓	✓				
	Berlín hlavná stanica	✓		✓	✓				

PREHĽAD SYSTÉMOVÝCH PREKÁŽOK NA CEZHraničNÝCH ÚSEKoch TRANSEURÓPSKEJ ŽELEZNIČNEJ SIETE ZISTENÝCH POČAS AUDITU

ROZCHOD KOĽAJÍ

1. Väčšina železníc v Európskej únii sa prevádzkuje na štandardnom rozchode UIC¹. Dôležitou výnimkou je tradičná železničná sieť v Španielsku, ktorá sa prevádzkuje na širšom rozchode. Rozdiel v rozchode znamená, že len osobné vlaky vybavené špeciálnou technológiou na prispôsobenie rozchodu môžu plynule prejsť z Francúzska do Španielska, ostatné vlaky musia na hranici zastaviť. Nákladné vlaky prechádzajúce cez hranicu musia náklad buď vyložiť a znovu naložiť alebo sa ich nápravy vymenia v špeciálnych zariadeniach (pozri **fotografiu 6**). Pokrok pri riešení tohto problému sa robí prostredníctvom investícií do infraštruktúry (štyri časti infraštruktúry preskúmané počas auditu, ktoré sa nachádzajú na prioritných projektoch 3 a 19, sa týkajú tohto problému):
 - o Vysokorýchlostná sieť pre osobnú dopravu v Španielsku AVE sa buduje s rozchodom UIC a plánuje sa jej napojenie na francúzsku sieť medzi Perpignanom a Figueras a medzi Irun a Hendaye;
 - o v miestach, kde sa rozchody UIC a rozchody používané na Pyrenejskom polostrove v rámci španielskej siete pretínajú, sa interoperabilita podporí prostredníctvom zariadení na výmenu rozchodov, napríklad v blízkosti stanice Chamartin v Madride a pri Medine del Campo.

TRAKČNÁ SÚSTAVA

2. Interoperabilita niektorých národných systémov je naďalej problematická, pretože elektrická energia v susedných členských štátoch je železničiam dodávaná v súlade s inými technickými štandardmi, čo zapríčiňuje komplikácie na cezhraničných úsekoch (pozri **rámček A**). Vzhľadom na súvisiace značné náklady a technické výzvy, problém sa pravdepodobne úplne nevyrieši investíciou do novej špecializovanej infraštruktúry na dodávky energie na národnej úrovni a v praxi sa prijímajú pragmatické prístupy. Napríklad, v miestach, kde trakčné sústavy nie sú interoperabilné:
 - o vlaky s jediným systémom pohonu musia na hranici zastaviť, aby sa vymenila lokomotíva, pričom odsunutie trvá minimálne približne 15 minút a vzniká tak riziko ďalšieho následného kumulatívneho zdržania;

¹ Medzinárodná železničná únia
(Union International de Chemins de
Fer – UIC).

PRÍLOHA VII

- o železničné podniky investujú do vybavenia lokomotív s viacerými systémami na príjem elektrickej energie;
- o alebo sa použijú dieselové lokomotívy, ktoré, hoci sa stále bežne používajú, sú považované za menej efektívne a tiež z environmentálneho hľadiska nevhodné.

DĹŽKA VLAKOVEJ SÚPRAVY

3. Povolená dĺžka vlakov na národných sieťach nie je vždy rovnaká, a to sa týka aj toho istého transeurópskeho koridoru. Tieto obmedzenia sú často dané v dôsledku charakteristických črt infraštruktúry, napríklad výskyt prechodov, ostré zákruty na tratiach alebo strmé stúpajúce alebo klesajúce úseky (napríklad pri prejazde Alpami). Napríklad vlaky vo Francúzsku môžu mať dĺžku 600 m, kým v Španielsku je povolená dĺžka len 450 m (prioritný projekt 3). Odhliadnuc od rozdielov v rozchode preto na francúzskej strane môžu premávať vlaky dlhé len 450 m alebo, ak musia z Francúzska a späť jazdiť dlhšie vlaky, je potrebný čas na odpojenie a pripojenie vlakov, v dôsledku čoho na hranici vzniká riziko ďalšieho zdržania.

RÁMČEK A

PRÍKLADY INTEROPERABILITY TRAKČNÝCH SÚSTAV

Energetické systémy Nemecka a Rakúska sú kompatibilné, čo nepredstavuje problém z hľadiska interoperability pre lokomotívy s jediným systémom pohonu. Na druhej strane holandské a nemecké (prioritný projekt 5) a rakúske a talianske systémy (prioritný projekt 1) nie sú interoperabilné. Táto skutočnosť komplikuje prechod na cezhraničných úsekoch, napríklad pri Brennersee.

RIADIACE (SIGNALIZAČNÉ) SYSTÉMY PRE VLAKY

4. V Európskej únii je v súčasnosti viac než 20 samostatných kontrolných (signalizačných) systémov pre vlaky, ktoré nie sú interoperabilné, čo predstavuje dôležitú prekážku transeurópskej interoperability. Cieľom ERTMS je prispieť k vytvoreniu súvislého európskeho železničného systému nahradením rôznych národných systémov riadenia vlakov v Európe. Takisto uľahčuje vysokorýchlostnú železničnú dopravu, umožňuje zvýšenie kapacity na železničných tratiach a zlepšuje bezpečnosť. ERTMS má dva základné komponenty: Európsky systém riadenia vlakov (ETCS), automatický systém ochrany vlakov, ktorým sa nahrádzajú existujúce národné systémy, a GSM-R, rádiový systém umožňujúci hlasovú a dátovú komunikáciu medzi traťou a vlakom. Členské štáty odsúhlasili európsky plán rozvoja týkajúci sa ERTMS², avšak na základe súčasného časového horizontu sa očakáva, že jeho zavedenie bude dlhodobé, často spojené s časovými rámcami k obnoveniu existujúcich systémov riadenia vlakov. V tejto fáze zavádzania systému za okolností, keď ERTMS nefunguje na celom koridore a na niektorých úsekoch koridoru sa stále používa súčasný systém, budú lokomotívy musieť byť vybavené ERTMS aj súčasným systémom, čím prevádzkovateľovi vlakov vzniknú zvýšené náklady na inštaláciu a údržbu. To ovplyvní najmä nákladnú dopravu, kde sa lokomotívy zvyčajne používajú na väčšej škále trás.

² Rozhodnutie Komisie 2009/561/ES z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy [oznámené pod číslom K(2009) 5607].

ROZDIELY V PREVÁDZKOVÝCH PRAVIDLÁCH

5. Každý členský štát má zavedený vlastný súbor prevádzkových pravidiel pre železničnú dopravu na národných sieťach (podobných pravidlám cestnej premávky). V týchto pravidlách sa stanovujú kľúčové prvky bezpečnostného vybavenia vlakov a upravuje, ako sa rušňovodiči majú správať vo všetkých predpokladaných dopravných situáciách. V niektorých prípadoch majú susedné členské štáty viac-menej podobné prevádzkové pravidlá a uznávajú prevádzkové postupy svojich susedov do tej miery, že vlaky môžu premávať medzi týmito krajinami bez rozdielu pravidiel a následnej potreby zastavenia na hranici (napríklad Nemecko a Rakúsko). V iných prípadoch však rozličnosti v prevádzkových pravidlách medzi susediacimi sieťami znamenajú, že vlaky nesmú prejsť z jednej siete do druhej bez zastavenia na hranici, počas ktorého sa buď vykonajú úpravy vlaku (príklady takýchto rozdielov zahŕňajú pravidlá týkajúce sa koncových označení, počtu rušňovodičov, počtu hasiacich prístrojov atď.) alebo sa vymenia lokomotívy (pozri **rámček 13**). Hoci tieto komplikácie na hraniciach nemusia jednotlivo znamenať značné oneskorenie, skutočnosť, že vlak musí zastaviť, spôsobuje komplikácie pre riadenie dopravy a vzniká tak riziko následných kumulatívnych omeškaní.

VZÁJOMNÉ UZNÁVANIE ŽELEZNIČNÝCH KOĽAJOVÝCH VOZIDIEL

6. Železničný vozový park musí prejsť technickými kontrolami, aby sa ubezpečilo, že sa môže využívať na železničnej infraštruktúre (proces nazývaný homologácia). Tieto kontroly sa vykonávajú v jednom členskom štáte v súvislosti s vlastnou infraštruktúrou (národnými orgánmi pre bezpečnosť železníc) a na konci sa vydá osvedčenie o koľajovom vozidle. Avšak aby mohla lokomotíva alebo vagón prechádzať po sieti viacerých členských štátov, zvyčajne musia podstúpiť postup schválenia v každej z krajín. Tento proces môže byť zdĺhavý a niekedy nákladný. V záujme všeobecného uľahčenia prístupu na európsku železničnú sieť je preto žiaduce, aby boli koľajové vozidlá schválené v jednom členskom štáte akceptované na železničnej sieti v ostatných krajinách. To však neplatí vždy a vlaky, ktorých lokomotívy neboli osvedčené na používanie v susednom štáte, musia na hranici zastaviť a vymeniť lokomotívu (aj v prípadoch, keď sa inak nevyskytli prekážky pre interoperabilitu alebo iné prekážky). Na zlepšenie situácie sa na úrovni Európskej únie prijímajú opatrenia³.

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.

OSVEDČOVANIE VLAKOVÉHO PERSONÁLU

7. Je dôležité, aby komunikácia medzi vlakovým personálom a riadiacim vlakovým centrom bola efektívna a aby bol vlakový personál schopný jazdiť v súlade s prevádzkovými pravidlami. Riešenie týchto záležitostí je pomerne jednoduché pri vlakoch, ktoré premávajú na železničnej sieti len jedného členského štátu. Situácia na transeurópskych trasách, na ktorých vlaky prechádzajú cez hranice národných sietí, je však zložitejšia, pretože od vlakového personálu sa môže požadovať, aby hovorili viacerými jazykmi a mali osvedčenie na jazdu podľa prevádzkových pravidiel viacerých členských štátov. Výmena vlakového personálu je teda ďalším z dôvodov zastavovania vlakov na hraniciach. Železničné podniky často pragmaticky plánujú transeurópske služby tak, aby sa výmeny vlakového personálu uskutočnili na tých miestach, kde sa v tom istom čase vykonávajú ďalšie činnosti, ktoré sú bežne potrebné na hraniciach, napríklad výmena lokomotív, odovzdanie vlaku inému železničnému podniku a iné faktory vyplývajúce z rozdielov v prevádzkových pravidlách. Služby sa plánujú týmto spôsobom aj preto, aby sa rušňovodiči mohli vrátiť domov v ten istý pracovný deň. V prípadoch, keď sa však požaduje, aby transeurópske vlaky prekročili hranicu bez zastavenia, napríklad pri vysokorýchlostnej osobnej preprave, je potrebné nájsť riešenia týkajúce sa kvalifikácie a osvedčenia vlakového personálu (pozri **rámček B**). Na zlepšenie situácie sa na úrovni Európskej únie prijímajú opatrenia⁴.

⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

CEZHraničné riešenia týkajúce sa osvedčovania vlakového personálu

Na časti prioritného projektu 2 týkajúceho sa vysokorýchlostnej trati **Paríž-Londýn** sa francúzske a britské orgány dohodli na súbore slovnej zásoby, aby mohli špeciálne školení rušňovodiči prejsť celú cestu.

Pri časti prioritného projektu 4 medzi **Mannheimom a Métami**, historicky komplikovaným cezhraničným úsekom, sa schválil špecifický vzdelávací program, na základe ktorého nemecký a francúzsky vlakový personál získa špeciálne osvedčenie.

TECHNICKÉ A OBCHODNÉ KONTROLY

8. Technické a obchodné kontroly sa robia z dvoch hlavných dôvodov. V prvom rade sa v rámci niektorých národných režimov stanovujú pri službách na dlhé vzdialenosti maximálne intervaly, na ktorých je potrebné uskutočniť tieto kontroly zamerané na overenie bezpečnosti vlaku (napríklad v Taliansku je to maximálne 700 km). V jednom prípade sa však zistilo, že kontroly sa požadovali na stanici v hraničnom mieste v strede cesty, ktorej dĺžka nedosahovala stanovené maximum. V druhom rade pri železničných službách, počas ktorých sa prekročia hranice (najmä v prípade nákladnej dopravy), rôzne železničné podniky v úlohe obchodných partnerov bežne preberajú zodpovednosť za vlak na inej národnej sieti a znovu odovzdávajú vlak na stanici v hraničnom mieste. Oba železničné podniky zvyčajne vykonávajú vlastné technické a obchodné kontroly, čím sa v podstate dvakrát zopakuje tá istá kontrola. Zaznamenal sa jeden prípad, keď železničné podniky z rôznych členských štátov pracovali na pláne s cieľom súhlasiť s akceptovaním kontrol vykonaných inými železničnými podnikmi. Podobné odovzdanie vlaku založené na dôvere môže ušetriť čas na staniciach v hraničných miestach (pozri **rámček C**). Na zlepšenie situácie sa na úrovni Európskej únie prijímajú opatrenia na základe smernice 2008/57/ES.

ODOVZDANIE VLAKU ZALOŽENÉ NA DÔVERE V BRATISLAVE-VÝCHOD

Pri odovzdávaní vlakov v hraničnom termináli rakúske a slovenské železničné podniky vykonávali technické a obchodné kontroly, z ktorých každá trvala minimálne 30 minút. S cieľom znížiť zbytočné zdržanie sa vypracoval recipročný postup, v rámci ktorého jeden železničný podnik akceptuje kontroly vykonané druhým podnikom, čím sa potenciálne ušetrí 30 minút.

RIADENIE DOPRAVY V REÁLNOM ČASE

9. Riadenie dopravy v reálnom čase je obzvlášť dôležité na tých úsekoch, v ktorých je riziko nahromadenia vlakov, napríklad na úzkych miestach a cezhraničných úsekoch, kde musia mnohé transeurópske vlaky zastaviť (príklady z prioritných projektov preskúmaných v rámci auditu zahŕňajú holandsko-nemeckú hranicu v Emmerichu a rakúsko-taliansku hranicu pri Brennersee (pozri **fotografiu 7**)). Nahromadenie vlakov v týchto miestach nastane, keď vlaky nedorazia načas, aby využili časový priestor na vstup na susednú železničnú sieť, ktorý im bol pridelený a následne musia vyčkať, kým sa im prideli nový časový priestor. Informácie o tom, kde sa nachádzajú vlaky v reálnom čase a komunikácia medzi zamestnancami riadiacimi dopravu na susedných sieťach sú dôležité na zvládnutie takýchto situácií. Komunikačné prostriedky nemusia byť komplikované (napríklad, kontakty medzi holandskými a nemeckými zamestnancami riadiacimi dopravu v Emmerichu sa údajne zlepšili využívaním telefónu a e-mailu). Hoci je ešte potrebné vyvinúť rozhrania založené na informačných technológiách zamerané na integráciu národných systémov riadenia dopravy, na niektorých projektoch sa pracuje, aby sa zlepšila kvalita informácií v reálnom čase, ktoré majú železničné podniky k dispozícii o tom, kde sa ich vlaky nachádzajú (pozri **rámček D**).

EUROPTIRAILS

Nástroj EUROPTIRAILS (v zodpovednosti RailNetEurope od roku 2007) má po prvý raz potenciál umožniť *online* dohľad nad európskou železničnou dopravou v reálnom čase, a tým vymedziť, kde sa majú prijať vhodné opatrenia na zlepšenie kvality. Môže takisto poskytnúť základ pre hodnotenie výkonnosti, napríklad porovnaním plánovaného a skutočného času cesty.

ODPOVEDE KOMISIE

ZHRNUTIE

II. Prvá zarážka

Komisia súhlasí, že vymedzenie prioritných projektov nebolo založené na analýze skutočných a očakávaných dopravných tokov. Je však dôležité poznamenať, že hoci sa takéto štúdie vykonali pre jednotlivé projekty i sieť, ešte neviedli ku konečným záverom a preto sa nemohli ako také použiť.

Komisia sa domnieva, že dosiahnutie definitívneho popisu hlavných transeurópskych železničných osí bude pravdepodobne zvlášť ťažké, pretože tieto osi sa ustavične menia v závislosti od migrácie, obchodných modelov a geopolitických súvislostí. Komisia však takisto zastáva názor, že vymedzenie hlavnej siete by sa malo zakladať na objektívnych kritériách. Prioritné projekty by preto v budúcnosti mali naďalej vychádzať z politickej dohody Rady a Európskeho parlamentu, avšak ešte viac by sa mali opierať o najlepšie dostupné dôkazy.

II. Druhá zarážka

Komisia víta, že Dvor audítorov uznal zlepšenia vyplývajúce z koncentrácie spolufinancovania TEN-T v cezhraničných miestach a prácu koordinátorov. Súhlasí s tým, že je potrebná ďalšia práca na vymedzení zúžených profilov a bude sa tomu ďalej venovať.

Komisia sa domnieva, že postupy schvaľovania projektov sú primerané, najmä po ich dôkladnej revízii na programové obdobie 2007 – 2013. Tieto postupy boli značne posilnené začlenením Kohézneho fondu do programovania a osobitnými opatreniami zameranými na zlepšenie prípravy projektov, súvisiacej dokumentácie a kvality ich hodnotenia Komisiou.

II. Tretia zarážka

Komisia víta pozitívne hodnotenie prínosu projektov spolufinancovaných v rámci TEN-T a Kohézneho fondu. Komisia by chcela zdôrazniť, že – ako uvádza Dvor audítorov v odseku 47 – zvýšenie nákladov nemá vplyv na rozpočet EÚ pretože príspevok EÚ sa stanovuje na začiatku projektu.

II. Štvrtá zarážka

Komisia súhlasí s analýzou Dvora audítorov o merateľných zlepšeniach na tratiach zameraných na služby vysokorýchlostných osobných vlakov. Komisia pracuje na zlepšení situácie na tratiach pre štandardné zmiešané a nákladné vlaky.

III. Prvá zarážka

Komisia už má úzke kontakty s členským štátmi a železničnými inštitúciami. Bude s nimi ďalej úzko spolupracovať. V rámci prebiehajúcich konzultácií so zainteresovanými stranami k usmerneniam týkajúcim sa TEN-T Komisia okrem toho hľadá podnety, ako možno čo najlepšie odľahčiť transeurópske koridory, po ktorých je v súčasnosti alebo sa v budúcnosti očakáva značný dopyt.

III. Druhá zarážka

Komisia súhlasí s tým, že koordinátori zohrávajú dôležitú úlohu a 8. júna 2010 vymenovala troch nových koordinátorov, čím sa ich počet zvýšil na deväť.

Komisia súhlasí s tým, že je potrebné ďalej sa venovať vymedzeniu zúžených profilov a bude na tom ďalej pracovať. Európski koordinátori analyzovali zúžené profily prioritných projektov, za ktoré sú zodpovední. Komisia takisto predložila informácie o zúžených profiloch vo svojich ročných správach.

ODPOVEDE KOMISIE

ÚVOD

III. Tretia zarážka

Komisia sa domnieva, že postupy schvaľovania projektov v rámci politiky súdržnosti na programové obdobie 2007 – 2013 sú primerané. Komisia ďalej pracuje na ich vylepšení a investuje značné zdroje, aby prispela k zlepšeniu prípravy projektov.

Komisia víta, že Dvor audítorov uznal zlepšenia dosiahnuté pri výberových konaniach TEN-T; uznáva však, že existuje priestor na zlepšenie, pokiaľ ide o používanie analýzy nákladov a prínosov. Výkonná agentúra pre TEN-T pracuje na jej ďalšom rozpracovaní; avšak vzhľadom na to, že v rámci financovania TEN-T sa spolufinancuje iba obmedzená suma z každého projektu v porovnaní s tým, čo financujú členské štáty, je logické, že posudzovať náklady a prínosy by mali členské štáty najmä preto, že takmer všetky údaje a predpoklady pochádzajú od nich.

III. Štvrtá zarážka

Komisia uznáva význam výmeny informácií medzi navrhovateľmi projektov. Výkonná agentúra pre TEN-T uľahčí túto výmenu organizovaním rozhovorov na jej pravidelných seminároch so súčasnými a potenciálnymi príjemcami o najlepších postupoch a výmene informácií medzi všetkými predkladateľmi projektov, najmä v sektore železničnej dopravy.

III. Piata zarážka

Komisia prijatím technických špecifikácií pre interoperabilitu pracovala a bude ďalej pracovať na týchto „praktických obmedzeniach“. Európski koordinátori takisto venovali osobitné úsilie týmto záležitostiam.

11. Poznámka pod čiarou č. 6

Komisia pri uvádzaní údajov týkajúcich sa investícií vo svojich dokumentoch vychádza z informácií, ktoré poskytnú členské štáty. Keďže Komisia uznáva, že kvalita finančných údajov by sa mala zlepšiť, vynaložila značné úsilie, ktoré viedlo k tomu, že informácie v správe Komisie z júna 2010 boli podstatne lepšie ako v predchádzajúcich správach.

14.

Komisia zdôrazňuje, že pred rokom 2007 sa projekty v rámci Kohézneho fondu prijímali v závislosti od jednotlivých projektov a v súlade s dostupnými rozpočtovými prostriedkami. Právny základ na prioritné projekty sa uplatňoval až po roku 2004.

ODPOVEDE KOMISIE

PRIPOMIENKY

22.

Komisia chápe, že Dvor audítorov tvrdí, že „prioritné projekty nepredstavujú definitívny popis hlavných transeurópskych železničných osí“, má na mysli, že je potrebná všeobecná dohoda o tom, ktoré sú hlavné osi a že táto dohoda by mala byť z časového hľadiska čo najstálejšia.

Komisia sa domnieva, že dosiahnutie definitívneho popisu hlavných transeurópskych železničných osí bude pravdepodobne ťažké, pretože tieto osi sa stále menia v dôsledku migrácie, obchodných modelov a geopolitických súvislostí. Komisia však takisto zastáva názor, že vymedzenie hlavnej siete by sa malo zakladať na objektívnych kritériách. Prioritné projekty by sa preto mali v budúcnosti naďalej zakladať na politickej dohode Rady a Európskeho parlamentu, mali by sa však ešte väčšmi opierať o najlepšie dostupné dôkazy.

22. Tretia zarážka

Hoci Komisia uznáva, že spojenia do niektorých významných námorných prístavov nie sú začlenené do prioritných projektov, zdôrazňuje, že mnohé z nich medzi prioritné projekty patria. Komisia predložila 4. mája 2010 v rámci prieskumu siete TEN-T pracovný dokument, v ktorom sa stanovuje metodika na vymedzenie budúcej siete TEN-T. To by malo v budúcnosti zabrániť vzniku situácií, ktoré opísal Dvor audítorov.

Rámček 4

Komisia uznáva, že koridory ERTMS sa na 100 % nezhodujú s prioritnými projektmi. Systém ERTMS má požiadavky, ktoré musí spĺňať infraštruktúra aj železničný park. Proces revízie siete TEN-T je navrhnutý tak, aby riešil aj túto otázku a zvažuje sa možnosť začlenenia koridorov ERTMS priamo do prioritných projektov.

Komisia vyrozumela, že poľské orgány predložia koncom roku 2010 žiadosť o financovanie na časť poľskej severo-južnej osi z Varšavy do Gdynie, ktorá bude zahŕňať ERTMS, a že orientačné celkové náklady budú predstavovať 386 miliónov EUR.

23.

Komisia súhlasí s tým, že existuje priestor na zlepšenie vymedzenia prioritných projektov. Ide o záležitosť, ktorá sa rieši v rámci procesu revízie TEN-T.

24.

Komisia súhlasí s tým, že prioritné projekty neboli založené na analýze skutočných a očakávaných dopravných tokov. Je však dôležité poznamenať, že hoci sa takéto štúdie vykonali pre jednotlivé projekty aj pre sieť, ešte neviedli ku konečným záverom, a preto sa v danom štádiu nemohli použiť.

ODPOVEDE KOMISIE

Komisia uznáva konštatovanie Dvora audítorov o potrebe preskúmania politiky TEN-T. Toto preskúmanie sa v súčasnosti vykonáva a zahŕňa aj preskúmanie metódy na vymedzenie budúcej siete TEN-T.

29.

Komisia sa domnieva, že financovanie EÚ malo podstatný vplyv na všetky úseky TEN-T, ktoré Dvor audítorov pri tomto audite preskúmal. Zahŕňalo to zlepšenie projektov, ktoré sa pôvodne plánovali, alebo zníženie ich rizika.

30.

Komisia sa domnieva, že v krajinách, na ktoré sa vzťahuje Kohézny fond, by sa mnohé projekty v oblasti železničnej dopravy jednoducho neuskutočnili bez podstatného spolufinancovania EÚ z Kohézneho fondu alebo EFRR vrátane cezhraničných úsekov, čím sa zlepšuje prístupnosť a výkonnosť pre všetkých užívateľov. Požiadavkou je uprednostniť technicky a ekonomicky pripravené projekty, ktoré sú realizovateľné v rámci programového obdobia, inak môžu príjemcovia o finančné prostriedky prísť.

Vymedzenie veľkých projektov v článku 39 nariadenia (ES) č. 1083/2006 sa zmenilo a doplnilo s cieľom uľahčiť členským štátom predkladať významné cezhraničné projekty.

33.

Komisia súhlasí s tým, že je potrebné ďalej pracovať na vymedzení zúžených profilov a bude v tom pokračovať. Európski koordinátori analyzovali zúžené profily pri prioritných projektoch, za ktoré sú zodpovední. Komisia informovala o zúžených profiloch aj vo svojich ročných správach.

34.

Komisia zlepšila svoje schvaľovacie postupy na obdobie rokov 2007 – 2013 pre významné projekty spolufinancované z EFRR a Kohézneho fondu. Veľké projekty spolufinancované z Kohézneho fondu v období rokov 2000 – 2006 sa z rozpočtových dôvodov často schvaľovali po jednotlivých úsekoch. Kvalita prípravy jednotlivých úsekov v tomto smere nemôže odzrkadľovať kvalitu prípravy a rozvoja celkovej osi.

35.

Interná konzultácia príslušných útvarov Komisie („konzultácia medzi útvarmi“) bola a stále zostáva dôležitým prvkom v procese hodnotenia a schvaľovania.

Komisia v programovom období 2007 – 2013 zriadila program JASPERS, v rámci ktorého sa poskytuje technická pomoc novým členským štátom s cieľom prispieť k zlepšeniu kvality projektov v začiatkovom štádiu. Komisia uzavrela aj zmluvu s externými expertmi na technické poradenstvo pri hodnotení veľkých projektov.

V rámci spoločného riadenia je predkladateľ projektu zodpovedný za vhodný návrh technických špecifikácií projektu. Prijatie technických špecifikácií (pozri prílohu I) významne prispieva k zlepšeniu technickej kvality železničnej infraštruktúry. Projekt Madrid-Levante bol schválený vo fázach – úsek po úseku – z rozpočtových dôvodov, a nie vo svojej celistvosti, pretože sieť celkovo zahŕňa 940 km vysokorýchlostnej železnice. Pri tomto projekte sa konzultovala EIB a jej odporúčania sa postupne zohľadnili. EIB považovala financovanie tohto projektu za oprávnené a sama poskytuje na tento projekt značné pôžičky dodatočne k podpore z Kohézneho fondu.

ODPOVEDE KOMISIE

Komisia nesúhlasí s tvrdením, že následné zvyšovanie nákladov bolo spojené s obavami EIB. Komisia sa domnieva, ako objasnila v odpovedi na bod 46, že dôvodom boli iné faktory.

37. Prvá zarážka

Komisia by rada zdôraznila, že externí experti boli pri výberovom procese projektov TEN-T. Existuje aj externý pozorovateľ, ktorý poskytuje súhrnnú spätnú väzbu výkonnej agentúre pre TEN-T o celom procese externého hodnotenia.

38.

Hoci Komisia víta, že Dvor audítorov uznal zlepšenie, ktoré sa dosiahlo pri výberových konaniach, pripúšťa, že existuje priestor na zlepšenie, pokiaľ ide o používanie analýzy nákladov a prínosov. Výkonná agentúra pre TEN-T v budúcnosti navrhne systematickejší prístup k analýze nákladov a prínosov, pričom zohľadní doterajšiu prácu. S týmto cieľom bude pracovať s projektmi vybranými v rámci priority 3 pri ročnej výzve na predkladanie projektov v roku 2010, aby došlo k zlepšeniu prípravy projektov, a to aj vytvorením jednotných prístupov k analýze nákladov a prínosov.

Vzhľadom na to, že v rámci financovania TEN-T sa spolufinancuje iba obmedzená suma z každého projektu v porovnaní s tým, čo financujú členské štáty, je logické, že posudzovať náklady a prínosy by mali členské štáty najmä preto, že takmer všetky údaje a predpoklady pochádzajú od nich.

Pokiaľ ide o koherentný model európskej železničnej dopravy, Komisia ešte nie je presvedčená, či by dodatočné informácie, ktoré by poskytol, odôvodnili možnú značnú úroveň zdrojov potrebných na jeho realizáciu.

44.

Memorandum o porozumení bolo prijaté 8. júna 2010, vymedzili sa v ňom kroky na nápravu tejto situácie. Podpísali ho tri členské štáty, ktorých sa PP3 týka (Francúzsko, Španielsko a Portugalsko).

45.

Komisia by chcela zdôrazniť, že zvýšenie nákladov je pre veľké infraštrukturálne projekty typické.

46.

Komisia súhlasí s prínosmi dôkladnej a podrobnej prípravy projektov; avšak, ako uvádza Dvor audítorov v predchádzajúcom odseku, zvýšenie nákladov v posúdených prípadoch vo všeobecnosti vyplýva z dôvodov spojených s nepredvídateľnými faktormi.

Pokiaľ ide o úsek Madrid-Levante (avšak aj iné rovnako zložité projekty), zvýšenie nákladov, ktoré uvádza Dvor audítorov, by mohlo byť spôsobené rôznymi faktormi, z ktorých niektoré sú nepredvídateľné. Napríklad na projekt Madrid-Levante, ktorý spomína Dvor audítorov, mala podstatný vplyv vysoká inflácia pri stavebných projektoch v Španielsku a nepredvídateľné zvýšenie nákladov pre ťažké geologické podmienky.

ODPOVEDE KOMISIE

47. – 48.

Komisia súhlasí s názorom Dvora audítorov, že zvýšenia nákladov nemali priamy vplyv na rozpočet EÚ, a poznamenáva, že Dvor audítorov nezdokumentoval ani nepriamy vplyv.

Komisia by chcela zdôrazniť, že podľa nového modelu finančných rozhodnutí pre fondy TEN-T na obdobie rokov 2007 – 2013 musia príjemcovia a predkladatelia projektov predložiť strategický akčný plán (SAP), v ktorom sa uvádzajú podrobnosti o tom, ako sa projekt bude realizovať aj z hľadiska plánovania projektu, plánu riadenia rizík a riadenia projektu. Výkonná agentúra pre TEN-T už vypracovala usmernenia k týmto otázkam a pracuje na výmene osvedčených postupov medzi príjemcami.

Rámček 8

Druhá fáza projektu Varšava-Gdynia čelila mnohým problémom, ktoré sú nezávislé od schvaľovacích postupov Komisie, ako sú značné oneskorenia pri výberových konaniach, problémy s kúpou pozemkov a zabezpečením prístupu na stavenisko, ako aj spory s dodávateľmi. Komisia opakovane nastolila otázku prekročenia nákladov pri druhej fáze projektu Varšava-Gdynia a poľské orgány oznámili, že predložia jej upravený návrh. Komisia objasnila, že túto úpravu nespracuje bez toho, aby poľské orgány predložili horizontálnu analýzu prekročenia nákladov v sektore železničnej dopravy a návrh, ako ich budú riešiť.

54.

Komisia súhlasí s Dvorom audítorov, že celkový pokrok transeurópskej železničnej dopravy závisí od dosiahnutia synergie medzi vplyvom legislatívnych opatrení, ktoré majú vplyv na trhy a interoperabilitu, a opatreniami politiky spolufinancovania.

Rámček 11

Komisia pozorne monitoruje túto situáciu v rámci koridoru A ERTMS. Prijala pre ERTMS európsky plán rozvoja, ako aj návrh nariadenia pre nákladné železničné koridory, ktorý Európsky parlament a Rada schválili 15. júna 2010. Komisia vymenovala aj koordinátorov TEN-T.

Rámček 12

Komisia si je vedomá toho, že na vysokorýchlostných a vysokokapacitných tratiach Rím-Neapol a Bologna-Florencia sa v súčasnosti nevyužívajú nákladné vlaky. Vďaka zavedeniu týchto vysokorýchlostných a vysokokapacitných tratí je k dispozícii väčšia kapacita pre nákladnú dopravu na existujúcich bežných tratiach. V každom prípade väčšina očakávaných prínosov úsekov financovaných z EFRR súvisí s lepším prístupom cestujúcich k železničnej sieti, a nie s nákladnou dopravou.

57.

Komisia uznáva, že pokrok smerom k interoperabilite je pomalý. Radikálna harmonizácia nie je možná vzhľadom na to, že železničná infraštruktúra a železničný park majú dlhú životnosť a investičné náklady sektora musia zostať realistické.

Množstvo interoperabilnej infraštruktúry a železničného parku sa však zvyšuje a počet výnimiek z vykonávacích právnych predpisov Komisie, ktoré požadujú členské štáty a ktorými sa ustanovujú technické špecifikácie pre interoperabilitu (TSI), je obmedzený. To ukazuje, že existujúce TSI sa úspešne zavádzajú. Pokiaľ ide o sieť TEN-T, očakáva sa, že TSI sa ukončia v roku 2010. To bude prínosom pre projekty financované v rámci TEN-T aj z Kohézneho fondu.

ODPOVEDE KOMISIE

Komisia bude pokračovať vo svojom úsilí tým, že sa zameria na implementáciu TSI, ktoré v krátkodobom a strednodobom horizonte poskytnú významné prínosy v podobe telematických systémov pre signalizáciu, nákladnú a osobnú dopravu. Zriadila tiež usporiadania koridorov s cieľom vymedziť a vyriešiť všetky problémy, ktoré bránia konkurencieschopnosti nákladnej železničnej dopravy na transeurópskych osiach.

Pokiaľ ide o opatrenia uvedené v odseku 8 prílohy VII, Komisia sa domnieva, že na európskej úrovni sa podnikajú kroky zamerané na zlepšenie situácie:

- 1) v rámci smernice 2008/57 prebiehajú činnosti zamerané na klasifikáciu všetkých vnútroštátnych pravidiel týkajúcich sa železničnej dopravy, na posúdenie tých pravidiel, ktoré sú rovnocenné, a tým na zabránenie duplicity kontrol, najmä na hraniciach;
- 2) v rámci koridorov ERTMS pracovné skupiny zisťujú všetky existujúce prekážky – najmä meškania na hraniciach – skúmaním prekážok špecifických pre každú hranicu.

60.

Európski koordinátori vynaložili úsilie na odstránenie systémových prekážok na koridoroch, ktoré budú rozšírené v dôsledku navrhovaného nariadenia o nákladnej železničnej doprave.

V tomto smere je takisto významný návrh nariadenia Komisie, ktorým sa vytvorí štruktúra pre každý nákladný železničný koridor z novembra 2008. Na základe neho sa rozvinie užšia spolupráca medzi správcami infraštruktúr pri riadení dopravy (prevádzkové opatrenia) a investíciami (najmä na odstránenie zúžených profilov a harmonizáciu technických podmienok). Návrh vychádza zo skúseností s koridormi Rotterdam-Janov a Antverpy-Lyon/Bazilej.

ODPOVEDE KOMISIE

ZÁVERY A ODPORÚČANIA

62.

Komisia oceňuje prácu Dvora audítorov, ktorá je zvlášť dobre načasovaná vzhľadom na nadchádzajúcu revíziu sietí TEN-T.

63.

Komisia súhlasí s Dvorom audítorov, že prioritné projekty sú hlavným mechanizmom pre koordináciu a koncentráciu finančných zdrojov pre siete TEN-T a naďalej sleduje tento smer, pričom zabezpečuje doplnkovosť s regionálnymi rozvojovými cieľmi a kohéznou politikou. Komisia preto chápe, prečo Dvor audítorov požaduje, aby sa prioritné projekty definovali na základe analýzy súčasných a očakávaných dopravných tokov. Je však dôležité poznamenať, že hoci sa takéto štúdie vykonali pre jednotlivé projekty aj sieť, ešte neviedli ku konečným výsledkom a ako také sa v súčasnosti nemôžu použiť.

Komisia sa domnieva, že dosiahnutie definitívneho popisu hlavných transeurópskych železničných osí bude pravdepodobne zvlášť ťažké, pretože tieto osi sa ustavične menia v závislosti od migrácie, obchodných modelov a geopolitických súvislostí. Komisia však takisto zastáva názor, že vymedzenie hlavnej siete by sa malo naďalej zakladať na politickej dohode Rady a Európskeho parlamentu, malo by sa však ešte viac opierať o najlepšie dostupné dôkazy.

Odporúčanie 1 prvá zarážka

Komisia už má úzke kontakty s členskými štátmi a železničnými inštitúciami. Bude s nimi ďalej úzko spolupracovať v záležitostiach v oblasti železničnej dopravy.

Odporúčanie 1 druhá zarážka

Komisia v rámci prebiehajúcej konzultácie so zainteresovanými stranami k usmerneniam o TEN-T hľadá podnety, ako to možno čo najlepšie realizovať.

64.

Komisia víta, že Dvor audítorov uznal zlepšenia vyplývajúce zo sústredenia spolufinancovania z TEN-T na cezhraničné miesta a z práce koordinátorov. Súhlasí s tým, že je potrebné ďalej sa venovať vymedzeniu zúžených profilov a bude na tom pracovať.

Komisia poznamenáva, že postupy schvaľovania projektov v rámci Kohézneho fondu sa od roku 2007 podstatne zmenili.

Komisia víta, že Dvor audítorov uznal zlepšenia, ktoré sa dosiahli pri výberových postupoch TEN-T; uznáva však, že existuje priestor na zlepšenie, pokiaľ ide o používanie analýzy nákladov a prínosov.

ODPOVEDE KOMISIE

Odporúčanie 2 prvá zarážka

Komisia súhlasí s tým, že je potrebná ďalšia práca pri vymedzení zúžených profilov a bude sa tým ďalej zaoberať. Európski koordinátori analyzovali zúžené profily prioritných projektov, za ktoré sú zodpovední. Komisia tiež informovala o zúžených profiloch vo svojich ročných správach.

Odporúčanie 2 druhá zarážka

Komisia súhlasí s tým, že koordinátori zohrávajú významnú úlohu a 8. júna 2010 vymenovala troch ďalších koordinátorov.

Odporúčanie 2 tretia zarážka

Komisia sa domnieva, že postupy schvaľovania projektov sú primerané, najmä po ich podstatnom prehodnotení pre programové obdobie 2007 – 2013. Komisia ďalej pracuje na ich zlepšení a investuje značné zdroje, aby prispela k zlepšeniu prípravy projektov a ich hodnotenia. Pokiaľ ide o technické charakteristiky projektov, ich revízia sa podstatne zlepšila prostredníctvom stáleho rozvoja TSI.

Odporúčanie 2 štvrtá zarážka

Komisia uznáva, že existuje priestor na zlepšenie, pokiaľ ide o používanie analýzy nákladov a prínosov. Výkonná agentúra pre TEN-T v budúcnosti navrhne systematickejší prístup k analýze nákladov a príjmov. S cieľom navrhnuť tento prístup bude pracovať s projektmi vybranými v prioritě 3 v rámci výzvy na predkladanie projektov z roku 2010 s cieľom zlepšiť prípravu projektov vrátane návrhu jednotných prístupov k analýze nákladov a prínosov.

Avšak vzhľadom na to, že v rámci financovania TEN-T sa spolufinancuje iba obmedzená suma z každého projektu v porovnaní s tým, čo financujú členské štáty, je logické, že posudzovať náklady a prínosy by mali členské štáty najmä preto, že takmer všetky údaje a predpoklady pochádzajú od nich.

Odporúčanie 3

Komisia uznáva dôležitosť výmeny informácií medzi predkladateľmi projektov. Výkonná agentúra pre TEN-T ju uľahčí organizovaním diskusií na jej pravidelných seminároch so súčasnými a potenciálnymi príjemcami o najlepších postupoch a výmene informácií medzi všetkými predkladateľmi projektov, najmä v sektore železničnej dopravy.

66.

Komisia súhlasí s analýzou Dvora audítorov merateľných zlepšení na tratiach vyčlenených pre služby vysokorýchlostných osobných vlakov. Pracuje na zlepšení situácie na tratiach pre štandardné zmiešané a nákladné vlaky.

Odporúčanie 4 prvá zarážka

Komisia prijatím technických špecifikácií pre interoperabilitu pracovala na týchto „praktických obmedzeniach“ a bude v tom aj naďalej pokračovať. Európski koordinátori takisto venovali úsilie týmto záležitostiam.

Odporúčanie 4 druhá zarážka

Komisia v novembri 2008 navrhla nariadenie, ktorým sa vytvorí štruktúra pre každý nákladný železničný koridor, čím sa posilní spolupráca medzi správcami infraštruktúr (pod dohľadom členských štátov) v prípade riadenia premávky (prevádzkové opatrenia) a investícií (najmä pri odstraňovaní zúžených profilov a harmonizácii technických podmienok). Návrh vychádza zo skúseností na koridoroch Rotterdam-Janov a Antverpy-Lyon/Bazilej.

Európsky dvor audítorov

Osobitná správa č. 8/2010

**Zlepšovanie výkonnosti dopravy na transeurópskych železničných osiach:
Boli investície EÚ do železničnej infraštruktúry účinné?**

Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie

2010 — 71 s. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9207-830-0

doi:10.2865/23296

AKO ZÍSKAŤ PUBLIKÁCIE EÚ

Bezplatné publikácie:

- prostredníctvom webovej stránky EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- na zastúpeniach alebo delegáciách Európskej únie. Ich kontaktné údaje nájdete na <http://ec.europa.eu> alebo si ich môžete vyžiadať faxom na čísle +352 2929-42758.

Platené publikácie:

- prostredníctvom webovej stránky EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Predplatné (napr. ročné série *Úradného vestníka EÚ*, zbierky rozhodnutí Súdneho dvora Európskej únie):

- prostredníctvom obchodných distribútorov Úradu pre vydávanie publikácií EÚ (http://publications.europa.eu/others/agents/index_sk.htm).

OČAKÁVA SA, ŽE OBJEM DOPRAVY V EURÓPE SA BUDE NAĎALEJ ZVYŠOVAŤ, EURÓPSKE ŽELEZNICE VŠAK ČELIA DÔLEŽITÝM VÝZVAM. TRANSEURÓPSKA ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA SI VYŽADUJE ROZSIAHLY ROZVOJ A EURÓPSKA ÚNIA DO NEJ VO VÝZNAMNEJ MIERE INVESTOVALA PROSTREDNÍCTVOM SVOJEJ POLITIKY SÚDRŽNOSTI A POLITIKY V OBLASTI TRANSEURÓPSKÝCH SIETÍ. DVOR AUDÍTOROV PRESKÚMAL, ČI BOLI TIETO INVESTÍCIE DO INFRAŠTRUKTÚRY ÚČINNÉ.



EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV



Úrad pre publikácie

ISBN 978-92-9207-830-0



9 789292 078300