



## Съобщение за пресата

Люксембург, 25 ноември 2021 г.

### В сравнение с други части на света, развитието на транспортната инфраструктура в ЕС изостава

През последните години одиторите на ЕС многократно са посочвали различни слабости при осъществяването на големи транспортни проекти в ЕС. Какви са резултатите на ЕС в сравнение с други държави по света, например Австралия, Канада и САЩ? За да отговори на този въпрос, Европейската сметна палата (ЕСП) направи сравнителен преглед на практиките по отношение на такива проекти в ЕС и няколко държави. В някои аспекти това сравнение е обнадеждаващо, но в други повдига въпроси като например изпълнението на проектите. В частност, одиторите отбелязват, че други държави по света се справят по-добре със сроковете на проектите.

Подобно на повечето държави, ЕС е разработил стратегия в областта на транспортната инфраструктура. Тази на ЕС обаче е единствената, която определя краен срок за приключването на цялостна трансгранична мрежа, за разлика от други транспортни стратегии. Одиторите са констатирани и преди, че стратегическите цели на ЕС в областта на транспорта, в частност, завършването на „основната мрежа“ на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN—T) до 2030 г., са свръхамбициозни и невинаги съответстват на действителните резултати. Например целта за утрояване на дължината на мрежата на ЕС от високоскоростни железопътни линии вероятно няма да бъде изпълнена до крайния срок.

Одиторите подчертават също така, че често във фазата на подбор на проекти липсват анализи конкретно на разходите и ползите. В резултат на това ЕС може да отпусне съфинансиране дори когато се очаква социално-икономическите разходи да са по-големи от ползите, какъвто е случаят при една отсечка на високоскоростна железопътна линия във Франция. Обратното се наблюдава във всички анализирани държави — те използват систематично надеждни и подробни анализи на разходите и ползите, за да обосноват и подобрят процеса на вземане на решения.

*„ЕС се стреми да изгради широкомащабна мрежа от транспортна инфраструктура в рамките на Европа“, заяви Annemie Turtelboom — членът на Европейската сметна палата, който отговаря за извършването на прегледа. „В миналото считахме, че преразходът на планирани средства и закъсненията в еднаква степен възпрепятстват постигането на тази цел, но сравнението ни показва, че по отношение на разходите ЕС не се представя по-лошо от други страни. Приключването на големи проекти в срок обаче е този показател, по който ЕС има значително по-слаби резултати. За преодоляването му бихме могли да се поучим от практиките, които идентифицирахме в различни държави по света.“*

Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на прегледа, изготвен от Европейската сметна палата. Пълният текст на документа е публикуван на [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu).

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

В предишни одити на ЕСП е констатирано разминаване между прогнозните разчети и действителните разходи за големите транспортни проекти в ЕС, което се изразява в увеличение средно с над 2 млрд. евро на проект, или 47 % повече спрямо първоначалните разчети. Все пак при прегледа беше установено, че преразход на бюджета е имало не само в ЕС — това се случва и при други транспортни инфраструктури по целия свят. А преразходите при анализиранияте проекти, съфинансирани от ЕС, не са по-големи от средната стойност в световен мащаб — поне до момента, тъй като въпросните проекти на ЕС все още не са завършени.

Изооставането от сроковете обаче е отличителна черта, може би най-съществената, на проектите на ЕС в сравнение с други държави. Миналата година одиторите на ЕС установиха, че големите проекти за транспортна инфраструктура са засегнати от средно закъснение от около 11 години. Прегледът показва, че това отчасти се дължи на различни — и понякога противоречащи си — приоритети на ЕС и неговите държави членки, които обикновено се съсредоточават върху националните си интереси. Поради това държавите членки често пренебрегват трансграничните участъци от проекти, в които са насочени средства на ЕС. Например Германия не е дала приоритет на изграждането на трансграничния северен маршрут за достъп до планинския тунел Бренер, въпреки че ЕС, заедно с Австрия и Италия, инвестира в проекта от 1986 г. насам. ЕС може да се поучи от опита на САЩ, Швейцария и Австралия по отношение на координацията на проекти.

Освен това избраните проекти в ЕС се сблъскват с несигурност и в други аспекти, които също допринасят за забавянията, например необходимостта да се получат екологични разрешения и приемане от заинтересованите страни. За подобни пречки се извършва по-добра подготовка в други части на света. Например приемането на проектите от заинтересованите страни се случва по-лесно в Швейцария — консултативните комитети позволяват на кантоните и други заинтересовани страни да обсъждат въпроси, свързани с проектите. Това намалява вероятността съдебни производства да доведат до забавяне на планирането и строителството.

Одиторите посочват систематичния мониторинг, основан на риска, като възможно решение, което би могло да спомогне за намаляване на закъсненията и преразходите в проектите за транспортна инфраструктура на ЕС. Такъв механизъм съществува в САЩ, където проектите, определени като високорискови, подлежат на засилен мониторинг. Проекти, чиито разходи се увеличават с повече от 2 % годишно спрямо прогнозния им бюджет, изискват например систематично докладване от страна на организаторите на проекти пред правителството и върху тях се извършва засилен надзор от администрацията на федерално ниво.

И накрая, одиторите отбелязват липсата на законодателно задължение ЕС да извършва систематични последващи оценки на големи транспортни проекти. Такава оценка е направена само веднъж (през 2007 г.) и е била съсредоточена върху финансови показатели като усвояване на наличното финансиране от ЕС. Три държави обаче — САЩ, Франция и Норвегия, следват различен подход и систематично извършват последваща оценка на проектите.

### **Обща информация**

Настоящият документ не е одитен доклад, а преглед, основан предимно на публично достъпна информация и на специално събрани за тази цел материали. Целта му е да се направи сравнение между рамката на ЕС за осъществяване на големи инфраструктурни проекти и тези на други държави (Австралия, Канада, Съединените американски щати, Швейцария, Франция и Норвегия), като по този начин се посочат примери за други практики, които биха били от полза за Европейската комисия и създателите на политики при предоставянето на бъдеща подкрепа от ЕС. Настоящият преглед ще послужи и като принос към текущото преразглеждане на регламента за TEN—T.

Шестте анализирани в този преглед транспортни проекта на ЕС, съфинансирани от Механизма за свързване на Европа, са: железопътната линия в Баската област, планинският тунел Бренер, тунелът Фемарн-Белт, железопътният тунел Лион-Торино, Балтийската железопътна ос и каналът Сена-Северна Европа. През периода 2007—2020 г. от бюджета на ЕС са отпуснати над 109 млрд. евро за проекти за транспортна инфраструктура по мрежата TEN—Т.

Прегледът на ЕСП „Рамка на ЕС за големи проекти за транспортна инфраструктура — международно сравнение“ е публикуван на уебсайта на ЕСП ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) на 23 официални езика на ЕС.

През последните години ЕСП е публикувала няколко одитни доклада относно транспортната политика на ЕС, в т.ч. за [транспортните мегапроекти на ЕС](#), [основната пътна мрежа на ЕС](#) и [Европейската високоскоростна железопътна мрежа](#). Догодина ЕСП планира да изготви доклад относно интермодалните товарни превози.

#### **За контакт с пресслужбата**

Пресслужба на ЕСП: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

- Vincent Bourgeois: [vincent.bourgeois@eca.europa.eu](mailto:vincent.bourgeois@eca.europa.eu) — Моб. тел.: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti: [claudia.spiti@eca.europa.eu](mailto:claudia.spiti@eca.europa.eu) — Моб. тел.: (+352) 691 553 547