



EUROOPA
KONTROLLIKODA

ET

Pressiteade

Luxembourg, 25. november 2021

Võrreldes muude maailma piirkondadega edeneb ELi transporditaristu arendamine endiselt aeglaselt

Viimastel aastatel on ELi audiitorid korduvalt juhtinud tähelepanu mitmesugustele puudustele, mis mõjutavad suurte transpordiprojektide elluviimist ELis. Kuidas on ELi tulemused aga võrreldavad teiste maailma riikidega, nagu Austraalia, Kanada ja USA? Sellele küsimusele vastamiseks koostas Euroopa Kontrollikoda ülevaate, võrdlemaks seda, kuidas EL ja mõningad riigid kõnealuseid projekte ellu viivad. Kuigi see võrdlus annab mõnes aspektis kindlust, tekitab see muret teistes valdkondades, näiteks projektide elluviimises. Eelkõige märgivad audiitorid, et teistes maailma riikides esineb projektide elluviimisel palju vähem viivitusi.

Nagu enamik riike, on ka EL koostanud transporditaristu strateegia. EL on aga unikaalne selles mõttes, et üheski teises läbivaadatud transpordistrateegias ei seata tähtaega tervikliku piiriülese võrgu väljaarendamiseks. Sellest hoolimata on audiitorid varem leidnud, et ELi strateegilised transpordieesmärgid, eelkõige üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) põhivõrgu väljaehitamine 2030. aastaks, on liiga kõrgelennulised ega vasta alati tegelikele tulemustele. Näiteks on ebatõenäoline, et eesmärk kolmekordistada ELi kiirraudteevõrgu pikkus saavutatakse tähtjaks.

Audiitorid juhivad tähelepanu ka sellele, et projektide valikuetapis ei tehta sageli nõuetekohaseid kulude-tulude analüüse. Sellest tulenevalt võidakse ELi vahenditest kaasrahastada isegi projekte, kus sotsiaal-majanduslikud kulud tõenäoliselt ületavad kasu, nagu see oli ühe Prantsusmaa kiirraudteelõigu puhul. Küll aga kasutatakse kõigis läbivaadatud riikides otsuste tegemise toetamiseks ja parandamiseks järjepidevalt usaldusväärseid ja üksikasjalikke kulude-tulude analüüse.

„EL püüab valmis ehitada tervet Euroopat hõlmavat terviklikku transporditaristu võrku,“ ütles ülevaate eest vastutav kontrollikoja liige Annemie Turtelboom. „Kui varem pidasime eelarve ületamist ja viivitusi võrdseteks takistusteks mainitud eesmärgi saavutamisel, siis meie võrdlus näitab, et ELi eelarve ületamine on võrreldav teiste riikidega, kuid suurte projektide elluviimisel esineb märkimisväärselt pikemaid viivitusi. Selle probleemi lahendamiseks võiksime eeskujuna võtta tavadest, mis on kasutusel mujal maailmas.“

Audiitorid on varem tähelepanu juhtinud suurte transpordiprojektide prognoositud ja tegelike kulude erinevusele ELis, mille tagajärjel ületati eelarve keskmiselt üle 2 miljardi euro suuruses summas projekti kohta, mis tähendas esialgsete prognoosidega võrreldes 47% kasvu. Ülevaates leiti siiski, et eelarve ületamine ei ole ELile ainumane: see mõjutab transporditaristut kogu maailmas. Ülekulud, mis mõjutavad läbivaadatud ELi kaasrahastatud transpordiprojekte, ei ole suuremad kui

Pressiteate eesmärk on edastada Euroopa Kontrollikoja ülevaate põhisõnumid. Ülevaade on tervikuna kättesaadav veebisaidil eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditors eca.europa.eu

ülemaailmne keskmine – vähemalt praeguseni, sest kõnealused ELi projektid ei ole veel lõpule viidud.

Seevastu on viivitused võrreldes teiste riikidega ELi projektidele iseloomulikud või isegi ainuomased. Eelmisel aastal leidsid ELi audiitorid, et suuri transporditaristu projekte viidi ellu keskmiselt 11 aasta pikkuse hilinemisega. Ülevaade viitab, et see on osaliselt tingitud erinevatest ja mõnikord vastuolulistest prioriteetidest ELi ja selle liikmesriikide vahel, kes kalduvad keskenduma oma riigisisestele huvidele. Seetõttu jätavad liikmesriigid sageli tähelepanuta projektide piiriülesed lõigud, millele on suunatud ELi vahendid. Näiteks ei seadnud Saksamaa prioriteediks põhjapoolse juurdepääsutee rajamist Brenneri baastunnelile, kuigi EL koos Austria ja Itaaliaga oli projekti investeerinud juba 1986. aastast alates. EL võiks projektide koordineerimisel õppust võtta USAst, Šveitsist ja Austraaliast.

Lisaks mõjutavad valitud ELi projekte endiselt paljud ebakindlad asjaolud, näiteks vajadus saada keskkonnalaad ja sidusrühmade heakskiit, mis samuti suurendavad viivitusi. Sellisteks tagasilöökideks ollakse mujal maailmas paremini ette valmistatud. Näiteks Šveitsis on sidusrühmade heakskiit tõenäolisem: nõuandekomiteede raames saavad kantonid ja teised sidusrühmad arutada projektiga seotud küsimusi. See vähendab ohtu, et kohtumenetlused põhjustavad planeerimisel ja ehitamisel viivitusi.

Audiitorid juhivad tähelepanu süstemaatilisele riskipõhisele seirele kui ühele võimalikule lahendusele, mis aitaks vähendada viivitusi ja ülekulu ELi transporditaristu projektides. Selline mehhanism on olemas USAs, kus suure riskiga projektide üle tehakse tõhustatud seiret. Projektid, mille kulud suurenevad aastas rohkem kui 2% võrreldes nende hinnangulise eelarvega, nõuavad näiteks projektiarendajatelt täiendava aruandluse esitamist valitsusele ja selle tulemuseks on riigi suurem järelevalve.

Lõpetuseks märgivad audiitorid, et ELis ei ole õiguslikku kohustust teha suurte transpordiprojektide süstemaatilist järelhindamist. Sellist hindamist on tehtud vaid korra (2007. aastal) ja see keskendus üksnes finantsnäitajatele, nagu saadaoleva ELi rahastamise ärakasutamine. USA, Prantsusmaa ja Norra järgivad aga teistsugust lähenemisviisi ja teevad süstemaatiliselt projektide järelhindamist.

Selgitav taustteave

Tegemist ei ole auditiaruandega, vaid ülevaatega, mis põhineb peamiselt avalikult kättesaadaval teabel ja materjalil, mida on kogutud käesoleva ülevaate koostamiseks. Selle eesmärk on suurte taristuprojektide elluviimiseks kasutatava ELi raamistiku võrdlemine teiste vaadeldud riikidega (Austraalia, Kanada, Ameerika Ühendriigid, Šveits, Prantsusmaa ja Norra), otsides näiteid muudest tavadest, mis võiksid olla kasulikud Euroopa Komisjonile ja poliitikakujundajatele ELi toetuse eraldamisel tulevikus. Ülevaade aitab kaasa ka TEN-T määruse käimasolevale läbivaatamisele.

Ülevaates analüüsiti kuut Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavat ELi transpordiprojekti: Basque Y, Brenneri baastunnel, Fehmarni väina püsiühendus, Lyon-Torino raudteetunnel, Rail Baltica ja Seine'i-Nord Europe'i kanal. Aastatel 2007–2020 eraldas EL TEN-T võrgu transporditaristu projektidele üle 109 miljardi euro.

Kontrollikoja ülevaade „ELi raamistik suurte transporditaristu projektide jaoks: rahvusvaheline võrdlus“ on kättesaadav kontrollikoja veebisaidil (eca.europa.eu) ELi 23 keeles.

Viimastel aastatel on kontrollikoda avaldanud mitu auditiaruannet ELi transpordipoliitika kohta, sealhulgas [ELi transpordi megaprojektide](#), [ELi maanteepõhivõrgu](#) ja [Euroopa kiirraudteevõrgu](#) kohta. Järgmisel aastal kavatses kontrollikoda koostada aruande ühendkaubavedude kohta.

Pressikontakt

Kontrollikoja pressibüroo: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeais – e-post: vincent.bourgeais@eca.europa.eu – mobiil: (+352) 691 551 502
- Claudia Spiti – e-post: claudia.spiti@eca.europa.eu, mobiil: (+352) 691 553 547