



## Priopćenje za medije

Luxembourg, 25. studenoga 2021.

### U usporedbi s drugim dijelovima svijeta razvoj prometne infrastrukture u EU-u još je u niskoj brzini

Revizori EU-a posljednjih su godina u više navrata isticali različite nedostatke koji utječu na realizaciju velikih prometnih projekata. Međutim, koliko je EU uspješan u usporedbi s drugim zemljama u svijetu, kao što su Australija, Kanada i SAD? Kako bi se odgovorilo na to pitanje, Europski revizorski sud (Sud) obavio je pregled u kojem je usporedio način na koji EU i nekoliko zemalja realiziraju takve projekte. Iako ta usporedba u nekim aspektima ohrabruje, u nekim drugima izaziva zabrinutost, primjerice u pogledu provedbe projekata. Konkretno, kad je riječ o kašnjenju projekata, revizori su utvrdili da su druge zemlje u svijetu znatno uspješnije.

Kao i većina zemalja, i EU je utvrdio strategiju prometne infrastrukture. Međutim, EU je ipak jedinstven: ni u jednoj drugoj pregledanoj prometnoj strategiji nije utvrđen rok za dovršetak cijele prekogranične mreže. Međutim, revizori su već ranije utvrdili da su strateški ciljevi EU-a u području prometa, posebno dovršetak osnovne transeuropske prometne mreže (TEN-T) do 2030., preambiciozni i da nisu uvijek popraćeni stvarnim rezultatima. Primjerice, malo je vjerojatno da će se cilj utrostručivanja duljine mreže željeznica velikih brzina u EU-u ostvariti do zadanog roka.

Revizori su istaknuli i da u fazi odabira projekata često nedostaju odgovarajuće analize troškova i koristi. Zbog toga se sredstva EU-a za sufinanciranje mogu dodijeliti čak i za one projekte za koje je vjerojatno da će njihovi društveno-gospodarski troškovi vjerojatno premašiti koristi, kao što je to bio slučaj za jednu dionicu pruge za velike brzine u Francuskoj. Za razliku od toga, u svim se zemljama obuhvaćenima pregledom za donošenje utemeljenih i kvalitetnijih odluka sustavno upotrebljavaju pouzdane i detaljne analize troškova i koristi.

„EU pokušava dovršiti sveobuhvatnu mrežu prometne infrastrukture na razini cijele Europe”, istaknula je Annemie Turtelboom, članica Europskog revizorskog suda zadužena za izradu ovog pregleda. „Iako smo ranije smatrali da su prekoračenja troškova i kašnjenja podjednako velike prepreke postizanju tog cilja, iz ovog pregleda proizlazi da je EU u pogledu troškova usporediv s drugim zemljama, ali i da je znatno neuspješniji kad je riječ o pravodobnoj realizaciji velikih projekata. „Kako bismo riješili taj problem, za nadahnuće nam mogu poslužiti prakse koje smo utvrdili u drugim dijelovima svijeta.”

Revizori su već ranije istaknuli da postoji razlika između procijenjenih i stvarnih troškova velikih prometnih projekata u EU-u, pri čemu je prosječno prekoračenje proračuna dosegalo više od 2 milijarde eura po projektu, odnosno bilježilo se povećanje od 47 % u odnosu na početne prognoze. Međutim, revizijom je utvrđeno da do prekoračenja troškova ne dolazi samo u EU-u, već da je to značajka i ostalih projekata prometne infrastrukture u svijetu. Pritom prekoračenja troškova u

U ovom priopćenju za medije iznesene su glavne poruke pregleda koji je izradio Europski revizorski sud. Cjeloviti tekst pregleda dostupan je na [eca.europa.eu](http://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](http://eca.europa.eu)

pregledanim prometnim projektima sufinanciranim sredstvima EU-a nisu veća od svjetskog prosjeka, odnosno to barem do sada nije bio slučaj jer predmetni projekti EU-a još nisu dovršeni.

S druge strane, jedna od značajki, ako ne i glavna značajka po kojoj se EU razlikuje od ostalih zemalja upravo su kašnjenja. Revizori EU-a lani su utvrdili da realizacija velikih infrastrukturnih projekata u području prometa u prosjeku kasni približno 11 godina. Na temelju obavljenog pregleda nameće se zaključak da je to djelomično posljedica različitih, a ponekad i oprečnih prioriteta EU-a i njegovih država članica, koje su uglavnom usredotočene na vlastite nacionalne interese. Stoga države članice često zanemaruju prekogranične dionice projekata na koje su usmjerena financijska sredstva EU-a. Primjerice, izgradnja sjeverne pristupne rute baznom tunelu Brenner u Njemačkoj nije uvrštena među prioritete iako EU, zajedno s Austrijom i Italijom, ulaže u taj projekt još od 1986. godine. Pouke iz iskustava SAD-a, Švicarske i Australije EU bi mogao izvući i u pogledu koordinacije projekata.

Povrh toga, na projekte u EU-u nakon njihova odabira i dalje utječu brojni neizvjesni aspekti, kao što su potreba za ishođenjem okolišnih dozvola i prihvaćenost među dionicima, što također doprinosi kašnjenjima. U drugim dijelovima svijeta zemlje su bolje pripremljene za takve prepreke. Na primjer, u Švicarskoj je vjerojatnija viša razina prihvaćenosti među dionicima jer savjetodavni odbori omogućuju kantonima i drugim dionicima da raspravljaju o pitanjima povezanim s projektima. Zbog toga je manje vjerojatno da će se pokretati sudski postupci koji bi mogli uzrokovati kašnjenja u planiranju i izgradnji.

Revizori su istaknuli da bi jedno od mogućih rješenja za smanjenje kašnjenja i prekoračenja troškova u infrastrukturnim projektima u EU-u u području prometa bilo sustavno praćenje na temelju rizičnosti. Takav mehanizam postoji u SAD-u, u kojem se za projekte koji se ocijene visokorizičnima obavlja pojačano praćenje. Na primjer, ako u određenoj godini dođe do povećanja projektnih troškova za više od 2 % u odnosu na procijenjeni proračun, nositelji projekata moraju češće podnositi izvješća vlastima te se može naložiti pojačani nadzor koji obavljaju savezni upravitelji.

Naposljetku, revizori su utvrdili da u EU-u ne postoji pravna obveza provedbe sustavnih *ex post* evaluacija velikih prometnih projekata. Takva je evaluacija obavljena samo jednom (2007.) i bila je usmjerena isključivo na financijske pokazatelje, kao što je mjera u kojoj su iskorištena dostupna financijska sredstva EU-a. S druge strane, u SAD-u, Francuskoj i Norveškoj primjenjuje se drukčiji pristup i sustavno se provode *ex post* evaluacije projekata.

### Kontekst

Ovaj dokument nije revizijsko izvješće, već pregled koji se najvećim dijelom temelji na javno dostupnim informacijama i materijalima koji su posebno prikupljeni u tu svrhu. Njegova je svrha usporediti okvir EU-a za provedbu velikih infrastrukturnih projekata s okvirima iz drugih zemalja (Australija, Francuska, Kanada, Norveška, Sjedinjene Američke Države i Švicarska) te na taj način utvrditi primjere drugih praksi koji bi Europskoj komisiji i donositeljima politika mogli biti korisni pri pružanju potpore EU-a u budućnosti. Njime se ujedno pruža doprinos preispitivanju Uredbe o mreži TEN-T koje je trenutačno u tijeku.

U okviru ovog pregleda analizirano je šest prometnih projekata EU-a sufinanciranih iz Instrumenta za povezivanje Europe, i to: baskijski ipson, bazni tunel Brenner, tunel u tjesnacu Fehmarn, željeznički tunel Lyon – Torino, baltička željeznica i kanal Sena – sjeverna Europa. U razdoblju 2007. – 2020. EU je za infrastrukturne projekte u području prometa u sklopu mreže TEN-T izdvojio više od 109 milijardi eura.

Pregled koji su izradili revizori Suda naslovljen „Okvir EU-a za velike infrastrukturne projekte u području prometa: međunarodna usporedba” dostupan je na internetskim stranicama Suda ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) na 23 jezika EU-a.

Sud je tijekom posljednjih godina objavio nekoliko revizijskih izvješća o prometnoj politici EU-a, uključujući u vezi s [megaprojektima EU-a u području prometa](#), [osnovnom cestovnom mrežom EU-a](#) i

[europskom mrežom željeznica velikih brzina](#) Sud dogodine planira objaviti izvješće o intermodalnom prijevozu tereta.

**Kontakt za medije**

Služba Suda za odnose s medijima: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

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