



Sajtóközlemény

Luxembourg, 2021. november 25.

A világ más részeivel összehasonlítva az uniós közlekedési infrastruktúra fejlesztése továbbra is lassú

Az elmúlt években az Európai Számvevőszék ismételten rávilágított a nagyszabású uniós közlekedési projektek végrehajtását érintő különböző hiányosságokra. Milyen teljesítményt nyújt azonban az Unió a világ más országaival, például Ausztráliával, Kanadával és az Egyesült Államokkal összevetve? E kérdés megválaszolásához az Európai Számvevőszék áttekintést végzett annak összehasonlítására, hogy az Unió, illetve egyes országok hogyan valósítják meg ezeket a projekteket. Bár ez az összehasonlítás bizonyos tekintetben megnyugtató, más szempontból – például a projektvégrehajtás tekintetében – aggályokat is felvet. A számvevők kiemelik, hogy a világ más országainak sokkal jobb a teljesítménye a projekthatáridők betartását illetően.

A legtöbb országhoz hasonlóan az Európai Unió is kidolgozott közlekedési infrastrukturális stratégiát. Az Unió azonban annyiban egyedülálló, hogy nincs még egy olyan az általunk áttekintett közlekedési stratégiák között, amely határidőt szabott volna egy határokon átnyúló teljes hálózat befejezésére. A számvevők azonban már korábban is megállapították, hogy az Unió stratégiai közlekedési célkitűzései – különösen az, hogy a transzeurópai közlekedési (TEN-T) törzshálózat már 2030-ra elkészüljön – túlságosan ambiciózusak, és a valós eredmények ettől gyakran elmaradnak. Nem valószínű például, hogy a nagy sebességű uniós vasúthálózat hosszának megháromszorozása mint célkitűzés határidőre teljesül.

A számvevők arra is rámutatnak, hogy a projektkiválasztási szakaszban gyakran nem készülnek megfelelő költség-haszon elemzések. Emiatt olyankor is megítélhető uniós társfinanszírozás, amikor a társadalmi-gazdasági költségek valószínűleg meghaladják az előnyöket, mint például egy franciaországi nagy sebességű vasútszakasz esetében történt. Ezzel szemben a döntéshozatal támogatására és javítására minden vizsgált országban szisztematikusan alkalmaznak megbízható és részletes költség-haszon elemzéseket.

„Az Unió törekvése, hogy egész Európára kiterjedően kiépítse a közlekedési infrastruktúra átfogó hálózatát – jelentette ki Annemie Turtelboom, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. – „Míg a múltban a költségtüllépéseket és a késedelmeket azonos mértékű akadályként értékeltük a cél elérését illetően, összehasonlításunk azt mutatja, hogy az Unió a költségek tekintetében összhangban van más országokkal, ám jelentősen rosszabbul teljesít a nagyszabású projektek időben

E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által készített áttekintésről. Az áttekintés teljes szövege letölthető a Számvevőszék honlapján: eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

történő megvalósítása terén. E gond kezelésében ihletet adhatnak a világ különböző részein megfigyelt gyakorlatok.”

A számvevők már korábban rámutattak a nagyszabású uniós közlekedési projektek becsült és tényleges költségei közötti eltérésre, ami projektenként több mint 2 milliárd eurós átlagos költségvetés-túllépést jelentett: ez az eredeti előrejelzésekhez képest 47%-os növekedés. Áttekintésünk azonban azt is feltárta, hogy a költségtúllépések nem csak az Unióra jellemzőek, hanem világszerte kihatással vannak a közlekedési infrastruktúrára. Az áttekintett uniós társfinanszírozású közlekedési projekteket érintő költségtúllépések pedig nem haladják meg a világtálatgot – legalábbis mostanáig, mivel a szóban forgó uniós projektek még nem fejeződtek be.

Ezzel szemben más országokhoz képest a késedelmek az uniós projektek megkülönböztető jegyének mondhatók, talán a legjellemzőbbnek. Az uniós számvevők tavalyi megállapítása szerint a nagyszabású közlekedési infrastrukturális projekteket átlagosan körülbelül 11 évnyi késés jellemezte. Áttekintésünk következtetése szerint ez részben arra vezethető vissza, hogy az Unió, illetve a tagállamok prioritásai eltérőek – és olykor ellent is mondanak egymásnak, mivel a tagállamok jellemzően saját nemzeti érdekeikre összpontosítanak. Ezért a tagállamok gyakran kevesebb figyelmet szentelnek a projektek határokon átnyúló szakaszainak, pedig az uniós források ezekre összpontosulnak. Például a Brenner-bázisalagút esetében Németország nem kezelte prioritásként az alagút északi megközelítési útvonalának megépítését, noha az Unió Ausztriával és Olaszországgal együtt már 1986 óta valósít meg beruházásokat a projektben. Az Unió tanulhatna az Egyesült Államoktól, Svájctól és Ausztráliától a projektkoordináció tekintetében.

Emellett az uniós projekteket még kiválasztásuk után is számos bizonytalanság övezi, például be kell szerezni a környezetvédelmi engedélyeket és el kell érni az érdekelt felek körében az elfogadottságot: mindez szintén késedelmekhez vezet. Az ilyen jellegű váratlan gondokra a világ más részein jobban fel vannak készülve. Svájcban például valószínűbb az érdekelt felek általi elfogadás: itt a kantonok és más érdekelt konzultatív bizottságokban vitathatják meg a projektekkel kapcsolatos kérdéseket. Ez csökkenti a bírósági eljárások valószínűségét, amelyek késedelmet okoznának a tervezésben és a kivitelezésben.

A számvevők rámutatnak arra, hogy az egyik lehetséges megoldásként a szisztematikus kockázatalapú nyomon követés elősegítheti az uniós közlekedési infrastrukturális projektek késedelmének és költségtúllépéseinek csökkentését. Ilyen mechanizmus létezik az Egyesült Államokban, ahol a magas kockázatúnak minősített projekteket fokozott monitoringnak vetik alá. Például azoknál a projekteknél, amelyek költsége a becsült költségvetéshez képest évente több mint 2%-kal nő, a projektgazdák részéről több beszámolás szükséges a kormány felé, és a szövetségi szintű vezetők fokozott felügyeletet gyakorolnak.

Végezetül a számvevők észrevételezik, hogy az Unióban nincsen jogi kötelezettség a nagyszabású közlekedési projektek szisztematikus utólagos értékelésére. Ilyen értékelésre csak egyszer került sor (2007-ben), és akkor is olyan pénzügyi mutatók álltak a középpontban, mint a rendelkezésre álló uniós források felhasználása. Ezzel szemben az Egyesült Államok, Franciaország és Norvégia eltérő megközelítést alkalmaz, és rendszeresen elvégzi a projektek utólagos értékelését.

Háttér-információk

Ez a dokumentum nem ellenőrzési jelentés, hanem elsősorban nyilvánosan hozzáférhető információkon és kifejezetten e célból gyűjtött anyagokon alapuló áttekintés. Célja, hogy összehasonlítsa a nagyszabású infrastrukturális projektek végrehajtására vonatkozó uniós keretrendszert más országok (Ausztrália, Kanada, Franciaország, Norvégia, Svájc és az Egyesült Államok) ilyen kereteivel, és ennek során azonosítson olyan gyakorlatokat, amelyeket a Bizottság és a politikai döntéshozók felhasználhatnak a jövőbeli uniós támogatásnyújtás során. Áttekintésünk hozzá fog járulni a TEN-T rendelet folyamatban lévő felülvizsgálatához is.

Az ebben az áttekintésben elemzett, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által társfinanszírozott hat uniós közlekedési projekt a következő: az Y vasca összeköttetés, a Brenner-bázisalagút, a Fehmarnbelt-alagút, a Lyon–Torino vasúti alagút, a Rail Baltica, valamint a Szajná és Észak-Európát összekötő csatorna. 2007 és 2020 között az Unió több mint 109 milliárd eurót különített el a TEN-T hálózat közlekedési infrastrukturális projektjeire.

„A nagyszabású közlekedési infrastrukturális projektek uniós keretrendszere nemzetközi összehasonlításban” című számvevőszéki áttekintés 23 uniós nyelven érhető el a Számvevőszék honlapján (eca.europa.eu).

Az elmúlt években a Számvevőszék több ellenőrzési jelentést tett közzé az Unió közlekedéspolitikájáról, többek között az [uniós közlekedési megaprojektekről](#), az [uniós közúti törzshálózatról](#) és az [európai nagy sebességű vasúthálózatról](#). A jövő évben a Számvevőszék az intermodális áruszállításról is jelentést tervez kiadni.

A sajtó rendelkezésére áll:

A Számvevőszék sajtóirodája: press@eca.europa.eu

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