



Preses relīze

Luksemburgā, 2021. gada 25. novembrī

Salīdzinājumā ar citām pasaules daļām ES transporta infrastruktūras attīstība joprojām ir lēnajā joslā

Pēdējos gados ES revidenti ir atkārtoti uzsvēruši dažādas nepilnības, kas ietekmē lielu transporta projektu īstenošanu Eiropas Savienībā. Tomēr kā ES sniegums ir salīdzināms ar citām pasaules valstīm, piemēram, ar Austrāliju, Kanādu un ASV? Lai atbildētu uz šo jautājumu, Eiropas Revīzijas palāta ir sagatavojusi apskatu, kurā salīdzināts, kā ES un vairākas valstis īsteno šādus projektus. Lai gan šis salīdzinājums dažos aspektos sniedz pārlicību, tas rada bažas citos aspektos, piemēram, projektu īstenošanā. Revidenti jo īpaši norāda, ka citās pasaules valstīs situācija ir daudz labāka, piemēram, attiecībā uz projektu kavēšanos.

Tāpat kā lielākā daļa valstu, ES ir izstrādājusi transporta infrastruktūras stratēģiju. Taču ES ir unikāla: nevienā citā no izvērtētajām transporta stratēģijām nav noteikts termiņš pilnīga pārrobežu tīkla pabeigšanai. Tomēr revidenti iepriekš ir konstatējuši, ka ES stratēģiskie transporta mērķi, jo īpaši Eiropas transporta pamattīkla (TEN-T) pabeigšana līdz 2030. gadam, ir pārāk vērienīgi un ne vienmēr atbilst reāliem rezultātiem. Piemēram, ir maz ticams, ka līdz noteiktajam termiņam tiks sasniegts mērķis trīskāršot ES ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu.

Revidenti arī norāda, ka projektu atlases posmā bieži trūkst pienācīgas izmaksu un ieguvumu analīzes. Līdz ar to ES līdzfinansējumu var piešķirt pat tad, ja sociālekonomiskās izmaksas varētu pārsniegt ieguvumus, kā tas bija ātrgaitas dzelzceļa posmā Francijā. Turpretī visās salīdzinājumam izmantotajās valstīs, lai atbalstītu un uzlabotu lēmumu pieņemšanu, sistemātiski tiek izmantota pārdomāta un detalizēta izmaksu un ieguvumu analīze.

“ES cenšas izveidot visaptverošu transporta infrastruktūras tīklu visā Eiropā,” teica par šo apskatu atbildīgā Eiropas Revīzijas palātas locekle Annemie Turtelboom. *“Lai gan iepriekš mēs uzskatījām, ka izmaksu pārsniegšana un kavēšanās ir vienlīdzīgi šķēršļi šā mērķa sasniegšanai, mūsu salīdzinājums liecina, ka izmaksu ziņā ES ir līdzīga citām valstīm, taču rezultāti ir ievērojami sliktāki attiecībā uz lielu projektu savlaicīgu īstenošanu. Lai šo jautājumu risinātu, mēs varētu iedvesmoties no prakses, kuru konstatējam citur pasaulē.”*

Revidenti iepriekš norādīja uz atšķirību starp lielu transporta projektu aplēstajām un faktiskajām izmaksām Eiropas Savienībā, kā rezultātā vidējais budžeta pārsniegums vienam projektam ir vairāk nekā 2 miljardi EUR jeb sākotnējo prognožu palielinājums par 47 %. Tomēr apskatā tika konstatēts, ka izmaksu pārsniegšana Eiropas Savienībai nav unikāla: tas raksturīgs transporta infrastruktūrai visā pasaulē. Un izmaksu pārsniegumi, kas ietekmē izskatītos ES līdzfinansētos transporta projektus, vismaz līdz šim nav lielāki par pasaules vidējo rādītāju, jo attiecīgie ES projekti vēl nav pabeigti.

Šī preses relīze sniedz kopsavilkumu par Eiropas Revīzijas palātas sagatavoto apskatu. Tā pilns teksts ir pieejams Palātas tīmekļa vietnē www.eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

Turpretī kavējumi salīdzinājumā ar citām valstīm ir būtiska vai, iespējams, būtiskākā ES projektu īpatnība. Pagājušajā gadā ES revidenti konstatēja, ka lieli transporta infrastruktūras projekti vidēji kavējās aptuveni par 11 gadiem. Apskatā minēts, ka tas daļēji ir saistīts ar atšķirīgām un dažkārt pretrunīgām prioritātēm starp ES un tās dalībvalstīm, kuras parasti koncentrējas uz savas valsts interesēm. Tāpēc dalībvalstis bieži vien atstāj novārtā projektu pārrobežu posmus, kuros ir koncentrēti ES līdzekļi. Piemēram, Vācija neizvirzīja par prioritāti pārrobežu ziemeļu piekļuves maršruta izbūvi līdz Brennera bāzes tunelim, lai gan ES kopā ar Austriju un Itāliju jau kopš 1986. gada ir ieguldījusi šajā projektā. Projektu koordinācijas jomā ES varētu mācīties no ASV, Šveices un Austrālijas.

Turklāt ES projektus, kad tie atlasīti, joprojām ietekmē daudzas neskaidrības, piemēram, nepieciešamība saņemt vides atļaujas un ieinteresēto personu piekrišanu, kas arī veicina kavēšanos. Gatavība šāda veida šķēršļiem citās pasaules daļās ir labāka. Piemēram, Šveicē ieinteresēto personu piekrišana ir lielāka: konsultatīvās komitejas ļauj kantoniem un citām ieinteresētajām personām apspriest ar projektiem saistītus jautājumus. Tāpēc ir mazāk ticams, ka plānošanu un būvniecību aizkavēs tiesvedība.

Revidenti uzsver sistemātisku, uz risku balstītu uzraudzību kā vienu no iespējamiem risinājumiem, kas varētu palīdzēt samazināt kavējumus un izmaksu pārsniegšanu ES transporta infrastruktūras projektos. Šāds mehānisms pastāv ASV, kur projekti, kas identificēti kā augsta riska projekti, tiek pakļauti pastiprinātai uzraudzībai. Piemēram, projektiem, kuru izmaksas salīdzinājumā ar aplēsto budžetu palielinās par vairāk nekā 2 % gadā, ir nepieciešams, lai projektu virzītāji sniegtu vairāk ziņojumu valdībai, un tā rezultātā federālā vadība veic pastiprinātu uzraudzību.

Visbeidzot, revidenti norāda, ka ES nav juridiska pienākuma veikt lielu transporta projektu sistemātiskus *ex post* novērtējumus. Šāds novērtējums tika veikts tikai vienu reizi (2007. gadā), un tas bija vērsti tikai uz finanšu rādītājiem, piemēram, pieejamā ES finansējuma apguvi. Turpretī ASV, Francija un Norvēģija ievēro atšķirīgu pieeju un sistemātiski veic projektu *ex post* novērtējumus.

Vispārīga informācija

Šis nav revīzijas ziņojums, bet gan apskats, kas galvenokārt ir balstīts uz publiski pieejamo informāciju un materiāliem, kas īpaši vākti šajā nolūkā. Tas sagatavots, lai ES sistēmu lielu infrastruktūras projektu īstenošanai salīdzinātu ar citu valstu (Austrālija, Kanāda, Francija, Norvēģija, Šveice un Amerikas Savienotās Valstis) sistēmām, tādējādi apzinot citādu praksi, kuru Eiropas Komisija un politikas veidotāji varētu izmantot, turpmāk sniedzot ES atbalstu. Šis apskats būs arī ieguldījums notiekošajā *TEN-T* regulas pārskatīšanā.

Šajā apskatā analizēti seši ES transporta projekti – visi līdzfinansēti no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta –, un tie ir: *Basque Y*, Brennera klinšu tunelis, Fēmarnbelta tunelis, Lionas–Turīnas savienojums, *Rail Baltica* un Sēnas–Ziemeļeiropas kanāls. No 2007. līdz 2020. gadam *TEN-T* tīkla transporta infrastruktūras projektiem ES piešķīra vairāk nekā 109 miljardus EUR.

ERP apskats “ES sistēma lielu transporta infrastruktūras projektu īstenošanai: starptautisks salīdzinājums” ir pieejams ERP tīmekļa vietnē (eca.europa.eu) ES 23 valodās.

Pēdējos gados ERP ir publicējusi vairākus revīzijas ziņojumus par ES transporta politiku, tostarp par [ES transporta megaprojektiem](#), [ES autoceļu pamattīklu](#) un [Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu](#).

Nākamgad ERP plāno sagatavot ziņojumu par intermodālu kravas transportu.

Kontaktinformācija presei:

ERP preses birojs: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu - mob. tālr.: (+352) 691551502
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu - mob. tālr.: (+352) 691553547