



Komunikat prasowy

Luksemburg, 25 listopada 2021 r.

W porównaniu z sytuacją w innych częściach świata tempo rozbudowy infrastruktury transportowej w UE jest powolne

W minionych latach kontrolerzy unijni wielokrotnie zwracali uwagę na rozmaite uchybienia, które mają niekorzystny wpływ na realizację dużych projektów transportowych w UE. Jak jednak UE wypada pod tym względem na tle innych krajów, takich jak Australia, Kanada czy Stany Zjednoczone? Aby udzielić odpowiedzi na to pytanie, Europejski Trybunał Obrachunkowy przeprowadził przegląd mający na celu porównanie, w jaki sposób UE i kilka wybranych krajów realizuje tego rodzaju projekty. Obraz sytuacji wyłaniający się z tej analizy jest wprawdzie pod pewnymi względami pocieszający, ale w niektórych kwestiach, takich jak wdrażanie projektów, istnieją powody do niepokoju. Kontrolerzy zauważyli w szczególności, że inne kraje na świecie o wiele lepiej radzą sobie w przypadku opóźnień w projektach.

UE, podobnie jak większość krajów, wytyczyła strategię rozwoju infrastruktury transportowej. Strategia przyjęta przez UE jest jednak wyjątkowa: w żadnym innym dokumencie strategicznym objętym przeglądem nie wyznaczono bowiem ostatecznej daty ukończenia całej sieci transgranicznej. Mimo to w przeszłości kontrolerzy zauważyli, że unijne cele strategiczne w dziedzinie transportu, zwłaszcza ukończenie do 2030 r. sieci bazowej w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), są zbyt ambitne, a ponadto nie zawsze towarzyszą im wymierne rezultaty. Przykładowo jest mało prawdopodobne, by cel zakładający trzykrotne wydłużenie sieci kolei dużych prędkości w UE miał zostać osiągnięty w przewidzianym na to terminie.

Kontrolerzy stwierdzili również, że na etapie wyboru projektów często brakuje odpowiednich analiz kosztów i korzyści. Oznacza to, że dofinansowanie ze środków unijnych może zostać przyznane nawet wtedy, gdy nie da się wykluczyć, że koszty społeczno-gospodarcze będą przewyższać korzyści, jak miało to miejsce w przypadku jednego z odcinków kolei dużych prędkości we Francji. Dla porównania we wszystkich krajach objętych przeglądem systematycznie przeprowadza się rzetelne i szczegółowe analizy kosztów i korzyści, co pomaga w usprawnieniu procesu podejmowania decyzji.

– UE postawiła sobie za cel stworzenie kompleksowej sieci infrastruktury transportowej, która będzie obejmować całą Europę – powiedziała Annemie Turtelboom, członkini Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialna za przegląd. – O ile w przeszłości panowało przekonanie, że opóźnienia i przypadki przekroczenia budżetu w równym stopniu utrudniają osiągnięcie tego celu, o tyle porównanie przeprowadzone przez Trybunał wykazało, że UE nie odstaje od innych krajów pod względem kosztów, lecz wypada znacznie gorzej, jeśli chodzi

Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie przeglądu opracowanego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Pełny tekst dokumentu dostępny jest na stronie eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luksemburg

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

o terminową realizację dużych projektów. Aby temu zaradzić, Trybunał wskazał szereg praktyk stosowanych w różnych krajach na całym świecie, które mogą posłużyć za źródło inspiracji.

Kontrolerzy już wcześniej zwracali uwagę na rozbieżność między szacowanymi i faktycznymi kosztami dużych projektów transportowych w UE: przekroczenie budżetu wynosiło średnio ponad 2 mld euro na projekt, co oznacza wzrost kosztów o 47% względem pierwotnych założeń. Przegląd wykazał jednak, że do takich sytuacji nie dochodzi wyłącznie w UE, lecz że występują one w przypadku infrastruktury transportowej na całym świecie. Co więcej, jak dotąd skala tego problemu w objętych przeglądem projektach transportowych dofinansowanych ze środków unijnych nie była większa niż średnia globalna. Może się to jednak zmienić, ponieważ projekty te nie zostały jeszcze ukończone.

Opóźnienia to z kolei jeden z aspektów wyróżniający projekty UE na tle innych krajów – lub być może główny taki aspekt. W ubiegłym roku kontrolerzy UE stwierdzili, że w przypadku projektów na dużą skalę dotyczących infrastruktury transportowej opóźnienia w realizacji wynosiły średnio 11 lat. Jak zauważono w przeglądzie, taki stan rzeczy wynika po części z różnych, niekiedy sprzecznych, priorytetów przyjętych przez UE i państwa członkowskie, które zwykle przywiązują największą wagę do interesów krajowych. Z tego względu często zaniedbują one transgraniczne odcinki w ramach projektów, choć to na nie ukierunkowane jest dofinansowanie zapewniane przez UE. Przykładowo Niemcy nie uznały za priorytet budowy transgranicznej północnej trasy dostępowej do tunelu bazowego pod przełęczą Brenner, choć UE wraz z Austrią i Włochami inwestowały w ten projekt od 1986 r. Jeśli chodzi o koordynację projektów, UE mogłaby wziąć przykład ze Stanów Zjednoczonych, Szwajcarii i Australii.

Co więcej, w UE nawet po wyborze projektów do realizacji wciąż może występować wiele problemów, np. konieczność uzyskania pozwoleń środowiskowych lub akceptacji przez zainteresowane strony, co również prowadzi do opóźnień. Inne kraje na świecie są znacznie lepiej przygotowane, by radzić sobie z tego typu sytuacjami. W Szwajcarii na przykład uzyskanie akceptacji przez zainteresowane strony jest bardziej prawdopodobne, ponieważ istnieją komisje konsultacyjne, na forum których kantony i inne podmioty mogą przedyskutować wszelkie problematyczne kwestie. Przekłada się to na mniejsze ryzyko postępowań sądowych skutkujących opóźnieniami na etapie planowania i robót budowlanych.

Jako jedno z rozwiązań, które mogłoby pomóc w zmniejszeniu opóźnień i ograniczeniu kosztów w unijnych projektach dotyczących infrastruktury transportowej, kontrolerzy wskazują systematyczne monitorowanie z wykorzystaniem analizy ryzyka. Taki mechanizm funkcjonuje w Stanach Zjednoczonych, gdzie projekty uznane za obciążone wysokim ryzykiem są objęte bardziej rozbudowanym monitorowaniem. Przykładowo w przypadku projektów, których koszt wzrósł o ponad 2% w ujęciu rocznym w porównaniu z szacunkowym budżetem, promotorzy projektów są zobowiązani częściej przekazywać sprawozdania organom administracji rządowej, co oznacza większy nadzór ze strony podmiotów zarządczych na szczeblu federalnym.

Kontrolerzy zauważyli ponadto, że w UE nie ma obowiązku prawnego, by dokonywać systematycznej ewaluacji *ex post* dużych projektów transportowych. Taką ewaluację przeprowadzono tylko raz (w 2007 r.), a nacisk w jej ramach położono wyłącznie na wskaźniki finansowe, takie jak poziom absorpcji dostępnych środków unijnych. Tymczasem w Stanach Zjednoczonych, we Francji i w Norwegii przyjęto inne podejście: projekty są w systematyczny sposób poddawane ewaluacji *ex post*.

Informacje ogólne

Niniejszy przegląd nie jest sprawozdaniem z kontroli i opiera się w dużej mierze na powszechnie dostępnych informacjach oraz danych zgromadzonych na potrzeby jego sporządzenia. Ma on na celu porównanie ram unijnych przyjętych na potrzeby wdrażania dużych projektów infrastrukturalnych

z rozwiązaniami stosowanymi w innych krajach (w Australii, we Francji, w Kanadzie, Norwegii, Stanach Zjednoczonych i Szwajcarii) oraz wskazanie przykładowych praktyk, które mogłyby być przydatne dla Komisji Europejskiej i decydentów politycznych przy udzielaniu unijnego wsparcia w przyszłości. Dokument ten posłuży również jako wkład w trwające obecnie prace nad przeglądem rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).

Sześć unijnych projektów transportowych przeanalizowanych w ramach przeglądu to: baskijski odcinek Y, tunel bazowy pod przełęczą Brenner, tunel pod cieśniną Bełt Fehmarn, tunel kolejowy Lyon–Turyn, Rail Baltica i kanał Sekwana–Europa Północna. Wszystkie uzyskały dofinansowanie z instrumentu „Łącząc Europę”. W latach 2007–2020 UE przeznaczyła ponad 109 mld euro na projekty dotyczące infrastruktury transportowej w ramach sieci TEN-T.

Przeгляд Trybunału pt. „Unijne ramy wdrażania dużych projektów dotyczących infrastruktury transportowej – porównanie międzynarodowe” jest dostępny na stronie internetowej Trybunału (eca.europa.eu) w 23 językach UE.

W minionych latach Trybunał opublikował szereg sprawozdań z kontroli dotyczących unijnej polityki transportowej, w tym na temat [wielkich projektów transportowych w UE](#), [drogowej sieci bazowej UE](#) oraz [europejskiej sieci kolei dużych prędkości](#). W przyszłym roku Trybunał planuje opublikować sprawozdanie na temat intermodalnego transportu towarowego.

Kontakt dla prasy

Biuro prasowe Trybunału: press@eca.europa.eu

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