



Sporočilo za javnost

Luxembourg, 25. novembra 2021

Razvoj prometne infrastrukture EU je v primerjavi z drugimi državami po svetu še vedno počasen

V zadnjih letih so revizorji EU večkrat opozorili na različne slabosti, ki vplivajo na izvajanje velikih prometnih projektov v EU. Toda kako uspešna je EU v primerjavi z drugimi državami sveta, kot so Avstralija, Kanada in ZDA? Za odgovor na to vprašanje je Evropsko računsko sodišče (Sodišče) izvedlo pregled, v katerem je primerjalo izvajanje takih projektov v EU in več drugih državah. Ta primerjava v nekaterih pogledih sicer pomeni potrditev za EU, v drugih, kot je izvajanje projektov, pa je razlog za zaskrbljenost. Revizorji namreč ugotavljajo, da druge države po svetu boljje odpravljajo zamude.

Tako kot večina držav je tudi EU določila strategijo za prometno infrastrukturo, ki pa se od drugih prometnih strategij, ki jih je pregledalo Sodišče, razlikuje po tem, da je edina, v kateri je določen rok za dokončanje celotnega čezmejnega omrežja. Vendar so revizorji v preteklosti ugotovili, da so strateški cilji EU na področju prometa, zlasti dokončanje jedrnega vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) do leta 2030, preveč ambiciozni in se ne odražajo vedno v dejanskih rezultatih. Na primer, malo je verjetno, da bo cilj, v skladu s katerim naj bi bila dolžina železniškega omrežja EU za visoke hitrosti potrojena, dosežen pravočasno.

Revizorji poudarjajo tudi, da v fazi izbire projektov pogosto ni ustreznih analiz stroškov in koristi. Zato je lahko sofinanciranje EU dodeljeno tudi, če je verjetno, da bodo socialno-ekonomski stroški preseglji koristi, kot je bilo v primeru odseka železnice za visoke hitrosti v Franciji. Nasprotno pa se v vseh pregledanih državah za podporo in izboljšanje odločanja sistematično uporabljajo zanesljive in podrobne analize stroškov in koristi.

„EU poskuša dokončati celovito omrežje prometne infrastrukture po vsej Evropi,“ je povedala članica Evropskega računskega sodišča Annemie Turtelboom, pristojna za revizijo. „Sodišče je v preteklosti sicer menilo, da prekoračitve stroškov in zamude v enaki meri ovirajo dosego tega cilja, pa se je pri tej primerjavi pokazalo, da je EU primerljiva z drugimi državami, kar zadeva stroške, vendar znatno slabša, kar zadeva pravočasno izvedbo velikih projektov. Za obravnavo te težave bi se lahko EU zgledovala po praksah, ki jih je Sodišče opredelilo po vsem svetu.“

Revizorji so že v preteklosti opozorili na neskladje med ocenjenimi in dejanskimi stroški velikih prometnih projektov v EU, zaradi katerega je v povprečju prišlo do prekoračitev proračuna za več kot 2 milijardi EUR na projekt ali 47-odstotnega povečanja v primerjavi z začetnimi napovedmi. Vendar je bilo v pregledu ugotovljeno, da prekoračitve stroškov niso značilne samo za EU: nastajajo pri prometni infrastrukturi po vsem svetu. Poleg tega pa prekoračitve stroškov pri pregledanih

Namen tega sporočila za javnost je predstaviti glavna sporočila pregleda, ki ga je opravilo Evropsko računsko sodišče. Cel pregled je na voljo na eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

prometnih projektih, ki jih sofinancira EU, niso višje od svetovnega povprečja – vsaj do zdaj, saj ti projekti EU še niso zaključeni.

Po drugi strani pa so zamude v primerjavi z drugimi državami ena od značilnosti projektov EU oz. morda njihova posebnost. Revizorji EU so lani ugotovili, da so zamude pri velikih projektih prometne infrastrukture v povprečju znašale približno 11 let. Pri pregledu se je pokazalo, da je to deloma posledica različnih – in včasih nasprotujočih si – prioritet EU in njenih držav članic, ki se običajno osredotočajo na svoje nacionalne interese. Zato države članice pri projektih pogosto zanemarjajo čezmejne odseke, v katere je usmerjeno financiranje EU. Na primer, v Nemčiji izgradnja čezmejne severne pristopne poti do baznega predora Brenner ni bila prioriteta, čeprav je EU skupaj z Avstrijo in Italijo v čezmejni predor vlagala že od leta 1986. Kar zadeva usklajevanje projektov, bi se lahko EU zgledovala po ZDA, Švici in Avstraliji.

Poleg tega na projekte v EU po izboru še vedno vpliva več negotovosti, kot sta obvezna pridobitev okoljevarstvenega dovoljenja in sprejemljivost za deležnike, ki tudi prispevajo k zamudam. Na takšne zastoje pri projektih so v drugih državah po svetu bolj pripravljeni. Na primer, v Švici obstaja večja verjetnost, da bo projekt za deležnike sprejemljiv: prebivalci kantonov in drugi deležniki lahko o vprašanih, povezanih s projekti, razpravljajo v okviru posvetovalnih odborov. Zato je manj verjetno, da bi zaradi sodnih postopkov prišlo do zamud pri načrtovanju in gradnji.

Revizorji kot eno od možnih rešitev, ki bi lahko pripomogla k zmanjšanju zamud in prekoračitev stroškov pri projektih prometne infrastrukture EU, poudarjajo sistematično spremljanje na podlagi tveganja. Takšen mehanizem obstaja v ZDA, kjer se v zvezi s projekti, ki so opredeljeni kot projekti z visokim tveganjem, izvaja okrepljeno spremljanje. Na primer, če se stroški nekega projekta v primerjavi z ocenjenim proračunom povečajo za več kot 2 % na leto, mora nosilec projekta pogosteje poročati zvezni vladi, poveča pa se tudi nadzor, ki ga izvajajo zvezni vodje nadzora.

Revizorji so ugotovili tudi, da v EU ni pravne obveznosti za izvajanje sistematičnih naknadnih vrednotenj velikih prometnih projektov. Takšno vrednotenje je bilo izvedeno samo enkrat (leta 2017) in je bilo osredotočeno zgolj na finančne kazalnike, kot je črpanje razpoložljivih sredstev EU. Nasprotno pa ZDA, Francija in Norveška uporabljajo drugačen pristop in sistematično izvajajo naknadna vrednotenja projektov.

Splošne informacije

Ta dokument ni revizijsko poročilo, temveč pregled, ki temelji predvsem na javno dostopnih informacijah in gradivu, zbranim posebej v ta namen. Njegov cilj je primerjati okvir EU za izvajanje velikih infrastrukturnih projektov z okviri drugih držav (Avstralije, Francije, Kanade, Norveške, Švice in Združenih držav) ter tako opredeliti prakse, ki bi lahko bile koristne za Evropsko komisijo in oblikovalce politik pri zagotavljanju prihodnje podpore EU. Poleg tega želi Sodišče s tem poročilom prispevati k pregledu uredbe TEN-T, ki se trenutno izvaja.

Sodišče je v tem pregledu analiziralo naslednjih šest prometnih projektov EU, ki so bili vsi sofinancirani iz Instrumenta za povezovanje Evrope: Basque Y, bazni predor Brenner, predor Fehmarn Belt, železniški predor Lyon–Torino, Rail Baltica in kanal Sena–severna Evropa. V obdobju 2007–2020 je EU za projekte prometne infrastrukture v omrežju TEN-T dodelila več kot 109 milijard EUR.

Pregled Sodišča z naslovom Okvir EU za velike projekte prometne infrastrukture: mednarodna primerjava je na voljo na spletišču Sodišča (eca.europa.eu) v 23 jezikih EU.

V zadnjih letih je Sodišče objavilo več revizijskih poročil o prometni politiki EU, med drugim o [megaprojektih EU na področju prometa](#), [jedrnem cestnem omrežju EU](#) in [evropskem železniškem omrežju za visoke hitrosti](#). Naslednje leto namerava izdati poročilo o intermodalnem tovornem prometu.

Kontakt za medije

Tiskovni urad Sodišča: press@eca.europa.eu

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