



## Komunikat prasowy Luksemburg, 16 czerwca 2020 r.

### Należy przyspieszyć realizację wielkich projektów transgranicznych, aby usprawnić transport na terenie całej Europy – podkreślają unijni kontrolerzy

Realizacja kluczowych transgranicznych projektów transportowych w UE postępuje wolniej, niż planowano. Z nowo opublikowanego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego wynika, że spośród ośmiu skontrolowanych projektów wraz z infrastrukturą towarzyszącą – każdy o wartości wielu miliardów euro – sześć prawdopodobnie nie będzie w pełni operacyjnych do 2030 r., wbrew pierwotnym planom. Tym samym ukończenie bazowej sieci transeuropejskiej (TEN-T) jeszcze bardziej odsunie się w czasie.

W 2013 r. państwa członkowskie UE uzgodniły, że sieć bazowa TEN-T zostanie ukończona do 2030 r. Kluczowym elementem tej sieci są transgraniczne projekty transportowe, które mają na celu usprawnienie połączeń między państwami wzdłuż europejskich korytarzy.

Kontrolerzy Trybunału sprawdzili, czy wielkie transgraniczne projekty budowy autostrad, linii kolejowych i śródlądowych dróg wodnych, które mają istotne znaczenie dla ogólnounijnej bazowej sieci transportowej, zostały właściwie zaplanowane i były realizowane w wydajny sposób. W tym celu przyjrzeni się oni bliżej ośmiu wielkim projektom o łącznej wartości 54 mld euro (w tym dofinansowanie ze środków unijnych na poziomie 7,5 mld euro), które umożliwiają połączenia pomiędzy sieciami transportowymi 13 państw członkowskich: Austrii, Belgii, państw bałtyckich, Danii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Niemiec, Polski, Rumunii i Włoch.

We wszystkich skontrolowanych projektach stwierdzono znaczne opóźnienia w realizacji (wynoszące średnio 11 lat), co stawia pod znakiem zapytania możliwość skutecznego funkcjonowania pięciu z dziewięciu korytarzy międzynarodowych. Głównym powodem tak niezadowolających rezultatów jest niedostateczna koordynacja prac pomiędzy państwami. Państwa członkowskie mają własne priorytety inwestycyjne i różne procedury planowania. Niekiedy zakres wsparcia na rzecz projektów o charakterze transgranicznym bądź inwestycji dotyczących międzynarodowych korytarzy transportowych różni się w zależności od państwa. Ponadto sama realizacja projektów nie zawsze postępuje w tym samym tempie po wszystkich stronach granicy. Jak dotąd Komisja nie korzystała z dostępnych jej ograniczonych narzędzi

*Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego przyjętego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie [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)

prawnych, by egzekwować realizację priorytetów uzgodnionych na szczeblu UE w przypadku państw, w których występują opóźnienia.

– Terminowe ukończenie korytarzy sieci bazowej TEN-T ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia celów polityki unijnej, a także przyczyni się do stymulowania wzrostu i tworzenia miejsc pracy oraz przeciwdziałania zmianie klimatu – **powiedział Oskar Herics, członek Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za to sprawozdanie**. – W związku z tym należy podjąć dodatkowe wysiłki, by przyspieszyć ukończenie wielu unijnych projektów przewodnich w dziedzinie transportu, co przełoży się na usprawnienie połączeń transportowych w Europie oraz pomoże terminowo osiągnąć efekty na poziomie całej sieci.

Z biegiem lat koszty ośmiu skontrolowanych projektów wzrosły o ponad 17 mld euro (tj. o 47%), co wynikało często ze zmian w koncepcji i zakresie projektów, jak również z ich niewydajnego wdrażania. Największy wzrost odnotowano w przypadku kanału Sekwana–Europa Północna (część połączenia Sekwana–Skalda), którego koszty wzrosły niemal trzykrotnie. W Rumunii z kolei kontrolerzy stwierdzili, że jeden z nowo wybudowanych odcinków autostrady A1 nie był eksploatowany, a dwa odcinki zostały nieprawidłowo połączone, co stanowiło przykład nieoptymalnego wykorzystania i marnotrawstwa środków.

Kontrolerzy wykryli również uchybienia w analizach kosztów i korzyści przeprowadzonych przez państwa członkowskie w odniesieniu do tych wielomiliardowych inwestycji. Wykorzystane w nich prognozy ruchu były potencjalnie zbyt optymistyczne, a niektóre projekty mogą okazać się nierentowne w długim okresie. Dotyczy to w szczególności linii Rail Baltica oraz linii kolejowej stanowiącej część stałego połączenia przez Belt Fehmarn, w przypadku których liczba ewentualnych pasażerów była zdecydowanie zbyt mała. Kontrolerzy zauważyli ponadto, że przed przydzieleniem finansowania unijnego Komisja nie dokonywała niezależnej oceny specyfikacji budowlanych, w której za podstawę przyjęto by potencjalne natężenie ruchu towarowego i pasażerskiego.

Nadzór sprawowany przez Komisję nad ukończeniem sieci transportowej przez państwa członkowskie ma jedynie pośredni charakter i wymaga wzmocnienia. W strukturach Komisji nie ma odrębnego działu, który zapewniłby państwom członkowskim specjalistyczne wsparcie w zakresie zarządzania tak dużymi projektami. Komisja nie dysponuje też ogólnymi informacjami na temat poczynionych postępów. Aby temu zaradzić, podjęła ona ostatnio działania w kierunku zapewnienia ściślejszego i skuteczniejszego nadzoru i monitorowania postępów poprzez określenie oczekiwanych rezultatów projektów w tzw. decyzjach wykonawczych.

### **Informacje dla redaktorów**

Ustanowienie bazowej transeuropejskiej sieci transportowej poprzez stworzenie korytarzy sieci bazowej zostało uregulowane przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013. Komisja odpowiada za dopilnowanie, by państwa członkowskie ukończyły bazową sieć transportową do 2030 r., na państwach członkowskich spoczywa natomiast odpowiedzialność za wdrażanie poszczególnych projektów. Jak dotąd na rzecz ośmiu skontrolowanych projektów przewodnich przyznano środki unijne w wysokości około 7,5 mld euro, z czego Komisja wypłaciła dotychczas 3,4 mld euro. Ze względu na opóźnienia wycofała ona też część pierwotnie przydzielonych środków (1,4 mld euro w przypadku 17 skontrolowanych odcinków). Jak wynika z badania przeprowadzonego przez Komisję, w razie

nieukończenia sieci gospodarka UE utraciłaby potencjał wzrostu na poziomie 1,8% i nie zostałyby utworzone miejsca pracy w wymiarze 10 mln osobołat.

Kontrolą objęto osiem wielkich projektów transportowych: cztery linie kolejowe (Rail Baltica, połączenie Lyon–Turyn, tunel bazowy pod przełęczą Brenner i baskijski odcinek Y), jedną śródlądową drogę wodną (Sekwana–Skalda), jedną autostradę (A1 w Rumunii) oraz dwa projekty multimodalne (połączenie drogowe/kolejowe przez Bełt Fehmarn i połączenie kolejowe E59 z portami w Polsce). Każdy z tych projektów kosztuje ponad 1 mld euro i ma przynieść znaczne korzyści społeczno-ekonomiczne.

Sprawozdanie specjalne nr 10/2020 pt. „Unijna infrastruktura transportowa – należy przyspieszyć wdrażanie wielkich projektów, tak aby terminowo osiągnąć efekty na poziomie całej sieci” jest dostępne na stronie internetowej Trybunału ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) w 23 językach UE. Oprócz sprawozdania na stronie Trybunału udostępniono również wielojęzyczne materiały audio (w rodzaju podcastów) dotyczące wielkich projektów transportowych. Trybunał w przeszłości opublikował już szereg innych sprawozdań specjalnych dotyczących transportu w UE (zob. [portal publikacji](#)).

Kontakt dla dziennikarzy zainteresowanych tym sprawozdaniem Damijan Fišer

E-mail: [damijan.fiser@eca.europa.eu](mailto:damijan.fiser@eca.europa.eu), Tel.: (+352) 4398 45 510 / Tel. kom.: (+352) 621 55 22 24

*Kroki podjęte przez Europejski Trybunał Obrachunkowy w obliczu pandemii COVID-19*

*W związku z trwającą pandemią COVID-19 Europejski Trybunał Obrachunkowy podjął niezbędne kroki, by w dalszym ciągu skutecznie sprawować funkcje kontroli publicznej w UE oraz terminowo opracowywać sprawozdania z kontroli, opinie i przeglądy – w zakresie, w jakim jest to możliwe w obecnych okolicznościach. Trybunał pragnie jednocześnie podziękować pracownikom służb, które ratują życie i są zaangażowane w walkę z pandemią w Luksemburgu, w UE, jak i na całym świecie. Trybunał wspiera politykę rządu Luksemburga w zakresie ochrony zdrowia publicznego. Dąży także do uchronienia swojego personelu przed skutkami obecnego kryzysu zdrowotnego i przedsięwziął środki zapobiegawcze, tak aby ograniczyć ryzyko, na które narażeni są jego pracownicy i ich rodziny.*