



Pranešimas spaudai

Liuksemburgas, 2021 m. lapkričio 25 d.

Palyginti su kitais pasaulio regionais, ES transporto infrastruktūra toliau tebevystoma lėtai

Pastaraisiais metais ES auditoriai ne kartą atkreipė dėmesį į įvairius trūkumus, turinčius įtakos didelių transporto projektų įgyvendinimui ES. O kaip ES rezultatai vertinami, palyginti su kitomis pasaulio šalimis, pavyzdžiui, Australija, Kanada ir Jungtinėmis Valstijomis? Siekdami atsakyti į šį klausimą, Europos Audito Rūmai parengė apžvalgą, kurioje palygino, kaip ES ir kelios šalys įgyvendina tokius projektus. Nors atlikus palyginimą kai kuriais atžvilgiais galima nusiraminti, kiti aspektai kelia susirūpinimą, pavyzdžiui, tai, kaip projektai yra įgyvendinami. Visų pirma auditoriai pažymi, kad kitos pasaulio šalys geriau užtikrina, kad vėlavimų būtų išvengta.

Kaip ir dauguma šalių, ES parengė transporto infrastruktūros strategiją. Tačiau ES yra išskirtinė tuo, kad jokioje kitoje apžvelgtoje transporto strategijoje nenustatytas terminas visam tarpvalstybiniam tinklui sukurti. Vis dėlto jau anksčiau auditoriai nustatė, kad ES strateginiai transporto tikslai, visų pirma tikslas transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pagrindinį tinklą užbaigti iki 2030 m., yra pernelyg plataus užmojo ir ne visada atitinka realius rezultatus. Pavyzdžiui, mažai tikėtina, kad iki nustatyto termino bus pasiektas tikslas tris kartus padidinti ES greitųjų geležinkelių tinklo ilgį.

Auditoriai taip pat pažymi, kad projektų atrankos etape dažnai trūksta tinkamos sąnaudų ir naudos analizės. Todėl ES bendras finansavimas gali būti skiriamas net tada, kai yra tikimybė, kad socialinės ir ekonominės sąnaudos viršys naudą, kaip buvo greitojo geležinkelio ruožo Prancūzijoje atveju. Kita vertus, visose apžvelgtose šalyse sistemingai atliekama patikima ir išsami sąnaudų ir naudos analizė siekiant paremti ir pagerinti sprendimų priėmimą.

„ES bando Europoje sukurti visa apimantį transporto infrastruktūros tinklą, – teigė už apžvalgą atsakinga Europos Audito Rūmų narė Annemie Turtelboom. – Nors anksčiau manėme, kad išlaidų viršijimas ir vėlavimai yra lygiavertės kliūtys siekiant šio tikslo, atlikus palyginimą matyti, kad, kalbant apie sąnaudas, ES neatsilieka nuo kitų šalių, tačiau, kalbant apie didelių projektų įgyvendinimą laiku, rezultatai gerokai prastesni. Siekdami išspręsti šią problemą, galėtume pasisemti įkvėpimo iš praktikos pavyzdžių, kuriuos nustatėme įvairiose pasaulio šalyse.“

Jau anksčiau auditoriai nurodė, kad ES didelių transporto projektų numatytos ir faktinės sąnaudos skiriasi, todėl vienam projektui skirtas biudžetas vidutiniškai viršijamas daugiau kaip 2 milijardais eurų, arba 47 %, palyginti su pradiniais įverčiais. Tačiau atlikus apžvalgą nustatyta, kad sąnaudos viršijamos ne tik ES – tai būdinga ir kitų pasaulio šalių transporto infrastruktūrai. Be to, apžvelgtiems ES bendrai finansuojamiems transporto projektams būdingas sąnaudų viršijimas nėra didesnis už pasaulinį vidurkį – bent jau iki šiol, nes atitinkami ES projektai dar nėra užbaigti.

Šio pranešimo spaudai tikslas – pateikti Europos Audito Rūmų apžvalgos pagrindines mintis. Visa apžvalga pateikta eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

Kita vertus, vėlavimas, palyginti su kitomis šalimis, yra išskirtinis ES projektų bruožas. Praėjusiais metais ES auditoriai nustatė, kad didelių transporto infrastruktūros projektų įgyvendinimas vidutiniškai vėlavo maždaug 11 metų. Iš apžvalgos matyti, kad taip yra iš dalies dėl skirtingų, o kartais net prieštaringų ES ir jos valstybių narių prioritetų, nes valstybės narės yra linkusios teikti pirmenybę savo nacionaliniams interesams. Todėl valstybės narės dažnai apleidžia projektų tarpvalstybines atkarpas, kurioms yra skiriamos ES lėšos. Pavyzdžiui, Vokietija nenustatė prioriteto tiesti tarpvalstybinį šiaurinį privažiuojamąjį kelią iki Brenerio pagrindinio tunelio, nors ES kartu su Austrija ir Italija į projektą investavo jau nuo 1986 m. Projektų koordinavimo ES galėtų pasimokyti iš JAV, Šveicarijos ir Australijos.

Be to, atrinktiems projektams ES vis dar būdingas didelis neapibrėžtumas, pavyzdžiui, būtiną gauti aplinkosaugos leidimus ir suinteresuotųjų subjektų pritarimą, o tai taip pat prisideda prie vėlavimo. Kituose pasaulio regionuose tokioms kliūtims pasirodo tinkamiau. Pavyzdžiui, Šveicarijoje yra labiau tikėtina, kad suinteresuotieji subjektai projektui pritar, nes rengiami konsultacinių komitetų posėdžiai, kurių metu kantonai ir kiti suinteresuotieji subjektai gali aptarti su projektais susijusius klausimus. Dėl to mažiau tikėtina, kad dėl teismo procesų vėluos planavimas ir statyba.

Auditoriai pabrėžia, kad vienas iš galimų sprendimų, kuris galėtų padėti sumažinti vėlavimus ir sąnaudų viršijimą įgyvendinant ES transporto infrastruktūros projektus, yra sisteminga rizika grindžiama stebėseną. Toks mechanizmas taikomas JAV, kur projektams, pripažintiems didelės rizikos projektams, taikoma griežtesnė stebėseną. Pavyzdžiui, projektams, kurių sąnaudos per metus padidėja daugiau kaip 2 %, palyginti su numatytu biudžetu, projektų vykdytojai privalo teikti daugiau ataskaitų vyriausybei, o federaliniai vadovai – vykdyti griežtesnę priežiūrą.

Galiausiai auditoriai pažymi, kad Europos Sąjungoje nėra nustatyta teisinė pareiga atlikti sisteminius didelių transporto projektų *ex post* vertinimus. Toks vertinimas buvo atliktas tik vieną kartą (2007 m.) ir visas dėmesys buvo skirtas vien finansiniams rodikliams, pavyzdžiui, turimų ES lėšų įsivainimui. Kita vertus, Jungtinės Valstijos, Prancūzija ir Norvegija laikosi kitokio požiūrio ir sistemingai atlieka projektų *ex post* vertinimus.

Bendra informacija

Tai yra ne audito ataskaita, o apžvalga, daugiausia grindžiama viešai prieinama informacija ir specialiai šiam tikslui surinkta medžiaga. Jos tikslas – palyginti ES didelių infrastruktūros projektų įgyvendinimo sistemą su kitų šalių (Australijos, Jungtinių Amerikos Valstijų, Kanados, Norvegijos, Prancūzijos ir Šveicarijos) sistemomis, taip nustatant kitos praktikos pavyzdžius, kurie galėtų būti naudingi Europos Komisijai ir politikos formuotojams ateityje teikiant ES paramą. Šia apžvalga taip pat bus prisidedama prie šiuo metu atliekamos TEN-T reglamento peržiūros.

Šioje apžvalgoje analizuoti šeši ES transporto projektai: „Basque Y“, Brenerio pagrindinis tunelis, Fémarno juostos tunelis, Liono–Turino geležinkelio tunelis, „Rail Baltica“ ir Senos–Šiaurės Europos kanalas. Visi jie yra bendrai finansuojami pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę. 2007–2020 m. ES skyrė daugiau kaip 109 milijardus eurų TEN-T tinklo transporto infrastruktūros projektams.

Audito Rūmų apžvalga „ES didelių transporto infrastruktūros projektų sistema. Tarptautinis palyginimas“ paskelbta Audito Rūmų interneto svetainėje (eca.europa.eu) 23 ES kalbomis.

Pastaraisiais metais Audito Rūmai paskelbė keletą audito ataskaitų dėl ES transporto politikos, įskaitant ataskaitas dėl [ES didžiulio masto transporto projektu](#), [ES pagrindinio kelių tinklo](#) ir [Europos greitųjų traukinių tinklo](#). Kitais metais Audito Rūmai planuoja paskelbti ataskaitą dėl įvairiarūšio krovinių vežimo.

Kontaktai spaudai

Audito Rūmų spaudos tarnyba: press@eca.europa.eu

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