Pregled
št. 05

SL

Okvir EU za velike projekte prometne infrastrukture: mednarodna primerjava

EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE

2021

Vsebina

	Odstavek
Povzetek	I–VI
Uvod	01–13
Veliki projekti prometne infrastrukture	01
Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)	02–04
Načrtovanje in izvajanje prometne politike ter velikih infrastrukturnih projektov, ki jih sofinancira EU	05–08
Sofinanciranje EU za velike projekte prometne infrastrukture	09–11
Predhodne revizije in pregledi Sodišča	12–13
Cilj, obseg in pristop pregleda	14–21
Analiza	22–73
Pet analiziranih postopkov	22–73
Opredelitev strategije	22–30
Usklajevanje projektov	31–43
Izbira projektov za financiranje	44–54
Spremljanje izvajanja projekta	55–67
Naknadno vrednotenje projektov	68–73
Zaključne pripombe	74–80

Priloge

Priloga I – Nedavne publikacije Sodišča o prometni politiki EU

Priloga II – Pregledane mednarodne smernice

Priloga III – Metodologija in ključni kazalniki za analizo prekoračitve proračuna in časovnega načrta

Priloga IV – Splošni kazalniki

Priloga V – Relevantni revizijski zaključki in priporočila Sodišča o analiziranih postopkih

Priloga VI – Sestava strokovnih odborov

Kratice in okrajšave

Glosar

Ekipa Sodišča

Povzetek

I Veliki infrastrukturni projekti imajo ključno vlogo pri vzpostavitvi vseevropskega prometnega omrežja EU. Od leta 2013 je eden od glavnih ciljev EU dokončanje „jedrnega omrežja" prometne infrastrukture do leta 2030 in „celovitega omrežja", da se do leta 2050 zagotovita dostopnost in povezljivost vseh regij v EU.

II Evropska komisija je odgovorna za razvoj in izvajanje prometne politike na ravni EU, opredelitev in podpiranje projektov skupnega interesa ter upravljanje podpore sofinanciranja EU za te velike projekte, ki jih izvajajo države članice in nosilci projektov.

III Ta dokument ni revizijsko poročilo, temveč pregled, ki temelji predvsem na javno dostopnih informacijah ali gradivu, zbranem posebej za ta pregled. Njegov cilj je primerjati okvir EU za izvajanje velikih infrastrukturnih projektov z okviri drugih pregledanih držav (Avstralije, Kanade, Združenih držav, Švice, Francije in Norveške) ter tako opredeliti primere drugih praks, ki bi lahko bile koristne za 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.

IV Sodišče je opredelilo pet ključnih postopkovnih korakov za izvedbo velikih prometnih projektov (opredelitev strategije, usklajevanje projektov, izbira projektov za financiranje, spremljanje projektov in njihovo naknadno vrednotenje). Za vsakega od teh postopkov je navedlo informacije o ključnih značilnostih okvira EU. Opisalo je tudi slabosti, ki jih je predhodno opazilo pri svojih revizijah v okviru EU. Pri nekaterih slabostih je opredelilo primere drugih praks, ki jih je odkrilo v državah, zajetih v pregled. Izvajanja teh praks sicer ni revidiralo, vendar meni, da lahko zaradi svoje zasnove pripomorejo k odpravljanju teh slabosti, in sicer če so dobro prilagojene kontekstu EU in se uspešno izvajajo.

V Ob primerjavi slabosti, opredeljenih v okviru EU, na globalni ravni Sodišče v izbranih državah ni odkrilo nobene prakse, s katero bi lahko bile obravnavane slabosti, povezane s postopkom opredelitve strategije. Poleg tega so pri večini teh šestih projektov s sofinanciranjem EU, ki jih je analiziralo Sodišče, odstopanja med dejanskimi stroški in ocenjenimi proračuni manjša od svetovne referenčne vrednosti. Vendar Sodišče meni, da bi se lahko Komisija in oblikovalci politik pri postopkih, povezanih z usklajevanjem, izborom, spremljanjem in naknadnim vrednotenjem, zgledovali po praksah, opaženih v tujini, kot je opisano v tem pregledu. To velja tudi za zamude, saj je pri večini od šestih projektov, ki jih sofinancira EU, v povprečju prišlo do daljših zamud kot pri primerljivih projektih na svetovni ravni. Teh drugih praks sicer morda ne

bo mogoče neposredno prenesti v sedanji okvir EU, bi pa lahko bile podlaga za razmislek in po potrebi prilagojene kontekstu EU.

VI V zvezi s tem je Sodišče opredelilo štiri izzive za Komisijo glede njene prihodnje podpore za velike projekte prometne infrastrukture, in sicer:

- Kako doseči večjo usklajenost med prometno strategijo EU in strategijami držav članic ter boljši nadzor nad načrtovanjem in izvajanjem projektov vzdolž glavnih prometnih koridorjev?

- Kako v fazi izbire projektov zagotoviti, da bodo analize stroškov in koristi dovolj temeljito pregledane? Kako je mogoče optimizirati pristop k izbiri projektov in dodeljevanju sredstev EU za nadaljnje zmanjšanje upravnega bremena za nosilce projektov?

- Kako pri spremljanju projektov, ki jih sofinancira EU, preiti na pristop, ki bi bolj temeljil na tveganju, in hkrati obseg spremljanja razširiti tako, da bi se od nosilcev projektov zahtevalo, naj poročajo tudi o kazalnikih izidov in sprejemljivosti za deležnike?

- Kako za velike projekte prometne infrastrukture, ki jih sofinancira EU, zagotoviti sistematično naknadno vrednotenje s poudarkom na doseženih izidih in ne finančnih kazalnikih ali izložkih?

Uvod

Veliki projekti prometne infrastrukture

01 Veliki projekti prometne infrastrukture (veliki prometni projekti) imajo ključno vlogo v prometnih omrežjih, vendar niti na svetovni ravni niti na ravni EU niso splošno opredeljeni. Najpogosteje uporabljeno merilo so skupni stroški projekta, nad katerimi se ta šteje za velik infrastrukturni projekt: skupne zgornje meje znašajo 1 milijardo USD[1] (tj. približno 830 milijonov EUR) ali 500 milijonov EUR[2].

Vseevropsko prometno omrežje (TEN-T)

02 Cilj prometne politike EU je vzpostaviti skupno prometno območje po vsej Evropi[3]. Od 90. let prejšnjega stoletja je bil eden glavnih operativnih ciljev dokončanje vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), tj. vseevropskega omrežja cestnega pometa, železniškega prometa, prometa po celinskih plovnih poteh ter pomorskega in zračnega prometa potnikov in blaga. Prve smernice TEN-T[4] so bile osredotočene na seznam „prednostnih projektov", večina katerih se lahko šteje za velike prometne projekte.

---

[1] B. Flyvbjerg, *What you should know about megaprojects and why: an overview*, *Project Management Journal*, zvezek. 45, št. 2, 2014, str. 6–19.

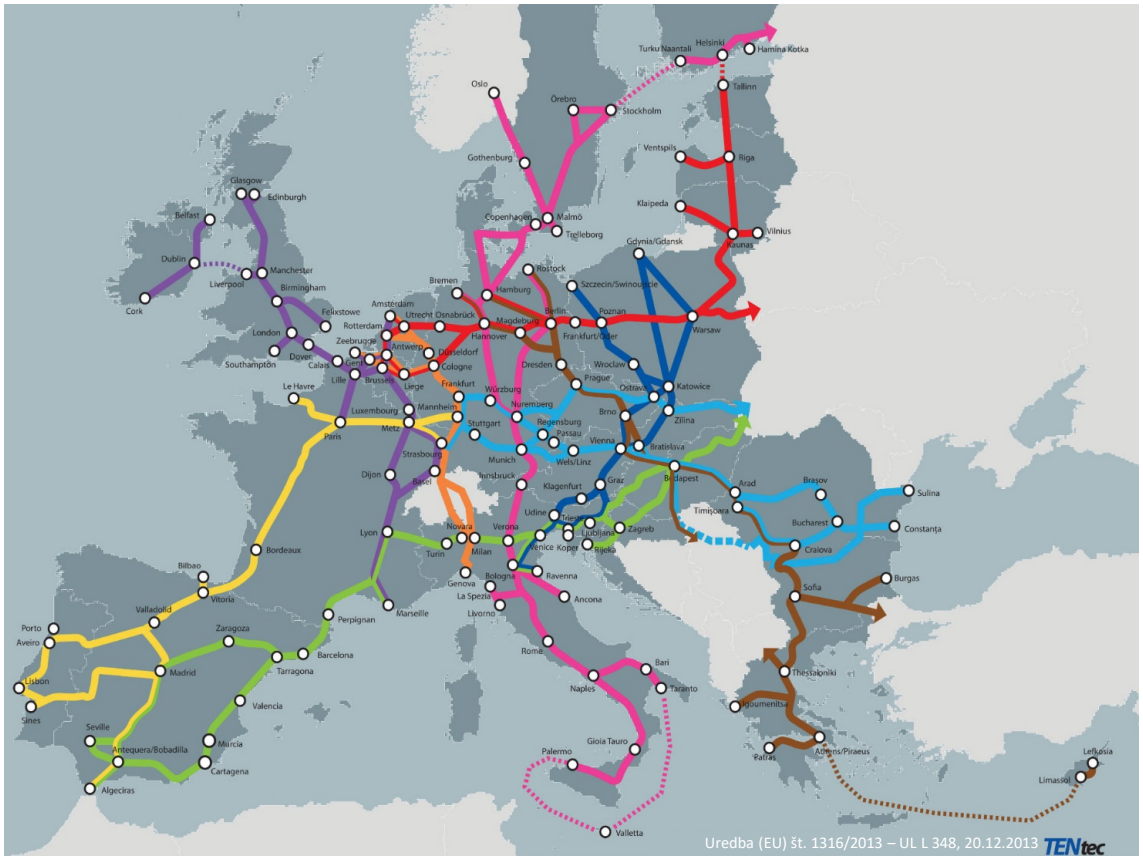
[2] Ukrep COST TU1003, *MEGAPROJECT: The Effective Design and Delivery of Megaprojects in the European Union*, 2010.

[3] Členi 170 do 172 Prečiščene različice Pogodbe o delovanju Evropske unije, UL C 202, 7.6.2016, str. 47.

[4] Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 228, 9.9.1996, str. 1–103.

03 Evropski parlament in Svet sta leta 2013 sprejela uredbo[5] o določitvi „jedrnega omrežja" prometne infrastrukture, vključno z devetimi koridorji jedrnega omrežja, ki so temelj evropskega trajnostnega multimodalnega prometnega omrežja (glej ***sliko 1***), ki ga je treba dokončati do leta 2030. V uredbi je bil določen tudi razvoj „celovitega omrežja", s katerim naj bi se do leta 2050 zagotovili dostopnost in povezljivost vseh regij v EU, vključno z odročnimi, otoškimi in najbolj oddaljenimi regijami. Ta uredba o TEN-T je trenutno v fazi pregleda[6].

Slika 1 – Koridorji jedrnega omrežja TEN-T



Vir: Evropska komisija (december 2020)

---

[5] Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 348, 20.12.2013, str. 1–128. Ta uredba je bila posodobljena 14. julija 2021 z Uredbo (EU) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, UL L 249, 14.7.2021, str. 38–81.

[6] Člen 54 Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 348, 20.12.2013, str. 1–128.

04 Veliki prometni projekti so strateškega pomena za dokončanje jedrnega omrežja TEN-T, saj so ključni za odpravo ozkih grl in manjkajočih povezav, ki so pogosti na čezmejnih odsekih. Ker naj bi bil njihov pričakovan učinek na prometno omrežje zelo velik, pogosto štejejo za ključne dejavnike sprememb za prihodnje tokove potnikov in tovora[7]. Kadar se nanašajo na okolju prijaznejše in bolj trajnostne načine prevoza, kot so železnice, so tudi temelj politik, katerih namen je doseči prehod na druge oblike prevoza (tj. prehod z enega načina prevoza na drugega) ter okoljske in podnebne cilje, opredeljene v pobudi o evropskem zelenem dogovoru[8].

Načrtovanje in izvajanje prometne politike ter velikih infrastrukturnih projektov, ki jih sofinancira EU

05 Evropska komisija, zlasti Generalni direktorat za mobilnost in promet (GD MOVE), je pristojna za razvoj in izvajanje prometne politike na ravni EU. To večinoma počne z izdajo strateških dokumentov in zakonodajnih predlogov. V zvezi z omrežjem TEN-T je naloga Komisije oblikovati smernice, opredeliti in podpreti projekte skupnega interesa ter izvajati ukrepe za zagotovitev interoperabilnosti[9]. Komisiji pomaga odbor (odbor TEN-T), v katerem so zastopane države članice in ki daje zavezujoča mnenja o njenih zakonodajnih predlogih v zvezi z izvedbenimi akti[10].

06 Pri dejavnostih, povezanih z velikimi prometnimi projekti, lahko sodelujejo tudi drugi generalni direktorati Komisije, zlasti kadar se v zvezi s temi projekti zaprosi za sofinanciranje EU (glej tudi odstavek ***10***). Na primer: Generalni direktorat za okolje (GD ENV) lahko pregleda, ali so vloge skladne z okoljskim pravnim okvirom EU, vključno z nujnostjo vključevanja deležnikov.

---

[7] Omega Centre, *Mega Projects – Executive Summary*, december 2012, str. 16 in 17.

[8] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Evropskemu svetu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom *Evropski zeleni dogovor*, COM(2019) 640 final, 11.12.2019.

[9] Člen 171 Prečiščene različice Pogodbe o delovanju Evropske unije, UL C 202, 7.6.2016, str. 47.

[10] Člen 52 Uredbe (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 348, 20.12.2013, str. 1–128.

07 Države članice so odgovorne za pripravo nacionalnih strategij ali načrtov za prometno infrastrukturo v skladu s cilji, dogovorjenimi na ravni EU (glej odstavek ***03***). Odločajo tudi o tem, kateri projekti bodo zgrajeni ter kako se bodo izvajali in financirali. Nacionalni organi zagotovijo potrebne presoje vplivov na okolje in gradbena dovoljenja.

08 Nosilci projektov, ustanovljeni kot subjekti za izvajanje projektov na ravni držav članic ali čezmejna skupna podjetja, so odgovorni za dejansko izvajanje teh velikih infrastrukturnih projektov.

Sofinanciranje EU za velike projekte prometne infrastrukture

09 Obstajata dva glavna vira sofinanciranja EU za nepovratna sredstva za velike projekte prometne infrastrukture:

- evropski strukturni in investicijski skladi (skladi ESI), ki vključujejo Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR) in Kohezijski sklad, katerih upravljanje si delijo Komisija in države članice. Generalni direktorat Komisije za regionalno in mestno politiko (GD REGIO) odobri naložbene programe, ki se financirajo iz teh dveh skladov in so jih pripravile države članice, ter spremlja njihovo izvajanje. Odločitev o sofinanciranju specifičnih projektov se prenese na nacionalne ali regionalne organe upravljanja,

- program TEN-T in program Instrument za povezovanje Evrope (IPE)[11], ki ju neposredno upravlja Komisija, ki je odgovorna za dodeljevanje nepovratnih sredstev in spremljanje njihovega izvrševanja. Dejavnosti upravljanja nepovratnih sredstev v imenu GD MOVE izvaja Evropska izvajalska agencija za podnebje, infrastrukturo in okolje (CINEA).

10 Ker veliki prometni projekti v pravnem okviru EU niso opredeljeni kot ločena kategorija, ni na voljo izčrpnih podatkov o znesku sofinanciranja EU za take projekte. V obdobju 2007–2020 je bilo iz proračuna EU za projekte prometne infrastrukture v omrežju TEN-T dodeljenih več kot 109 milijard EUR (za projekte vseh velikosti). V ***tabeli 1*** so podrobnosti teh dodelitev za zadnji dve obdobji večletnega finančnega okvira, vključno s sedanjim predlogom za večletni finančni okvir za obdobje 2021–

[11] Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, OJ L 348, 20.12.2013, str. 129–171.

2027. Sofinanciranje EU lahko znaša do 85 % skupnih upravičenih stroškov projektov[12], pri čemer se razlika krije iz nacionalnih proračunov ali drugih virov.

Tabela 1 – Sredstva iz proračuna EU, dodeljena za projekte prometne infrastrukture v omrežju TEN-T v obdobju 2007–2020, in načrtovani zneski za obdobje 2021–2027 (v milijardah EUR)

Program financiranja	2007–2013	2014–2020	Skupno	2021–2027
ESRR in Kohezijski sklad/skladi ESI	44,2	33,3	**77,5**	Znesek bo opredeljen v operativnih programih.
TEN-T/IPE – promet	8,0	24,2	**32,2**	25,7
Skupno	**52,2**	**57,5**	**109,7**	

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi javno razpoložljivih podatkov (leta 2014 je bil program TEN-T nadomeščen s programom IPE)

11 Poleg teh programov, financiranih iz proračuna EU, je bilo za prometne projekte v EU za obdobje 2007–2020 zagotovljene še 150,6 milijarde EUR posojil Evropske investicijske banke.

Predhodne revizije in pregledi Sodišča

12 Sodišče je v zadnjih letih objavilo več revizijskih poročil in pregledov v zvezi s prometno politiko EU, vključno z velikimi projekti prometne infrastrukture (glej ***Prilogo I***).

[12] Za IPE glej člen 11 Uredbe (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, OJ L 348, 20.12.2013, str. 129–171.

13 Sodišče je leta 2020 posebej ocenilo, kako je Komisija upravljala velike projekte prometne infrastrukture, ki jih sofinancira EU[13]. Preučilo je velike projekte prometne infrastrukture s čezmejnim učinkom na sedmih od devetih koridorjev jedrnega omrežja TEN-T. Skupni stroški vsakega od teh projektov so znašali več kot 1 milijardo EUR. Na podlagi tega pregleda je mogoča nadaljnja analiza s projekti povezanih postopkov in njihova primerjava s postopki drugih držav.

[13] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje.

Cilj, obseg in pristop pregleda

14 To poročilo vsebuje koristne informacije za deležnike in javnost, saj so v njem postopki za izvajanje velikih prometnih projektov, ki jih sofinancira EU, umeščeni v bolj globalen okvir. Poleg tega želi Sodišče s poročilom prispevati k trenutnemu pregledu uredbe TEN-T.

15 Ta dokument ni revizijsko poročilo, temveč pregled, ki temelji predvsem na javno dostopnih informacijah ali gradivu, zbranem posebej za ta pregled. Njegov cilj je primerjati okvir EU za izvajanje velikih infrastrukturnih projektov s tistimi iz drugih držav, izbranih za analizo, in tako opredeliti primere drugih praks, ki bi lahko bile koristne za Komisijo in oblikovalce politik pri zagotavljanju prihodnje podpore EU.

16 V ta namen je Sodišče opredelilo pet ključnih postopkovnih korakov za izvajanje velikih prometnih projektov (glej ***tabelo 2***). Nato je ob upoštevanju mednarodno priporočenih elementov za učinkovito in uspešno izvajanje projektov (npr. priporočila MDS, OECD – glej ***Prilogo II)*** primerjalo postopke, sprejete na ravni EU, s podobnimi postopki v državah, zajetih v ta pregled. Pri analizi postopkov izbire, spremljanja in naknadnega ocenjevanja se je osredotočilo na nepovratna sredstva IPE (glej odstavek ***10***). Na podlagi primerjalnega nabora podatkov, ki ga hrani zunanji strokovnjak, je analiziralo tudi doseganje prvotnih časovnih in stroškovnih načrtov šestih velikih prometnih projektov, ki jih sofinancira EU. Ta nabor podatkov vključuje informacije o več sto prometnih projektih, ki se izvajajo po vsem svetu (glej ***Prilogo III***).

Tabela 2 – Postopki, zajeti v pregledu

Postopek	Cilji postopka	Okvir EU, relevanten za pregled
opredelitev strategije	priprava dolgoročnega strateškega prometnega načrta	dokumenti o politiki in veljavne smernice TEN-T
usklajevanje projektov	usklajeno načrtovanje in izvajanje medsebojno povezanih projektov ter usklajevanje prometnih strategij med različnimi ravnmi upravljanja	vloga koordinatorjev EU in razpoložljiva pravna orodja
izbira projektov za financiranje	prednostno razvrščanje sofinanciranja projektov z največjo dodano vrednostjo ob hkratnem omejevanju upravnega bremena za nosilce projektov	izbor ukrepov, predlaganih za financiranje iz IPE
spremljanje financiranih projektov	spremljanje napredka pri izvajanju projektov, zlasti tveganj pri izvajanju in smotrnosti v smislu izložkov in izidov	spremljanje izvrševanja nepovratnih sredstev IPE
naknadno vrednotenje financiranih projektov	vrednotenje izidov sofinanciranih projektov ob začetku njihovega delovanja, in sicer za večjo odgovornost in transparentnost glede porabe javnih sredstev ter pridobitev izkušenj za prihodnost	naknadna vrednotenja projektov, podprtih z IPE

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi priporočil OECD in MDS

17 Sodišče je v naslednjem razdelku za vsakega od petih postopkov navedlo informacije o ključnih značilnostih okvira EU. Opisalo je tudi slabosti, predhodno opažene pri revizijah Sodišča v kontekstu EU, do katerih lahko pride tudi pri velikih projektih prometne infrastrukture kjer koli po svetu. Pri nekaterih slabostih je opredelilo relevantne primere praks, ki jih je odkrilo v državah, zajetih v pregled. Izvajanja teh praks sicer ni revidiralo, vendar meni, da lahko zaradi svoje zasnove pripomorejo k odpravljanju teh slabosti, in sicer če so dobro prilagojene kontekstu EU in se uspešno izvajajo.

18 Sodišče je za pregled izbralo štiri države nečlanice EU: Avstralijo, Kanado, Švico in Združene države. Vse štiri države, zajete v pregled, se razlikujejo po površini, prebivalstvu, topografiji in obstoječi infrastrukturi (glej ***Prilogo IV***). To so pomembni dejavniki, ki vplivajo na strukturo infrastrukturnega omrežja. Avstralija ima na primer najdaljše cestno in železniško omrežje na prebivalca, kar je mogoče pojasniti z nizkim številom prebivalcev in veliko površino. Hkrati je v teh štirih državah raven konkurenčnosti njihove prometne infrastrukture[14] podobna, vzpostavljen pa je tudi sistem upravljanja na več ravneh, v okviru katerega zvezni subjekti izvajajo velike infrastrukturne projekte v sodelovanju z regionalnimi ali lokalnimi organi.

19 Poleg tega je Sodišče v pregled vključilo tudi Norveško in Francijo zaradi njunih obsežnih izkušenj v zvezi z naknadnimi vrednotenji velikih prometnih projektov, kot je pogosto poudarjeno v študijah politik in strokovni literaturi[15].

20 Sodišče je kot izhodišče za svoj pregled uporabilo opažanja iz svojih prejšnjih poročil, kot je revizija prometne infrastrukture EU[16], ki jo je opravilo leto 2020, in stališče Komisije o tam izraženih priporočilih (glej ***Prilogo V***). Pregled temelji tudi na razgovorih in posvetovanjih s:

- predstavniki Evropske komisije (GD ENV, GD MOVE in GD REGIO), agencije CINEA in Evropske investicijske banke,

---

[14] Svetovni gospodarski forum, *Global Competitiveness Report 2019*.

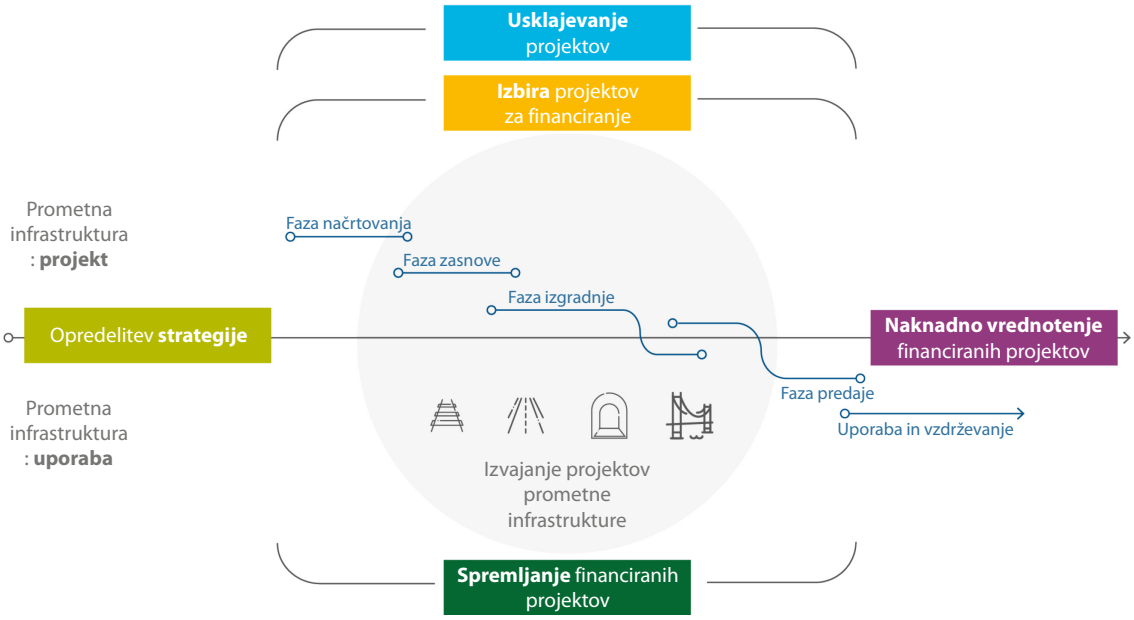
[15] Npr.: Mednarodni prometni forum, *Ex-Post Assessment of Transport Investments and Policy Interventions*, 28. februar 2017; D. Meunier, M. Welde, *Ex-post evaluations in Norway and France*, *Transportation Research Procedia*, zvezek 26, 2017, str. 144–155.

[16] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje.

- predstavniki relevantnih javnih uprav in organov, pristojnih za izvajanje velikih prometnih projektov v državah, zajetih v pregled, in
- strokovnjaki s tega področja (glej ***Prilogo VI***).

21 V pregledu niso obravnavani podrobni postopki načrtovanja in gradnje za posamezne velike prometne projekte, saj so zanje pogosto odgovorni nosilci projektov in ne država, ki zagotavlja sofinanciranje teh projektov. Prav tako v njem niso obravnavana vprašanja, povezana z delovanjem in vzdrževanjem infrastrukture po začetku njene uporabe (glej ***sliko 2***).

Slika 2 – Pet postopkov, s katerimi se podpira izvajanje projekta



Vir: Evropsko računsko sodišče

Analiza

Pet analiziranih postopkov

Opredelitev strategije

22 Veliki prometni projekti so kapitalsko intenzivni in imajo dolge izvedbene roke. Ko postanejo operativni, je zanje verjetno, da bodo desetletja znatno vplivali na smotrnost prometnega omrežja, tako na ravni EU kot na ravni držav članic. Zato je ključnega pomena, da se takšni projekti načrtujejo v okviru širše strategije ali načrta prometne infrastrukture.

23 V ***tabeli 3*** je pregled ključnih značilnosti postopka opredelitve strategije, specifičnih slabosti v kontekstu EU in primerov drugih praks, ki jih je Sodišče odkrilo v pregledanih državah.

Tabela 3 – Opredelitev strategij: ključne značilnosti, slabosti v kontekstu EU in druge prakse v državah nečlanicah EU

Glavne značilnosti					
	EU	**Avstralija**	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
Strateški ovir	da	da	ne (je v fazi razvoja)	da	da
Zavezujoči in nezavezujoči vidiki	da	da	ni relevantno	da	da
Pristojni subjekt	Evropski parlament in Svet (uredba o TEN-T) Komisija (strateški dokumenti)	zvezni zakonodajalec in ministrstvo (DITRDC[1])	ministrstvo (Transport Canada)	zvezni zakonodajalec in ministrstvo (DETEC[2])	zvezni zakonodajalec in ministrstvo (DOT[3])
Področje uporabe	potniški in tovorni promet	potniški in tovorni promet	ni relevantno	potniški in tovorni promet	tovorni promet

Glavne značilnosti					
	EU	**Avstralija**	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
Vrsta prednostne infrastrukture					
Dokončanje omrežja	da	ne	ni relevantno	ne	ne
Povečanje obstoječih zmogljivosti omrežja	da	da	ni relevantno	da	da
Novi ali nadgrajeni projekti	oboje	oboje	ni relevantno	nadgrajeni	oboje
Glavni cilj	okolje, povezljivost in premostitev infrastrukturn e vrzeli	trgovina	ni relevantno	okolje	trgovina
Ocene finančnih potreb	da	ne	ni relevantno	da	ne
Rok za zaključek	da	ne	ni relevantno	ne	ne
Slabosti v kontekstu EU		**Druge prakse, ugotovljene v pregledanih državah**			
		Avstralija	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
preveč ambiciozni cilji glede na razpoložljiva sredstva		niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene

[1] Ministrstvo za infrastrukturo, promet, regionalni razvoj in komunikacije.

[2] Ministrstvo za okolje, promet, energijo in komunikacije.

[3] Ministrstvo za promet.

Vir: Evropsko računsko sodišče

24 EU in vse države, zajete v pregled, **imajo splošen strateški okvir za prometno infrastrukturo**, razen Kanade, kjer je tak načrt v fazi razvoja.

25 Tako v EU kot v državah, zajetih v pregled, je ta okvir sestavljen iz sklopa **zavezujočih in nezavezujočih vidikov**. V EU je okvir prometne strategije opredeljen v belih knjigah, ki jih Komisija objavlja približno vsakih deset let in v katerih so opredeljeni glavni strateški cilji, ki bi jih EU morala doseči v prometnem sektorju.

Zadnja bela knjiga, ki je bila objavljena leta 2011[17], vključuje cilje za leta 2020, 2030 in 2050. Komisija pripravlja tudi druge strateške dokumente, v katerih so dopolnjeni cilji bele knjige za specifične načine prevoza ali medsektorska vprašanja. Komisija je nedavno, decembra 2020, objavila sporočilo z naslovom Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost[18], da bi v skladu s pobudo za zeleni dogovor posodobila relevantne cilje prometnega sektorja EU (glej odstavek ***04***). Nobeden od teh strateških dokumentov ni pravno zavezujoč. Kar zadeva infrastrukturne projekte, so dolgoročna opredelitev prometnega omrežja in minimalne zahteve za projekte znotraj tega omrežja navedeni v uredbi o TEN-T iz leta 2013, ki je pravno zavezujoča (glej odstavek ***03***).

26 Strategije EU in drugih držav se razlikujejo glede na **področje uporabe in vrsto prednostne infrastrukture**. Medtem ko je cilj strateških dokumentov EU dokončati omrežje in tudi povečati njegovo zmogljivost, se vse druge države osredotočajo na povečanje zmogljivosti obstoječega omrežja. V zvezi s tem je v švicarski strategiji izrecno dana prednost nadgraditvi obstoječih infrastrukturnih projektov pred gradnjo novih. Vse prometne strategije zajemajo tako potniški kot tovorni promet, razen strategija Združenih držav.

27 Prometne strategije, ki jih je pregledalo Sodišče, se razlikujejo tudi glede na svoje **glavne cilje**. Prometna strategija EU temelji na okoljskih vidikih (vključno s prehodom na druge oblike prevoza), ki so bili nedavno dodatno okrepljeni v okviru evropskega zelenega dogovora (glej odstavek ***25***). Njen namen je tudi izboljšati povezljivost in premostiti infrastrukturne vrzeli med državami članicami in regijami. Sodišče je podoben okoljski cilj opazilo v švicarskem okviru, ki pa je bil opredeljen v zakonu; Avstralija in Združene države so svoji strategiji namesto tega osredotočile na potrebo po izboljšanju notranjih in čezmejnih trgovinskih tokov.

28 Ocena **skupnih potreb po naložbah** v projekte prometne infrastrukture za dosego zastavljenih ciljev je vključena samo v strategiji Švice in EU. Poleg tega je strategija EU edina, v kateri je določen **rok** za dokončanje celotnega omrežja (leto 2030 za jedrno omrežje in leto 2050 za celovito omrežje).

---

[17] Evropska komisija, *Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*, COM(2011) 144 z dne 28.3.2011.

[18] Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij, *Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost*, COM(2020) 789 z dne 9.12.2020.

Preveč ambiciozni cilji glede na razpoložljiva sredstva

29 Sodišče je v prejšnjih poročilih[19] ugotovilo, da so bili strateški cilji EU na področju prometa – zlasti dokončanje jedrnega omrežja TEN-T do leta 2030 – **preveč ambiciozni, tudi glede na razpoložljiva sredstva**. Ugotovilo je na primer, da načrt Komisije za potrojitev dolžine železniškega omrežja za visoke hitrosti do leta 2030 verjetno ne bo dosežen in da bi bilo treba pripraviti realističen dolgoročni načrt razvoja.

30 Vendar Sodišče pri analizi primerov dobrih praks v izbranih državah ni odkrilo nobenega za obravnavanje takih slabosti.

Usklajevanje projektov

31 Veliki prometni projekti so ključni za odpravo ozkih grl in manjkajočih povezav, ki so v EU pogosti na čezmejnih odsekih. Vendar je uspešnost prometnih projektov pri povečevanju povezljivosti omrežja pogosto odvisna od medsebojno povezanih projektov, kot so tisti, ki jih vzdolž istega koridorja izvajajo različne države članice, ali železniške povezave za dostop do infrastrukturnega projekta predora. Za to so potrebni usklajenost med načrti EU in nacionalnimi načrti za prometno infrastrukturo ter usklajeno načrtovanje in izvajanje medsebojno povezanih projektov.

32 V ***tabeli 4*** je pregled ključnih značilnosti postopka usklajevanja velikih prometnih projektov, specifičnih slabosti v kontekstu EU in primerov drugih praks, ki jih je Sodišče odkrilo v pregledanih državah.

---

[19] Pregled Sodišča št. 09/2018 – Na poti k uspešnemu prometnemu sektorju v EU: izzivi, ki jih je treba obravnavati, odstavek 66; Posebno poročilo Sodišča št. 19/2018 – Evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti ni realnost, temveč neuspešen mozaik prog, odstavek 23.

Slika 4 – Usklajevanje projektov: ključne značilnosti, slabosti v kontekstu EU in druge prakse v državah nečlanicah EU

Glavne značilnosti					
	EU	**Avstralija**	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
Pristojnost za izvajanje projektov	27 držav članic	8 podzveznih subjektov (države/ dve ozemlji)	13 podzveznih subjektov (province ali ozemlja)	večinoma na zvezni ravni	50 podzveznih subjektov (države)
Pristojni subjekt	Evropska komisija in evropski koordinatorji	ministrstvo (DITRDC)	ministrstvo (Transport Canada)	ministrstvo (Federal Office for Transport, FOT)	ministrstvo (DOT)

Slabosti v kontekstu EU	Druge prakse, ugotovljene v pregledanih državah			
	Avstralija	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
neusklajenost med strategijami in projekti EU in držav članic za prometno infrastrukturo	niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene	Regionalni prometni načrti so pripravljeni na podlagi podrobnih zveznih smernic in posredovani zvezni vladi (odstavek *36*).	Regionalni prometni načrti so pripravljeni na podlagi podrobnih zveznih smernic in posredovani zvezni vladi (odstavek *36*).
omejen nadzor Komisije nad načrtovanjem in izvajanjem projektov vzdolž koridorjev	Nabor projektov predlaga neodvisna agencija (odstavek *39*).	niso bile ugotovljene	niso bile opredeljene	niso bile opredeljene
	Zvezna vlada kot polnopravna članica sodeluje v nadzornih odborih projektov, ki jih financira (odstavek *42*).		Zvezna vlada kot polnopravna članica sodeluje v nadzornih odborih projektov, ki jih financira (odstavek *42*). Poleg tega obstajajo tudi odbor za parlamentarni nadzor in posvetovalni odbori, ki jih ustanovi zvezni urad FOT (odstavek *43*).	niso bile ugotovljene

Vir: Evropsko računsko sodišče

33 V EU so za **izvajanje projektov pristojne** države članice. Podobno je v vseh pregledanih državah, saj so za izvajanje projektov pristojne podzvezne enote (npr. države ali province). Izjema je Švica, kjer je zvezna vlada neposredno odgovorna za izvajanje projektov na železniškem omrežju in delih cestnega omrežja, za drugi del pa so odgovorni kantoni. Zato so bila razvita orodja in mehanizmi za usklajevanje zveznih in podzveznih prioritet.

34 V okviru EU je Komisija v ta namen imenovala **evropske koordinatorje**, da bi olajšala izvajanje vseh infrastrukturnih projektov vzdolž vsakega od devetih prometnih koridorjev jedrnega omrežja, določenih v uredbi o TEN-T. Ti koordinatorji sodelujejo z odločevalci na visoki ravni in lokalnimi deležniki v državah članicah vzdolž koridorja ter organizirajo sestanke foruma koridorja, na katerih Komisija, nacionalni in regionalni organi ter deležniki razpravljajo o prioritetah ter poročajo o najnovejših informacijah v zvezi z načrtovanimi in tekočimi projekti.

Neusklajenost med strategijami in projekti EU in držav članic za prometno infrastrukturo

35 V EU bi morale države članice v svojih nacionalnih prometnih strategijah upoštevati politično dogovorjene prioritete prometne infrastrukture EU, kot so določene v uredbi o TEN–T[20]. Vendar za to ni pravne obveznosti, države članice pa sedaj svojih nacionalnih prometnih načrtov in programov Komisiji ne predložijo niti v vednost. To povzroča **tveganje neusklajenosti med strateškimi prioritetami EU in držav članic**. V nedavni študiji[21], izvedeni v imenu Komisije, so bile poudarjene razlike med področji uporabe prometnih načrtov, ki so jih odobrile države članice, kot tudi razlike med državami članicami pri njihovi stopnji doseganja roka za dokončanje omrežja TEN-T do leta 2030. Zato je težko zagotavljati usklajevanje projektov. Zaradi spremembe prioritet v Franciji je bil na primer prestavljen začetek del za francosko železniško progo za visoke hitrosti. Po načrtih naj bi bil ta projekt – v okviru atlantskega koridorja – povezan s španskim baskovskim železniškim projektom, ki se že gradi[22].

---

[20] Resolucija Evropskega parlamenta z dne 19. januarja 2017 o logistiki v EU in multimodalnem prometu na novih koridorjih TEN-T, 2015/2348(INI), UL C 242 z dne 10.7.2018, str. 15–23.

[21] Panteia in drugi, *Support study for the TEN-T policy review, concerning relevant national plans and programmes in Member States*, 2021.

[22] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje.

36 Sodišče je v Združenih državah odkrilo prakso, v skladu s katero so države **pravno obvezane, da v svoje prometne načrte vključijo minimalen sklop informacij in analiz, določenih na zvezni ravni**. Zvezna vlada zagotavlja tudi podrobne metodološke smernice o izvedbi takih analiz, države pa svoje načrte predložijo zvezni vladi, s čimer omogočijo njihovo uskladitev[23]. Podobne zahteve so tudi v Švici[24].

Omejen nadzor Komisije nad načrtovanjem in izvajanjem projektov vzdolž koridorjev

37 Sodišče je v prejšnjih revizijah[25] ugotovilo, da je imela Komisija omejen nadzor nad načrtovanjem in izvajanjem projektov vzdolž koridorjev. Prioritete držav članic na tem področju so določene predvsem na nacionalni ravni, zaradi česar so lahko čezmejni odseki, na katerih EU financira velike infrastrukturne projekte, zanemarjeni. Tako je bilo na primer pri baznem predoru Brenner, v zvezi s katerim v Nemčiji izgradnja severne pristopne poti do predora ni bila prioriteta, čeprav je EU skupaj z Avstrijo in Italijo v čezmejni predor vlagala že od leta 1986.

38 K temu med drugim prispeva to, da v uredbi o TEN na ravni EU niso opredeljeni prednostni odseki ali projekti, ki bi se izvajali vzdolž koridorjev. Namesto tega se v okviru foruma koridorja (glej odstavek ***33***) pripravi neuradni seznam s specifičnimi projekti, ki naj bi jih države članice prednostno obravnavale, v njem pa so zbrane informacije, pridobljene od držav članic in nosilcev projektov.

39 V Avstraliji je bila opredeljena praksa, v okviru katere je zvezna vlada ustanovila **neodvisno** agencijo, ki **predlaga seznam infrastrukturnih projektov**, ki štejejo za prednostne. Ta seznam temelji na neodvisni analizi potreb prometnega omrežja (glej ***okvir 1***).

---

[23] *Fixing America's Surface Transportation Act or „FAST Act"*, člen 8001 (49 USC 70202).

[24] *Sachplan Verkehr*, razdelek 1.2 kantonskih krovnih načrtov *Kantonale Richtpläne*.

[25] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, okvir 1 in odstavek 24; Posebno poročilo Sodišča št. 19/2018 – Evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti ni realnost, temveč neuspešen mozaik prog, odstavek 27; Posebno poročilo Sodišča št. 08/2016 – Železniški tovorni promet v EU še vedno ni na pravi poti, odstavek 85.

Okvir 1

Infrastructure Australia

Leta 2008 je avstralska zvezna vlada ustanovila **Infrastructure Australia** (IA) kot neodvisno svetovalno agencijo, na katero se lahko obrnejo predstavniki vseh ravni države kot tudi vlagatelji in nosilci projektov. Ta agencija ni organ financiranja ter je neodvisna od vlade, vendar jo ta financira.

Agencija vsakih pet let izvede strateške **infrastrukturne revizije**, v katerih predstavi v prihodnost usmerjeno oceno prihodnjih potreb Avstralije po infrastrukturi. Na podlagi tega pripravi tekoči 15-letni **infrastrukturni načrt** s priporočili o morebitnih reformah politike in upravljanja. Vodi tudi tekoči **seznam prednostnih projektov na področju infrastrukture**, ki bi v smislu povečanja zmogljivosti omrežja prinesli največ dodane vrednosti za javna sredstva. Na njem so projekti, ki jih predložijo države in ozemlji, ter projekti, opredeljeni na podlagi lastne analize.

40 Kar zadeva izvajanje projektov vzdolž koridorjev, Komisija ni imela pravnih sredstev, da bi od držav članic zahtevala, da zgradijo ali nadgradijo določene odseke vzdolž koridorjev ali da to storijo do določenega datuma pred rokom leta 2030. Leta 2018 se je to spremenilo in Komisija je začela uporabljati izvedbene sklepe, ki so za zadevne države članice pravno zavezujoči in katerih namen je zagotoviti, da so časovni načrti del na različnih odsekih projekta usklajeni. Do zdaj so bili taki sklepi sprejeti za tri projekte, in sicer za železniško progo za visoke hitrosti Rail Baltica skozi baltske države in Poljsko, celinsko plovno pot Sena–Šelda med Belgijo in Francijo ter železniško povezavo za visoke hitrosti Evora–Mérida med Španijo in Portugalsko.

41 S temi izvedbenimi sklepi je bil okrepljen nadzor Komisije nad delovanjem držav članic v zvezi z dokončanjem jedrnega omrežja[26], saj je v njih določena pravica evropskih koordinatorjev in uslužbencev Komisije, da kot opazovalci sodelujejo na sestankih organov za upravljanje projektov. Vendar lahko Komisija te sklepe sprejme le za projekte na čezmejnih odsekih in z odobritvijo zadevnih držav članic.

[26] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavek 89.

42 Sodišče je odkrilo še dve drugi praksi zveznega nadzora nad izvajanjem projektov. V Avstraliji in Švici **je zvezna vlada polnopravna članica** v nadzornih ali usmerjevalnih odborih projektov, za katere zagotavlja financiranje. V Avstraliji lahko zvezna vlada, če je to potrebno glede na stopnjo čezmejnega usklajevanja ali kompleksnost projekta, vzpostavi tudi posebno strukturo, v okviru katere se fazi načrtovanja in gradnje neposredno nadzorujeta tako dolgo, dokler infrastruktura po dokončanju ni predana državam za vsakodnevno delovanje.

43 Poleg tega je bil v Švici ustanovljen **stalni parlamentarni odbor za nadzor**[27] nad železniško povezavo pod Alpami *Neue Eisenbahn-Alpentransversale*, ki je vključevala izgradnjo več baznih predorov (npr. bazni predor Gotthard). Švicarsko zvezno ministrstvo za promet (FOT) je ustanovilo tudi posebne posvetovalne odbore, v katerih so zadevni kantoni in drugi deležniki lahko razpravljali o vprašanjih v zvezi z izvajanjem projekta. Po navedbah švicarskih organov je bilo s tem pristopom mogoče vprašanja deležnikov obravnavati že v zgodnji fazi, zagotoviti forum za pripravo rešitev v zvezi z izzivi glede izvajanja ter zmanjšati uporabo dolgotrajnih in dragih sodnih postopkov, zaradi katerih se načrtovanje in izgradnja velikih prometnih projektov običajno zavlečeta. V obdobju izgradnje projekta, ki traja že več kot 20 let, ni bilo niti enega samega sodnega postopka, ki bil uveden na zahtevo podzveznih organov ali nevladnih organizacij.

Izbira projektov za financiranje

44 Temeljit postopek izbire projektov je ključen za opredelitev tistih, za katere je verjetno, da bodo imeli največji učinek na omrežje in njegovo zmogljivost ter posledično najvišjo dodano vrednost.

45 V ***tabeli 5*** je pregled ključnih značilnosti postopka izbire projektov, specifičnih slabosti v kontekstu EU in primerov drugih praks, ki jih je Sodišče odkrilo v pregledanih državah.

---

[27] Člen 19 zakona *Bundesgesetz über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale*.

Slika 5 – Izbira projektov: ključne značilnosti, slabosti v kontekstu EU in druge prakse v državah nečlanicah EU

Glavne značilnosti					
	EU	**Avstralija**	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
Pristojni subjekt	Evropska komisija in izvajalska agencija CINEA	ministrstvo (DITRDC)	ministrstvo (Transport Canada)	ministrstvo (FOT)	ministrstvo (DOT)
Okviri financiranja	Instrument za povezovanje Evrope	nacionalni sporazumi o partnerstvu	nacionalni sklad za koridorje *National Trade Corridors Fund*	program širitve železniškega omrežja STEP	programi TIGER/BUILD in INFRA
Metoda izbire	konkurenčni razpis za zbiranje predlogov	izbor s seznama projektov, o katerih so se predhodno pogajale države in ozemlji	konkurenčni razpis za zbiranje predlogov	konkurenčni razpis za zbiranje predlogov	konkurenčni razpis za zbiranje predlogov
Pogostost razpisov	letni in večletni razpisi	ni relevantno	stalni razpis	razpis je objavljen vsakih štiri do pet let	razpis je objavljen vsako leto
Poseben izbirni postopek za velike projekte	ne	da, na podlagi velikosti projekta	ne	ne	da, na podlagi velikosti projekta
Slabosti v kontekstu EU	**Druge prakse, ugotovljene v pregledanih državah**				
		Avstralija	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
Analize stroškov in koristi v fazi izbire projektov niso bile dovolj temeljito pregledane.		Nosilci projektov predložijo neobdelane podatke, zvezna vlada pa ponovno opravi predhodno analizo (odstavek *50*).			
Upravno breme zaradi pristopa financiranja		Tekoči projekti so do končne izvedbe samodejno vključeni v naslednji program financiranja, ne glede na petletni življenjski cikel programa (odstavek *54*).	Zaradi dvostopenjska pristopa k zbiranju predlogov projektov je tveganje upravnega bremena manjše (odstavek *51*).	Projekti se financirajo iz časovno neomejenih skladov, sklep o financiranju pa zajema celoten obseg projekta, ne glede na trajanje izvajanja (odstavek *54*).	niso bile ugotovljene

Vir: Evropsko računsko sodišče

46 Komisija v okviru programa IPE izbere infrastrukturne projekte, ki bodo upravičeni do sofinanciranja EU, in na podlagi konkurenčnih **rednih razpisov za zbiranje predlogov** določi finančni prispevek EU.

47 Tudi večina drugih pregledanih držav za izbiro projektov prometne infrastrukture, ki se bodo financirali, uporablja konkurenčne razpise za zbiranje predlogov, vendar je **pogostost** teh postopkov različna. To pa ne velja za Avstralijo, kjer se projekti izberejo s seznama, ki ga predhodno izpogajajo zvezna vlada ter države in ozemlji.

Analize stroškov in koristi v fazi izbire projektov niso bile dovolj temeljito pregledane.

48 V EU, pa tudi v Kanadi in Švici, **izbirni postopek ni odvisen od velikosti projekta**. Drugače je v Avstraliji, kjer za velike prometne projekte, za katere je potrebnih več kot 160 milijonov EUR zveznih sredstev, veljajo specifični izbirni postopki. Tudi v Združenih državah za izbiro projektov, dražjih od določenega zneska, veljajo specifične zahteve, ki pa se glede na program financiranja razlikujejo (na primer približno 80 milijonov EUR za projekte programa *Infrastructure for Rebuilding America (INFRA)*). Na podlagi tega je pri izbiri velikih prometnih projektov mogoče izvesti specifično preverjanje.

49 Sodišče je v prejšnjih poročilih[28] ugotovilo, da bi morali države članice in nosilci projektov izboljšati predhodno načrtovanje in zasnovo velikih infrastrukturnih projektov, zlasti analize stroškov in koristi. Nosilci projektov in cenilci analize stroškov in koristi pogosto uporabljajo le kot obvezen upravni korak in ne kot orodje za boljše sprejemanje odločitev. Poleg tega Komisija pri zagotavljanju sofinanciranja teh predpostavk načrtovanja ni vedno kritično pregledala. Tako je bilo na primer pri odseku železnice za visoke hitrosti v Franciji, za katerega je EU dodelila sofinanciranje, čeprav je bilo glede na analizo stroškov in koristi verjetno, da bodo socialno-ekonomski stroški projekta večji od njegovih koristi[29].

---

[28] Pregled Sodišča št. 09/2018 – Na poti k uspešnemu prometnemu sektorju v EU: izzivi, ki jih je treba obravnavati, odstavek 75; Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavek 46.

[29] Posebno poročilo št. 19/2018 – Evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti ni realnost, temveč neuspešen mozaik prog, odstavek 50.

50 Komisija je leta 2015 uvedla specifično oceno analize stroškov in koristi projektov, ki jo opravijo posebni zunanji strokovnjaki. Vendar ta ocena temelji izključno na informacijah iz predloga projekta. Nasprotno pa morajo v vseh pregledanih državah nosilci velikih prometnih projektov v svoji vlogi predložiti neobdelane podatke in analize, uporabljene za njihovo analizo stroškov in koristi. Pri izbiri projektov je na podlagi tega mogoče ponovno izvesti analizo gospodarske upravičenosti in socialno-ekonomsko analizo ter preveriti zanesljivost izbranih podatkov in predpostavk ter tako izboljšati odločanje.

Upravno breme zaradi pristopa financiranja

51 Z dodatnimi informacijami in analizami se sicer lahko prispeva k zanesljivemu izbirnemu postopku, vendar pa lahko to za nosilce projektov pomeni tudi dodatno **upravno breme**, zlasti če njihovi predlogi projektov niso izbrani za financiranje. V Kanadi se za zmanjšanje tega tveganja za predloge projektov za zvezno sofinanciranje **uporablja dvostopenjski pristop**, v skladu s katerim nosilci projektov celovit predlog projekta predložijo šele, ko je njihova prijava interesa odobrena (glej ***okvir 2***).

Okvir 2

Kanadski sklad *The Canadian National Trade Corridors Fund*

Kanadski sklad *National Trade Corridors Fund* ima proračun v višini 4,2 milijarde CAD (2,9 milijarde EUR), namenjen projektom za spodbujanje trgovine, ki jih je mogoče zaključiti v petih zaporednih letih. Projekti za del tega sklada se izbirajo na stalnem razpisu za zbiranje predlogov brez določenega roka za oddajo vlog.

Postopek prijave je dvostopenjski:

- najprej morajo nosilci projektov predložiti prijavo interesa, ki vsebuje le omejene informacije. Iz nje mora biti razvidno, kako naj bi bil s projektom uresničen cilj razpisa, vsebovati pa mora tudi specifične in kvantitativne informacije o gospodarskih sektorjih, katerim bi projekt koristil, predvidenem obsegu prometa in trgovine ter mednarodnih trgih, na katerih bi bilo trgovanje zaradi projekta lažje,
- šele ko je ta prijava interesa odobrena, so nosilci projektov pozvani, da v dveh mesecih predložijo celovit predlog projekta.

52 Veliki prometni projekti se izvajajo zelo dolgo. Na primer, pričakovano obdobje izgradnje velikih prometnih projektov s sofinanciranjem EU, ki jih je Sodišče preučilo v reviziji za leto 2020, je v povprečju znašalo 15 let[30]. V ta časovni okvir ni zajeto obdobje načrtovanja, ko lahko projekt prejme tudi sofinanciranje EU za ukrepe, kot so študije.

53 Ker sofinanciranje EU temelji na sedemletnem obdobju večletnega finančnega okvira, se veliki prometni projekti pogosto sofinancirajo z **več zaporednimi sklopi nepovratnih sredstev**, pri čemer je za vsak sklop potreben nov predlog projekta in postopek izbire. Zaradi tega **prihaja do podvajanja prizadevanj**[31] nosilcev projektov in javnih organov ter posledično do **večjega upravnega bremena**.

54 Dve pregledani državi **zagotavljata dolgoročno finančno podporo za velike prometne projekte** na drugačen način:

- v Avstraliji se zvezna vlada ter države in ozemlji dogovorijo o seznamu projektov, ki bodo vključeni v petletnem nacionalnem sporazumu o partnerstvu in s tem upravičeni do financiranja. Avstralska vlada za te projekte zagotavlja financiranje določenih projektnih faz na podlagi vloge podzveznih subjektov. Projekti, ki se začnejo izvajati v okviru nacionalnega sporazuma o partnerstvu, se do končne izvedbe financirane faze in neodvisno od petletnega življenjskega cikla sporazuma samodejno vključujejo v naslednje sporazume,

- podobna praksa je tudi v Švici, kjer zvezna vlada sprejema sklepe o financiranju posameznih projektov v okviru petletnih programov širitve omrežja. Ti programi se financirajo iz dveh centralno upravljanih skladov, enega za železnice in drugega za naložbe v cestni in lokalni tranzitni promet, s katerima se krije 100 % odhodkov izbranih projektov in ki sta časovno neomejena. Tako sklep zajema celotni obseg železniških ali cestnih projektov, izbranih za financiranje, ne glede na trajanje njihovega izvajanja.

---

[30] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavek 45.

[31] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavek 85.

Spremljanje izvajanja projekta

55 Z načrtovanjem in gradnjo velikih prometnih projektov je povezano upravljanje znatnih finančnih, tehničnih in človeških virov v daljšem časovnem obdobju ter ob številnih negotovostih in tveganjih. Celovito spremljanje izvajanja takih projektov je ključno za opredelitev potrebe po pravočasnih popravljalnih ukrepih.

56 V *tabeli 6* je pregled ključnih značilnosti postopka spremljanja, specifičnih slabosti v kontekstu EU in primerov drugih praks, ki jih je Sodišče odkrilo v pregledanih državah.

Slika 6 – Spremljanje projektov: ključne značilnosti, slabosti v kontekstu EU in druge prakse v državah nečlanicah EU

Glavne značilnosti					
	EU	**Avstralija**	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
Pristojni subjekt	izvajalska agencija (CINEA)	ministrstvo (DITRDC)	ministrstvo (Transport Canada)	ministrstvo (FOT)	ministrstvo (DOT)
Pogostost formalnega poročanja	letno	mesečno	odvisno od projekta	vsakih šest mesecev	vsake tri mesece
Slabosti v kontekstu EU	**Druge prakse, ugotovljene v pregledanih državah**				
		Avstralija	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**
Pristop, ki se uporablja za spremljanje, ne temelji na tveganju.		stalno spremljanje sprejemljivosti za deležnike (odstavek *65*).	niso bile ugotovljene	mehanizmi za okrepljeno spremljanje velikih projektov ali projektov z visokim tveganjem (odstavek *64*)	mehanizmi za okrepljeno spremljanje projektov z visokim tveganjem (odstavek *64*).
Spremljajo se predvsem finančni vložki in izložki in ne rezultati.		niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene	Kazalniki izidov so opredeljeni pri pripravi sporazumov o financiranju (odstavek *67*).

Vir: Evropsko računsko sodišče

57 V vseh pregledanih državah zvezna vlada spremlja velike prometne projekte, ki jih financira v okviru ministrstev za promet ali njihovih specializiranih uprav.

58 Podobno je tudi v EU, kjer agencija CINEA spremlja izvajanje projektov, sofinanciranih v okviru IPE. To spremljanje med drugim temelji na letnih poročilih o napredku, ki jih pripravijo upravičenci projekta in odobrijo zadevne države članice. Agencija CINEA po potrebi, na primer ob nepredvidenih dogodkih, ki bi lahko vplivali na načrtovano izplačilo nepovratnih sredstev, izvaja tudi dodatne dejavnosti spremljanja (npr. poleg standardnih dvoletnih obiskov izvaja tudi priložnostne).

59 **Pogostost spremljanja** je glede na okvir zelo različna: od mesečnih (Avstralija) do letnih poročil (EU).

Pristop, ki se uporablja za spremljanje, ne temelji na tveganju

60 Sodišče je v prejšnjih poročilih[32] ugotovilo, da pri številnih projektih, ki jih sofinancira EU, prihaja do prekoračitve stroškov in znatnih zamud v primerjavi s prvotnimi ocenami v fazi načrtovanja projektov.

61 Za umestitev tega vidika v širši kontekst je Sodišče primerjalo prekoračitev proračuna in časovnega načrta šestih velikih prometnih projektov s sofinanciranjem EU, ki jih je Sodišče preučilo že v reviziji iz leta 2020[33], s populacijo več sto prometnih projektov, ki so bili izvedeni po vsem svetu. V ***Prilogi III*** je pregled uporabljene metodologije.

62 Sodišče je pri reviziji iz leta 2020[34] sicer ugotovilo, da so se stroški vseh izbranih velikih prometnih projektov v primerjavi s prvotnimi ocenami povečali in da je povprečna prekoračitev proračuna znašala več kot 2 milijardi EUR na projekt, kar je 47-odstotno povečanje glede na prvotne ocene. Gledano širše (glej ***sliko 3***), pa je bilo proračunsko načrtovanje štirih od šestih velikih prometnih projektov, ki jih je sofinancirala EU, v času pregleda boljše od svetovne referenčne vrednosti, in sicer ob primerjavi njihovih trenutno ocenjenih stroškov s prvotno ocenjenimi stroški (tj. na

---

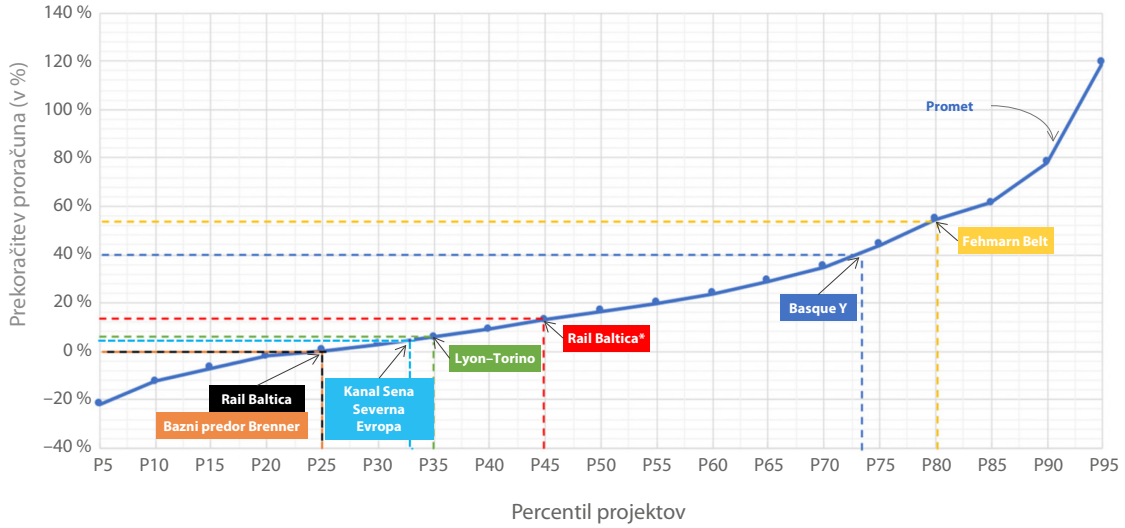
[32] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavka 50 in 53; Posebno poročilo Sodišča št. 19/2018 – Evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti ni realnost, temveč neuspešen mozaik prog, odstavki 53 do 57; Posebno poročilo Sodišča št. 23/2016 – Pomorski promet v EU: v nemirnih vodah – veliko neuspešnih in netrajnostnih naložb, odstavki 56 do 58 in 61.

[33] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje.

[34] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavek 50.

lestvici so uvrščeni levo od vrednosti P50). Vendar Sodišče ugotavlja, da za razliko od projektov, na katerih temelji referenčna vrednost, šest projektov EU še ni zaključenih, zato se lahko stroški pred začetkom uporabe še povečajo.

Slika 3 – Presežki proračunov glede na mednarodno referenčno vrednost (n = 1 463)



* Ocena na podlagi tveganja, ki jo je opravilo Sodišče, objavljena v posebnem poročilu o prometni infrastrukturi EU.

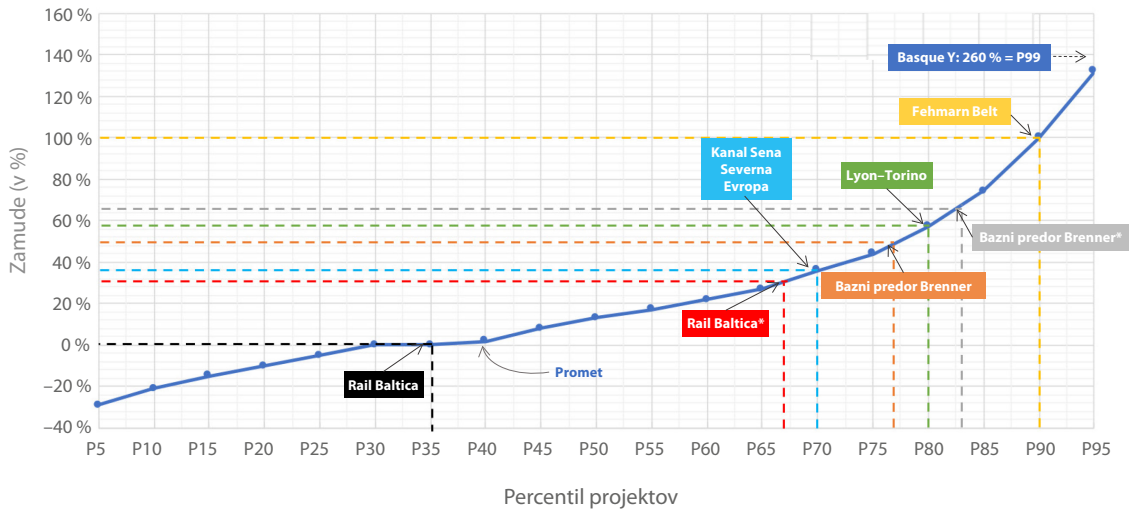
Opomba: Z modro črto so izraženi kumulativni presežki proračunov za populacijo svetovnih projektov (npr. na prvem diagramu prekoračitev proračuna za projekt z vrednostjo P25 znaša 0 %, po pričakovanjih pa naj bi bil ta projekt v smislu načrtovanja proračuna tako slab kot 25 % primerljivih projektov oz. slabši od njih in boljši od 75 % primerljivih projektov).

Vir: Evropsko računsko sodišče.

63 Hkrati pa je **šest projektov, ki jih sofinancira EU**, kar zadeva zamude, slabših od mednarodne referenčne vrednosti (glej ***sliko 4***), saj **so imeli v povprečju daljše zamude kot primerljivi prometni projekti na svetovni ravni**. Možna razloga za te daljše zamude so specifični izzivi čezmejnih projektov pri usklajevanju in to, da v zvezi z njimi po izbiri še vedno obstajajo negotovosti, kot so sprejemljivost za deležnike ali manjkajoča okoljevarstvena dovoljenja. Sodišče je pri reviziji iz leta 2020[35] ugotovilo, da je pri izbranih velikih prometnih projektih povprečna zamuda znašala 11 let in da je zaradi tega ogrožena učinkovitost sofinanciranja EU.

[35] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavek 53.

Slika 4 – Zamude v primerjavi z mednarodno referenčno vrednostjo (n = 529)



* Ocena na podlagi tveganja, ki jo je opravilo Sodišče, objavljena v posebnem poročilu o prometni infrastrukturi EU.

Vir: Evropsko računsko sodišče.

64 Ena od možnosti za boljše odpravljanje zamud v EU in še boljše obvladovanje prekoračitev stroškov bi lahko bilo sistematično spremljanje velikih prometnih projektov na podlagi tveganja. V ZDA in Švici tak mehanizem obstaja za **projekte z velikim tveganjem pri izvajanju ali znatnim povečanjem stroškov ali zamud**:

- zvezna uprava Združenih držav za avtoceste (*Federal Highway Administration* – FHWA) izvaja letno oceno tveganja na podlagi informacij, ki jih o sedanjih in prihodnjih velikih prometnih projektih z visokim tveganjem zagotovijo države. Profil tveganja vključuje več vidikov, npr. stroške in časovni načrt projekta, kompleksnost in vključenost deležnikov. Projekti z najvišjim profilom tveganja so samodejno dodeljeni posebej imenovanim vodjem nadzora nad projekti, ki pripravljajo neodvisna poročila o tehničnem napredku ter v imenu zvezne vlade sodelujejo pri vodenju projektov in nadzoru na kraju samem. Poleg tega obstajajo mehanizmi za okrepljeno samodejno spremljanje odstopanj od prvotnega načrtovanja. Na primer, če se stroški v primerjavi z ocenjenim proračunom povečajo za več kot 2 % na leto, mora nosilec projekta pogosteje poročati zvezni vladi, poleg tega pa se projekt lahko dodeli vodji nadzora,

- podobno se v Švici mehanizem za okrepljeno spremljanje uporablja za velike železniške projekte s skupnimi ocenjenimi stroški nad 500 milijonov CHF (tj. 452 milijonov EUR), vse predore in druge projekte z visokim finančnim tveganjem. Zvezna vlada in nosilec projekta specifična tveganja opredelita vnaprej in kvantitativno, hkrati pa tudi verjetnost, da se bodo pojavila, dopustno odstopanje

od zastavljenih ciljev in morebitne blažitvene ukrepe. Nosilec projekta mora nato vsakih šest mesecev poročati o razvoju tveganj in oceniti morebitni učinek ugotovljenih tveganj na projekt, vključno s časovno in stroškovno oceno.

65 V Avstraliji se – kot eden glavnih dejavnikov za pravočasno izvajanje velikih prometnih projektov – stalno spremlja **sprejemljivost za deležnike**, o čemer morajo nosilci projektov sistematično poročati zvezni vladi ob vsakem zahtevku za plačilo. Na podlagi tega je mogoče pravočasno odkriti težave v zvezi z izvajanjem projekta in zasnovati blažitvene ukrepe za njihovo rešitev.

Spremljajo se predvsem finančni vložki in izložki in ne rezultati

66 V EU je spremljanje projektov, ki ga izvaja CINEA, usmerjeno **predvsem v finančne vidike in izložke** (npr. število km zgrajenih avtocest ali predorov) ter ni osredotočeno na širše rezultate (npr. število potnikov, ki uporabljajo infrastrukturo) in učinke projekta (npr. izboljšanje pretoka prometa, skrajšanje potovalnega časa), tudi če so ti rezultati doseženi že med gradnjo. Zato obstajajo le omejeni podatki o spremljanju, ki so primerni za poznejše vrednotenje teh projektov. Tudi v večini pregledanih držav je spremljanje osredotočeno na finančne vložke in izložke ter ne na izide.

67 Izjema so nekateri programi v Združenih državah, pri katerih **morajo nosilci projektov** od začetka izvajanja projekta na podlagi standardiziranih kazalnikov **poročati o izidih** (glej ***okvir 3***).

Okvir 3

Spremljanje kazalnikov izidov za projekte, financirane na zvezni ravni, v Združenih državah

Pri sklenitvi sporazuma o financiranju se upravičenci programov *Transportation Investment Generating Economic Recovery* (TIGER), *Better Utilizing Investment to Leverage Development* (BUILD)[36] in INFRA z zvezno vlado dogovorijo o sklopu kazalnikov za spremljanje, ki jih izberejo s seznama 40 možnih kazalnikov, opredeljenih na zvezni ravni (npr. pretok potnikov ali tovora).

Upravičenci pred zaključkom projekta predložijo predhodno poročilo o projektu, ki se kasneje uporablja kot izhodišče za primerjavo. Po zaključku projekta morajo zvezni vladi v obdobju do pet let posredovati še dejanske podatke in pripraviti zaključno poročilo. Posebni izvajalec pregleda kakovost teh poročil in opredeli pridobljene izkušnje, namenjene za uporabo pri prihodnjih projektih. Ministrstvo Združenih držav za promet namerava te podatke o merjenju smotrnosti javno objaviti na spletu.

Če so izidi, izmerjeni z kazalniki, nezadostni, so lahko nepovratna sredstva zmanjšana, kar pa se je do zdaj zgodilo samo enkrat.

Naknadno vrednotenje projektov

68 Projektni cikel se ne ustavi, ko se veliki prometni projekti začnejo uporabljati. Naloga nosilcev projektov in organov financiranja je primerjati dejanske izide projektov z načrtovanimi, da bi se povečala transparentnost in pridobile izkušnje za opredelitev prihodnjih strateških ciljev in izvajanje prihodnjih projektov[37].

69 V ***tabeli 7*** je pregled ključnih značilnosti postopka za naknadno vrednotenje projektov, specifičnih slabosti v kontekstu EU in primerov drugih praks, ki jih je Sodišče odkrilo v pregledanih državah.

---

[36] Leta 2021 je program BUILD nadomestil program nepovratnih sredstev *Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity* (RAISE).

[37] Mednarodni prometni forum, *Ex-Post Assessment of Transport Investments and Policy Interventions*, 28.2.2017.

Slika 7 – Naknadno vrednotenje projektov: ključne značilnosti, slabosti v kontekstu EU in druge prakse v pregledanih državah

Ključne značilnosti postopka za naknadno vrednotenje							
	EU	**Avstralija**	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**	**Norveška**	**Francija**
Sistematično naknadno vrednotenje programov	da	ne	ne	da	ne	ne	ne
Odgovorni subjekt (za programe)	Komisija (GD MOVE)	ni relevantno	ni relevantno	ministrstvo (FOT)	ni relevantno	ni relevantno	ni relevantno
Slabosti, ugotovljene v EU	**Druge prakse, ugotovljene v pregledanih državah**						
		Avstralija	**Kanada**	**Švica**	**Združene države**	**Norveška**	**Francija**
Vrednotenja velikih prometnih projektov niso sistematična		niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene	niso bile ugotovljene	Naknadna vrednotenja projektov izvajajo nosilci projektov (odstavek 72).	Naknadna vrednotenja projektov izvajajo neodvisni raziskovalci (odstavek 72). Na podlagi posameznih naknadnih vrednotenj se izvedejo metaanalize (odstavek 72).	Naknadna vrednotenja projektov izvajajo nosilci projektov (odstavek 72). Na podlagi posameznih naknadnih vrednotenj se izvedejo metaanalize (odstavek 72).

Vir: Evropsko računsko sodišče.

70 **Sistematična naknadna vrednotenja programov** izvajata samo Švica in EU. V EU takšna vrednotenja – ki so podlaga za opredelitev prihodnjih zakonodajnih predlogov, politik in strategij – redno pripravlja Komisija, in sicer za programe financiranja in politične pobude po svojem standardnem pristopu za boljše pravno urejanje[38]. V skladu s tem postopkom se mora Komisija posvetovati z deležniki, izvesti predhodne ocene učinka za predlagane spremembe politike ter spremljati in naknadno ovrednotiti okvir, da oceni rezultate in učinke prejšnjih politik ter zagotovi podatke za prihodnje cikle oblikovanja politik.

[38] Pregled Sodišča 02/2020: Priprava zakonodaje v Evropski uniji po skoraj 20 letih boljšega pravnega urejanja.

Vrednotenja velikih prometnih projektov niso sistematična

71 Kljub zgoraj navedenemu Komisija do zdaj **ni izvajala sistematičnih naknadnih vrednotenj posameznih velikih prometnih projektov, ki jih sofinancira EU**, niti tega ni zahtevala od nosilcev projektov, saj za to ni pravne obveznosti[39]. Komisija je leta 2007 izvedla naknadno vrednotenje posameznih velikih prometnih projektov, ki so se neposredno financirali iz programa TEN-T[40], da bi ovrednotila njihovo splošno smotrnost. Vendar je bila ta praksa le enkratna in osredotočena na finančne kazalnike, kot je črpanje razpoložljivih sredstev EU.

72 Tri od pregledanih držav uporabljajo drugačen pristop in **sistematično izvajajo naknadna vrednotenja projektov**:

- v Združenih državah morajo od leta 2005 nosilci projektov, ki jih financira *Federal Transit Administration* (FTA), v 36 mesecih po njihovem zaključku izvesti naknadno vrednotenje,

- tudi v Franciji morajo nosilci projektov pripraviti naknadna vrednotenja zaključenih javno financiranih projektov (vrednotenja *Bilan Loti*[41]), in sicer v skladu z metodologijo, ki jo je določila vlada. Mnenja o kakovosti takih analiz objavlja neodvisni organ *Conseil général de l'environnement et du développement durable* (CGEDD). Za opredelitev horizontalnih vprašanj pa objavlja tudi metaanalize, ki temeljijo na naknadnih vrednotenjih posameznih projektov,

- na Norveškem se sistematična naknadna vrednotenja infrastrukturnih projektov izvajajo tudi na področju prometa. Od leta 2012 se ta vrednotenja izvajajo v okviru programa *Concept Research Programme* na norveški univerzi za znanost in tehnologijo *Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Universitet* (NTNU). Poleg tega je tudi Norveška pred kratkim začela pripravljati metaanalize.

---

[39] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje, odstavka 66 in 78.

[40] Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL L 228, 9.9.1996, str. 1–103.

[41] Zakon št. 82-1153 z dne 30.12.1982.

73 V *tabeli 8* je več informacij o izvajanju teh naknadnih vrednotenj projektov.

Tabela 8 – Na kratko o naknadnem vrednotenju projektov v Združenih državah, na Norveškem in v Franciji

	Združene države (FTA)	Norveška (Concept)	Francija (Loti)
Prag za vrednotenje	vsi projekti nad 300 milijoni USD, tj. 245 milijonov EUR, ali nepovratna sredstva nad 100 milijoni USD, tj. 82 milijonov EUR	izbor projektov nad 1 milijardo NOK (tj. približno 100 milijonov EUR)	vsi projekti nad 83 milijonov EUR ter specifične kategorije za avtoceste, letališča, železnice in celinske plovne poti
Področje uporabe	primerjava med dejanskimi in predvidenimi izidi za omejeno število kazalnikov izidov (npr. stroški, uporaba)	širši sklop kazalnikov, vključno s socialno-ekonomskimi izidi projekta, njegovo učinkovitostjo in uspešnostjo ter relevantnostjo za nacionalno prometno politiko; nepredvideni izidi projekta in vidiki o dolgoročni vzdržnosti	primerjava med dejanskimi in predvidenimi izidi, analiza socialno-ekonomskih in okoljskih izidov projekta ter vidiki učinkovitosti in uspešnosti
Subjekt, odgovoren za izvajanje vrednotenja	nosilec projekta	raziskovalci univerze NTNU s podporo svetovalcev	nosilec projekta
Metodologija	Metodologijo razvije nosilec projekta, odobri pa jo FTA.	Metodologija je bila razvita v okviru raziskovalnega programa.	Metodologijo je pripravila vlada.
Financiranje	Upravičenci lahko od zvezne vlade prejmejo nepovratna sredstva, saj lahko stroške vrednotenj prijavijo kot upravičene odhodke.	Vrednotenje se izvaja v okviru javno financiranega raziskovalnega programa.	Vrednotenje financira nosilec projekta (pogosto javni organ).

	Združene države (FTA)	Norveška (Concept)	Francija (Loti)
Število opravljenih naknadnih vrednotenj prometnih projektov	26 (2007–2020)	15 (2002–2020)	51 (1999–2016)[1]
Objava vrednotenj	da	da	da
Mehanizmi za opredelitev pridobljenih izkušenj	poročila, ki so na voljo nosilcem novih projektov za izboljšanje kakovosti njihovih predlogov	metaanalize in preverjanje ocen načrtovanja prihodnjih projektov ob upoštevanju smotrnosti podobnih preteklih projektov	metaanalize

[1] Na podlagi več mnenj, ki jih je izdal CGEDD.

Vir: Evropsko računsko sodišče.

Zaključne pripombe

74 V prejšnjih poročilih Sodišča o projektih prometne infrastrukture, ki jih je v državah članicah sofinancirala EU, so bile pogosto poudarjene slabosti, ki vplivajo na izvajanje velikih prometnih projektov.

75 Ob primerjavi teh slabosti na globalni ravni Sodišče v izbranih državah ni odkrilo nobene prakse, s katero bi lahko bile obravnavane slabosti, povezane s postopkom **opredelitve strategije** (glej odstavek ***30***). Poleg tega so pri štirih od šestih projektov s sofinanciranjem EU, ki jih je analiziralo Sodišče, odstopanja med dejanskimi stroški in ocenjenimi proračuni manjša od svetovne referenčne vrednosti (glej odstavek ***62***).

76 Vendar Sodišče meni, da bi se lahko Komisija in oblikovalci politik pri postopkih, povezanih z usklajevanjem, izborom, spremljanjem in naknadnim vrednotenjem, zgledovali po praksah, opaženih v tujini, kot je opisano v tem pregledu, in sicer pri zagotavljanju prihodnje podpore EU. To velja tudi za zamude, saj je Sodišče ugotovilo, da je pri večini od šestih projektov, ki jih sofinancira EU, v povprečju prišlo do večjih zamud kot pri primerljivih projektih na svetovni ravni (glej odstavek ***63***). Poudarjene prakse bi lahko bile podlaga za razmislek in po potrebi prilagojene kontekstu EU. V zvezi s tem je Sodišče v svojem pregledu opredelilo štiri izzive za Komisijo glede njene prihodnje podpore za izvajanje velikih projektov prometne infrastrukture, in sicer po enega za vsak zadeven postopek.

Izziv 1 – Kako doseči večjo usklajenost med prometno strategijo EU in strategijami držav članic ter boljši nadzor nad načrtovanjem in izvajanjem projektov vzdolž glavnih prometnih koridorjev?

77 Sodišče je ugotovilo tveganje neusklajenosti med strateškimi prioritetami EU in držav članic (glej odstavek ***35***). Takšna uskladitev je bila dosežena v Švici in Združenih državah, in sicer s specifičnimi smernicami za kantone oz. zvezne države pri pripravi njihovih lastnih načrtov (glej odstavek ***36***). Poleg tega je Sodišče poudarilo, da je nadzor Komisije nad načrtovanjem in izvajanjem projektov vzdolž koridorjev omejen (glej odstavek ***37***). V tem kontekstu je Sodišče opazilo prakso v Avstraliji, po kateri je mogoče usklajeno opredeliti prednostne projekte, ki so nato uvrščeni na uradni seznam prednostnih projektov (glej ***okvir 1***). Omenilo je tudi praksi za okrepljeno sodelovanje zvezne vlade z gospodarskimi subjekti in lokalnimi deležniki v Avstraliji in Švici (glej odstavek ***42***), v skladu s katerima lahko zvezna vlada kot polnopravna članica sodeluje v nadzornih odborih, v Švici pa poleg tega obstajajo tudi odbori za usklajevanje nadzora (glej odstavek ***43***).

Izziv 2 – Kako v fazi izbire projektov zagotoviti, da bodo analize stroškov in koristi dovolj temeljito pregledane? Kako je mogoče optimizirati pristop k izbiri projektov in dodeljevanju sredstev EU za nadaljnje zmanjšanje upravnega bremena za nosilce projektov?

78 Sodišče je poudarilo, da v EU analize stroškov in koristi v fazi izbire projektov niso dovolj temeljito pregledane (glej odstavek ***49***) in da lahko zaradi pristopa EU k financiranju nastane upravno breme (glej odstavek ***51***). V vseh pregledanih državah (glej odstavek ***50***) je v zvezi z izbiro velikih projektov na področju prometa opazilo mehanizme, v skladu s katerimi so morali nosilci projektov predlogu projekta priložiti ključne podatke, uporabljene pri pripravi analiz. Na podlagi tega lahko ocenjevalci ponovno analizirajo ključne elemente predlogov in ocenijo zanesljivost uporabljenih predpostavk, s čimer prispevajo k boljšemu sprejemanju odločitev. Poleg tega je Sodišče za omejitev upravnega bremena nosilcev projektov poudarilo prakso, pri kateri je postopek za izbiro predlogov dvostopenjski, kot npr. v Kanadi (glej ***okvir 2***), in praksi dolgoročnega zagotavljanja finančne podpore velikim prometnim projektom, npr. v Avstraliji in Švici (glej odstavek ***54***).

Izziv 3 – Kako pri spremljanju projektov, ki jih sofinancira EU, preiti na pristop, ki bi bolj temeljil na tveganju, in hkrati obseg spremljanja razširiti tako, da bi se od nosilcev projektov zahtevalo, naj poročajo tudi o kazalnikih izidov in sprejemljivosti za deležnike?

79 Sodišče je poudarilo, da v EU ni pristopa k spremljanju velikih prometnih projektov, ki bi temeljil na tveganju (glej odstavek ***64***), in da je obstoječe spremljanje osredotočeno predvsem na finančne vložke in izložke in ne na izide (glej odstavek ***66***). V ZDA in Švici je odkrilo praksi, ki temeljita na tveganju in se uporabljata za odpravo zamud in obvladovanje prekoračitev stroškov. V skladu z njima je pristop k spremljanju sistematično prilagojen, če v zvezi s projektom obstajajo velika tveganja pri izvajanju ali pride do znatnega povečanja njegovih stroškov ali zamud (glej odstavek ***64***). V Avstraliji obstaja dopolnilna praksa, v skladu s katero morajo nosilci projektov poročati o sprejemljivosti projektov za deležnike, da bi se pravočasno odkrile in rešile težave v zvezi z izvajanjem projekta (glej odstavek ***65***). Kar zadeva izide, je Sodišče poudarilo prakso v Združenih državah, pri kateri morajo upravičenci poročati o sklopu skupnih kazalnikov izidov (glej ***okvir 3***).

Izziv 4 – Kako za velike projekte prometne infrastrukture, ki jih sofinancira EU, zagotoviti sistematično naknadno vrednotenje s poudarkom na doseženih izidih in ne finančnih kazalnikih ali izložkih?

80 Sodišče je ugotovilo tudi, da v EU ni sistematičnega vrednotenja velikih prometnih projektov (glej odstavek ***71***). Sodišče je poudarilo prakse, pri katerih nosilci projektov ali neodvisni strokovnjaki na podlagi podatkov o smotrnosti, zbranih v zvezi z neposrednimi rezultati projektov, pripravljajo sistematična naknadna vrednotenja projektov (npr. v Združenih državah, na Norveškem in v Franciji, glej odstavka ***72*** in ***73***). Na podlagi teh vrednotenj, katerih stroške je v Združenih državah mogoče prijaviti kot upravičene odhodke in sofinancirati z nepovratnimi sredstvi, se poveča javna transparentnost uspešnosti projektov ter je mogoče opredeliti pridobljene izkušnje za prihodnje velike infrastrukturne projekte.

Ta pregled je sprejel senat II, ki ga vodi članica Evropskega računskega sodišča Iliana Ivanova, v Luxembourgu dne 12. novembra 2021.

Za Evropsko računsko sodišče

Klaus-Heiner Lehne
predsednik

Priloge

Priloga I – Nedavne publikacije Sodišča o prometni politiki EU

Kratek in cel naslov	Opis/zaključki	Glavna priporočila
Prometna infrastruktura EU Posebno poročilo št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje	Sodišče je revidiralo, kako je Komisija upravljala osem čezmejnih prometnih megaprojektov (vodilno prometno infrastrukturo (VPI)) v trinajstih državah članicah. Ugotovilo je, da je malo verjetno, da bo jedrno omrežje pripravljeno za uporabo do leta 2030, kot je bilo načrtovano leta 2013. Zaradi zamud pri izgradnji in začetku uporabe teh megaprojektov je ogroženo uspešno delovanje petih od devetih koridorjev TEN-T. Sodišče je našlo primere slabega načrtovanja in neučinkovitega izvajanja. Nadzor nad pravočasnim dokončanjem omrežja, ki ga izvaja Komisija, ima slabosti in je distanciran, vendar ima Komisija na voljo orodje, ki bi ga bilo mogoče nadgraditi za izboljšanje smotrnosti.	Komisija naj pregleda in uporabi sedanja orodja za uveljavljanje dolgoročnega načrtovanja ter zahteva boljšo analizo, preden se odloči za zagotovitev sofinanciranja EU za megaprojekte (podobne VPI). Prav tako naj okrepi svoje upravljanje sofinanciranja EU za ukrepe, ki so del megaprojektov (podobnih VPI) ter nadgradi izkušnje, pridobljene z izvedbenimi sklepi, in okrepi vlogo evropskih koordinatorjev.
INEA Posebno poročilo št. 19/2019 – INEA: dosežene koristi, vendar je pomanjkljivosti IPE treba obravnavati	Agencija INEA v skladu s svojimi pooblastili opravlja naloge, ki so bile nanjo prenesene, in dosega pričakovane koristi, pri čemer pa obstajajo nekatere omejitve, ki so povezane z omejitvami okvira. Sodišče je ugotovilo pomanjkljivosti v sicer dobro organiziranih izbirnih postopkih IPE, tveganja pri izvajanju programa ter slabosti pri poročanju o smotrnosti.	Komisija in agencija INEA naj izboljšata potencial za sinergije med različnimi programi financiranja in okrepita okvir, v skladu s katerim agencija INEA upravlja prenesene programe, in sicer z uporabo ciljev in kazalnikov, ki so bolj usmerjeni v rezultate. Poleg tega naj zagotovita bolj usklajene in transparentne postopke za izbiro projektov ter določita boljše pogoje za pravočasno izvajanje programa IPE. Komisija in agencija IKEA naj tudi preoblikujeta okvir smotrnosti za boljše spremljanje rezultatov projektov, v katerem bodo cilji programa IPE razčlenjeni na jasne in merljive kazalnike ter ki bo zajemal vse sektorje IPE in pričakovane rezultate projektov, te cilje pa naj uporabljata pri postopkih izbire in spremljanja.

Kratek in cel naslov	Opis/zaključki	Glavna priporočila
Panoramski pregled prometa Pregled št. 09/2018 – Na poti k uspešnemu prometnemu sektorju v EU: izzivi, ki jih je treba obravnavati (panoramski pregled)	Sodišče je v pregledu opisalo in analiziralo vlogo EU na področju prometa. Pri tem se je osredotočilo na naložbe v infrastrukturo, ki se financirajo iz proračuna EU, in medsektorska tematska področja, ki jih je opredelilo pri svojih preteklih revizijah petih glavnih načinov prevoza, in sicer cestnega, železniškega, zračnega in pomorskega ter prevoza po celinskih plovnih poteh. V pregledu so bili poudarjeni naslednji izzivi: (a) uskladitev relevantnih in dosegljivih ciljev ter prioritet na področju prometa z razpoložljivimi sredstvi; (b) vzpostavitev uspešnih orodij za izvrševanje na ravni EU, s katerimi bi se zagotovilo, da bi bile odločitve držav članic o infrastrukturi bolj usklajene s prioritetami EU, zlasti na področju čezmejnih odsekov; (c) usmerjanje financiranja EU k prioritetam z najvišjo dodano vrednostjo EU; (d) boljše načrtovanje, izvajanje in spremljanje projektov, ki jih financira EU; (e) zagotovitev ustrezno vzdrževane in trajnostne infrastrukture in (f) okrepitev prizadevanj za preusmeritev več blaga s cest. Sodišče v pregledih ne izreka priporočil.	
Železniško omrežje za visoke hitrosti Posebno poročilo št. 19/2018 – Evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti ni realnost, temveč neuspešen mozaik prog	Sedanji dolgoročni načrt EU za železnice za visoke hitrosti verjetno ne bo uresničen, prav tako pa ni zanesljivega strateškega pristopa za celotno EU. Železniško omrežje EU za visoke hitrosti je zgolj mozaik nacionalnih prog, ki čezmejno niso usklajene. Države članice jih načrtujejo in gradijo same, zato so povezave slabe. Evropska Komisija nima pravnih orodij niti pristojnosti pri odločanju, da bi zagotovila hiter napredek držav članic pri izgradnji jedrnega omrežja.	Evropska komisija naj: opravi realistično dolgoročno načrtovanje; z državami članicami sklene dogovor o ključnih strateških odsekih, ki jih je treba najprej zgraditi, z oceno potrebe po progah zelo visokih hitrosti, natančnim spremljanjem in izvršljivimi pooblastili za zagotovitev, da se spoštujejo zaveze za dokončanje jedrnega železniškega omrežja EU za visoke hitrosti; zagotovi, da bo podpora v obliki sofinanciranja EU pogojena z izvedbo predvidenih strateških prednostnih projektov, uspešno konkurenco med železniškimi podjetji in dosego rezultatov; poenostavi čezmejne postopke javnega naročanja, za različne formalnosti uporablja sistem „vse na enem mestu" ter odpravi vse preostale upravne in regulativne ovire za interoperabilnost; izboljša nemoteno delovanje železnic za visoke hitrosti za potnike, na primer z izdajanjem elektronskih vozovnic in poenostavitvijo uporabnine za dostop po tirih.

Kratek in cel naslov	Opis/zaključki	Glavna priporočila
Pomorski promet Posebno poročilo št. 23/2016 – Pomorski promet v EU: v nemirnih vodah – veliko neuspešnih in netrajnostnih naložb	Tretjina odhodkov EU za zmogljivosti, kot so operativne obale, doki in valolomi v morskih pristaniščih EU, med letoma 2000 in 2013 ni bila uspešna in vzdržna. Na vsake 3 EUR, porabljene za preučene projekte (194 milijonov EUR), je bil 1 EUR porabljen za projekte, ki so podvojili obstoječe zmogljivosti v bližini. 97 milijonov EUR je bilo vloženih v infrastrukturo, ki ni bila v uporabi ali pa se je več kot tri leta po dokončanju bistveno premalo uporabljala.	Komisija naj: revidira sedanje število 104 glavnih pristanišč in na ravni EU določi razvojni načrt pristanišč; preuči izključitev financiranja EU za pristaniško infrastrukturo za pretovarjanje in skladiščenje kontejnerjev ter za nadgradnje, ki niso v javni pristojnosti; zagotovi, da si bosta EIB in Komisija izmenjavali vse bistvene informacije o predlaganih posojilih EIB; s podporo EU za naložbe da prednost glavnim pristaniščem in plovnim potem le, če je dodana vrednost EU jasna in je dovolj zasebnih naložb; izda smernice za državno pomoč za pristanišča in spremlja predhodne sklepe o državni pomoči; zmanjša upravno breme in zamude s spodbujanjem načela nacionalnih „enotnih kontaktnih točk" za izdajo dovoljenj in soglasij; izboljša konkurenčni položaj pomorskega prometa glede na druge načine prevoza, tako da dodatno poenostavi formalnosti za pomorski promet in carinske formalnosti.
Železniški tovorni promet Posebno poročilo št. 08/2016 – Železniški tovorni promet v EU še vedno ni na pravi poti	Kljub cilju Evropske komisije tovorni promet preusmeriti s cest na železnice se je delež železniškega tovornega prometa na ravni EU od leta 2011 pravzaprav nekoliko zmanjšal. Železniški promet je okolju prijaznejši in porabi manj uvožene nafte, vendar se ne more uspešno odzvati na konkurenco cestnega prometa.	Komisija in države članice naj odpravijo slabosti, ugotovljene pri liberalizaciji trga železniškega tovornega prometa, postopkih za upravljanje prometa, upravnih in tehničnih omejitvah, spremljanju in transparentnosti smotrnosti sektorja železniškega tovornega prometa ter pošteni konkurenci med različnimi načini prevoza. Za boljšo porabo sredstev EU naj zagotovijo skladnejši pristop med cilji politike in dodeljevanjem sredstev, izbiro, načrtovanjem in vodenjem projektov ter vzdrževanjem železniškega omrežja.

Kratek in cel naslov	Opis/zaključki	Glavna priporočila
Vseevropske železniške osi Posebno poročilo št. 8/2010 – Izboljševanje prevozne zmogljivosti na vseevropskih železniških oseh: ali so bile investicije EU v železniško infrastrukturo uspešne?	Sodišče je prišlo do zaključka, da je EU s sofinanciranjem razvoja železniške infrastrukture prispevala k zagotavljanju novih možnosti za vseevropski železniški promet. Vendar pa bi se lahko sprejeli ukrepi za večjo stroškovno učinkovitost sredstev EU.	Komisija naj pri prihodnjih opredelitvah prednostnih projektov sodeluje z državami članicami in železniškimi organizacijami, da se opredelijo tisti vseevropski koridorji, za katere obstaja pomembna dejanska ali predvidena potreba, s čimer bi se po potrebi okrepila znanje na evropski ravni in analitska osnova. Razmisli naj o večjem poudarku na zmanjševanju praktičnih ovir za čezmejni železniški promet, ki same po sebi niso povezane z infrastrukturo, ter spodbuja in omogoča lažje sodelovanje med železniškimi organizacijami držav članic zaradi zmanjševanja teh ovir.
TEN-T, 2005 Posebno poročilo št. 06/2005 o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T)	Sodišče je ugotovilo, da je izvajanje 14 prednostnih projektov TEN-T potekalo počasneje, kot je bilo načrtovano, do večjih težav pa je prihajalo zlasti pri čezmejnih odsekih, saj so na nacionalni ravni nižje prednostno razvrščeni in so pri njih potrebna večja prizadevanja pri usklajevanju. Finančna pomoč TEN-T se je dodeljevala preveč razdrobljeno. Komisija je vzpostavila zapletene letne postopke za vrednotenje in izbiro projektov, informacije, ki so jih Komisiji predložili upravičenci, pa so bile pogosto preveč omejene, da bi lahko projektni referenti ocenjevali in spremljali projekte.	Komisija naj: (a) skupaj z državami članicami da prednost financiranju tistih delov projektov TEN-T, zlasti delov čezmejnih projektov, ki jih je treba dokončati, da TEN-T doseže evropsko dodano vrednost; (b) spremeni in dopolni ključne vidike svojega vzorca sklepa o financiranju; (c) razvije dosledno in skladno metodologijo vrednotenja ter zmanjša število različnih obrazcev za vlogo in obrazcev za vrednotenje; (d) okrepi spremljanje projektov z opredelitvijo minimalnih standardov v zvezi s poročanjem o stanju projekta in izvajanjem inšpekcij na terenu ter pogostejšim naknadnim ocenjevanjem; (e) razmisli o ponovni uvedbi centralizirane oblike upravljanja projektov TEN-T; (f) po potrebi v sodelovanju z državami članicami vzpostavi ustrezne pravne podlage, postopke in orodja za izboljšanje koordinacije pri financiranju prometne infrastrukture ter za odkrivanje možnih primerov prekomernega ali dvojnega financiranja.

Opomba: Poročila Sodišča in odgovori Komisije na njegove ugotovitve in priporočila so objavljeni na spletišču Sodišča (http://eca.europa.eu).

Vir: Evropsko računsko sodišče

Priloga II – Pregledane mednarodne smernice

IMF, *Public Investment Management Assessment— Review and update*, 2018, https://www.imf.org/en/Publications/Policy-Papers/Issues/2018/05/10/pp042518public-investment-management-assessment-review-and-update

OECD, *Good Practices for Performance Budgeting*, 2019, http://www.oecd.org/gov/oecd-good-practices-for-performance-budgeting-c90b0305-en.htm

OECD, *Strategic Investment Packages*, 2018, https://www.itf-oecd.org/strategic-investment-packages

OECD, *Getting Infrastructure Right: A framework for better governance*, 2017, https://www.oecd.org/publications/getting-infrastructure-right-9789264272453-en.htm

OECD, *Quantifying the Socio-economic Benefits of Transport*, *ITF Roundtable Reports*, št. 60, 2017, https://doi.org/10.1787/9789282108093-en

OECD, *Strategic Infrastructure Planning – International Best Practice*, *International Transport Forum Policy Papers*, št. 29, 2017, https://doi.org/ 10.1787/4142787d-en

OECD, *Ex-Post Assessment of Transport Investments and Policy Interventions*, 2017, https://www.oecd.org/publications/ex-post-assessment-of-transport-investments-and-policy-interventions-9789282108154-en.htm

OECD, *Recommendation of the Council on Effective Public Investment Across Levels of Government*, 2014, https://www.oecd.org/regional/regional-policy/Principles-Public-Investment.pdf

OECD, *DAC Principles for Evaluation of Development Assistance*, 1991, https://www.oecd.org/dac/evaluation/2755284.pdf

Priloga III – Metodologija in ključni kazalniki za analizo prekoračitve proračuna in časovnega načrta

01 Šest projektov, ki jih sofinancira EU, je bilo analiziranih v smislu prekoračitve proračuna in časovnega načrta. Prekoračitve proračuna so opredeljene kot odstotkovno povečanje dejanskih stroškov projekta glede na stroške, ocenjene na datum odločitve o gradnji. Podobno so prekoračitve časovnega načrta opredeljene kot odstotkovno odstopanje dejanskega časovnega načrta, ki je bil potreben od datuma odločitve o gradnji do zaključka projekta, od časovnega načrta, ocenjenega na datum odločitve o gradnji. Pri prekoračitvah proračuna in časovnih načrtov nižje vrednosti pomenijo boljše izvajanje projekta.

02 Datum odločitve o gradnji je običajno med zaključkom študij, izvedenih pred gradnjo, in začetkom postopka za oddajo javnega naročila. Ker je bilo v fazi načrtovanja in izvajanja v zvezi s temi projekti treba doseči več mejnikov, je Sodišče datum odločitve o gradnji za posamezen projekt opredelilo na podlagi dokumentacije in izkušenj iz prejšnjih revizij[42]. Če bi izbralo drugačen datum odločitve o gradnji, bi lahko bili rezultati analize drugačni. Ker teh šest analiziranih velikih prometnih projektov, ki jih sofinancira EU, še ni zaključenih, je Sodišče za namene teh analiz štelo, da do njihovega zaključka in začetka delovanja ne bodo nastali nobeni dodatni stroški ali zamude.

03 Primerjava v analizi Sodišča temelji na datumu odločitve o gradnji, primerjava v posebnem poročilu o prometni infrastrukturi EU[43] pa na podatkih za proračun in časovni načrt, kot sta bila predvidena v prvih prvotnih dokumentih načrtovanja. Pri večini projektov je bilo takšno načrtovanje izvedeno pred datumom odločitve o gradnji, ki ga je Sodišče v sedanji analizi štelo za referenčno točko.

04 V ***tabeli 9*** je pregled ključnih kazalnikov, uporabljenih za analizo šestih izbranih velikih prometnih projektov, ki jih sofinancira EU.

---

[42] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje.

[43] Posebno poročilo Sodišča št. 10/2020 – Prometna infrastruktura v EU: za pravočasno doseganje učinkov omrežja bi bilo treba megaprojekte izvajati hitreje.

Tabela 9 – Ključni kazalniki za analizo šestih projektov, ki jih sofinancira EU

Prometni projekt	Način prevoza	Sofinanciranje držav(-e) članic(-e)	Mejnik za odločitev o gradnji	Leto odločitve o gradnji (A)	Ocenjeni stroški ob odločitvi o gradnji (v milijardah EUR) (B)	Ocenjeni stroški ob odločitvi o gradnji v vrednostih iz leta 2019 (v milijardah EUR)[2] (C)	Zadnja ocena stroškov v vrednostih iz leta 2019 (v milijardah EUR)[2] (D)	Ocena leta odprtja ob odločitvi o gradnji (E)	Ocena časovnega načrta ob odločitvi o gradnji (E – A +1)	Zadnja ocena leta odprtja (F)	Zadnja ocena časovnega načrta (F – A +1)
Basque Y	železniški	Španija	prva dodelitev sredstev za gradbena dela	2006	4,2	4,6	6,5	2010	5	2023	18
Bazni predor Brenner	železniški predor	Avstrija, Italija	končna ocena stroškov pred odobritvijo začetka gradnje v glavnem predoru	2011	7,5[1]	8,5	8,5	2022	12	2028 (2030)[4]	18 (20)
Predor Fehmarn Belt	železniški/cestni potopljeni predor	Danska	podpis državne pogodbe med Dansko in Nemčijo o gradnji	2008	4,4	5,0	7,6	2018	11	2029	22

Prometni projekt	Način prevoza	Sofinanciranje držav(-e) članic(-e)	Mejnik za odločitev o gradnji	Leto odločitve o gradnji (A)	Ocenjeni stroški ob odločitvi o gradnji (v milijardah EUR) (B)	Ocenjeni stroški ob odločitvi o gradnji v vrednostih iz leta 2019 (v milijardah EUR)[2] (C)	Zadnja ocena stroškov v vrednostih iz leta 2019 (v milijardah EUR)[2] (D)	Ocena leta odprtja ob odločitvi o gradnji (E)	Ocena časovnega načrta ob odločitvi o gradnji (E – A +1)	Zadnja ocena leta odprtja (F)	Zadnja ocena časovnega načrta (F – A +1)
Lyon–Torino	železniški predor	Francija, Italija	sporazum o financiranju in določitev novega nosilca projekta za gradnjo	2012	8,6	9,2	9,6	2023	12	2030	19
Rail Baltica	železniški	Estonija, Latvija, Litva	medvladni sporazum, ki so ga podpisale Estonija, Latvija in Litva	2017	5,8	6,2	7,0 (5,8)[3]	2026	10	2029 (2026)[5]	13 (10)

Prometni projekt	Način prevoza	Sofinanciranje držav(-e) članic(-e)	Mejnik za odločitev o gradnji	Leto odločitve o gradnji (A)	Ocenjeni stroški ob odločitvi o gradnji (v milijardah EUR) (B)	Ocenjeni stroški ob odločitvi o gradnji v vrednostih iz leta 2019 (v milijardah EUR)[2] (C)	Zadnja ocena stroškov v vrednostih iz leta 2019 (v milijardah EUR)[2] (D)	Ocena leta odprtja ob odločitvi o gradnji (E)	Ocena časovnega načrta ob odločitvi o gradnji (E – A +1)	Zadnja ocena leta odprtja (F)	Zadnja ocena časovnega načrta (F – A +1)
Kanal Sena–severna Evropa	celinske plovne poti	Francija	ocena stroškov projekta na podlagi odločitve o izvedbi projekta v okviru klasičnega javnega naročanja	2014	4,5	4,7	5,0	2024	11	2028	15

[1] Ocena stroškov temelji na vrednostih iz leta 2010.

[2] Stroški v vrednostih iz leta 2019 so bili po potrebi izračunani ob upoštevanju implicitnih deflatorjev BDP za posamezne države za leto 2019 iz baze odprtih podatkov Svetovne banke. Pri projektih, ki jih je sofinanciralo več držav članic, so bile prilagoditve zaradi inflacije izvedene glede na delež njihovega sofinanciranja.

[3] Ocena stroškov v višini 7 milijard EUR vključuje rezervacije za tveganja prihodnjih povečanj stroškov, kot so jih revizorji opredelili v Prilogi III k Posebnemu poročilu št. 10/2020. Pri uradni oceni nosilec projekta za zdaj navaja 5,8 milijarde EUR.

[4] V Posebnem poročilu št. 10/2020 je Sodišče opozorilo na tveganje dodatne zamude, in sicer do leta 2030.

[5] Pri letu 2029 je bil upoštevan blažilnik za tveganja, ki ga je nosilec projekta prištel uradnemu datumu začetka uporabe, letu 2026.

Vir: Evropsko računsko sodišče

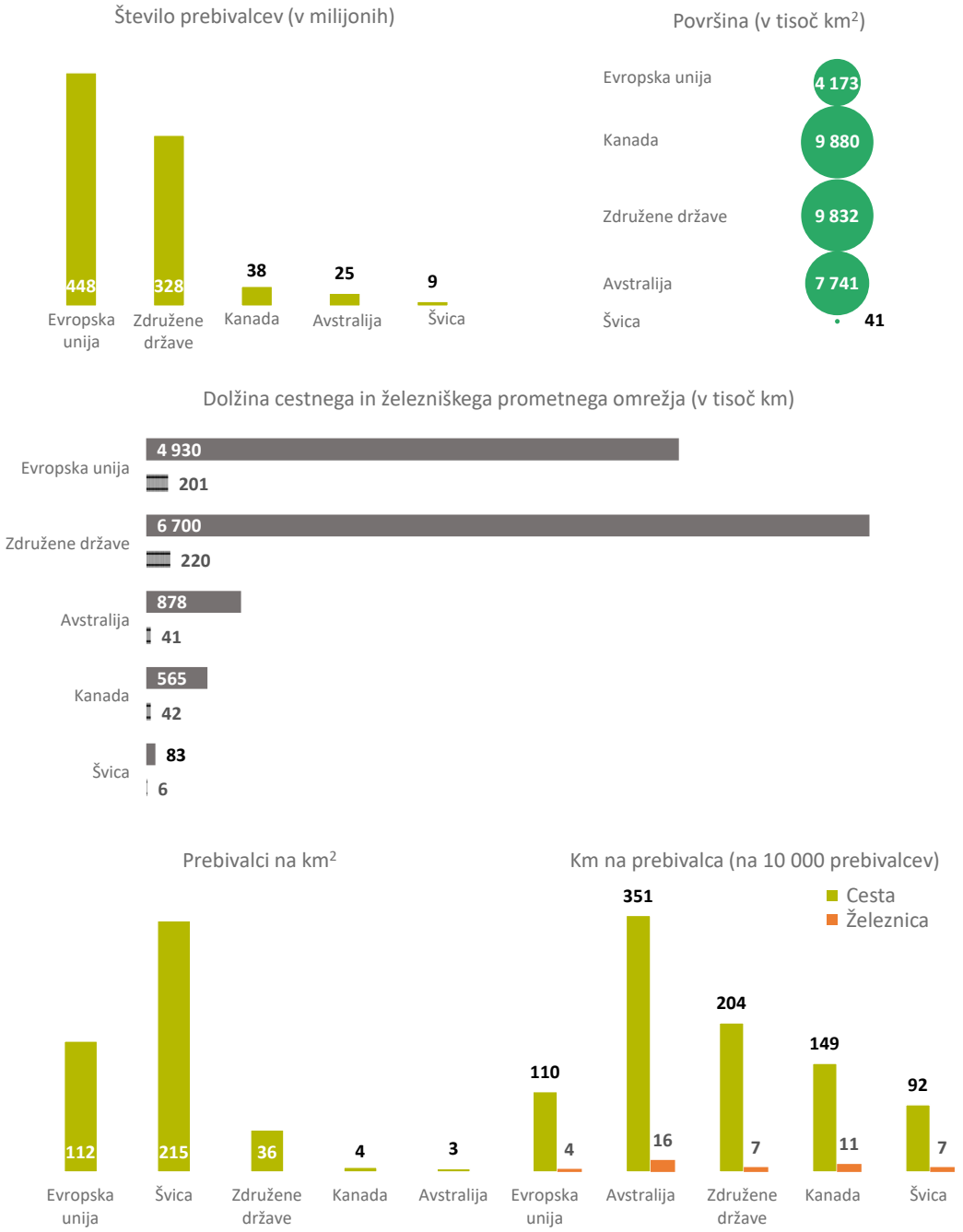
Priloga IV – Splošni kazalniki

Kazalniki	EU	Avstralija	Kanada	Švica	Združene države
Prebivalstvo (v milijonih)[1]	448	25	38	9	328
Površina (v tisoč km^2)[2]	4 173	7 741	9 880	41	9 832
Gostota prebivalstva (v številu prebivalcev na km^2)[2]	112	3	4	215	36
BDP na prebivalca (v tisoč USD)[1]	35	55	46	82	65
Letne naložbe v infrastrukturo za notranji promet (v % BDP)[3]	0,7	1,5	0,6	1,2	0,5
Letne naložbe v cestno infrastrukturo (v milijardah EUR)[4]	50	14	8	4	81
Letne naložbe v železniško infrastrukturo (v milijardah EUR)[5]	29	4	1	3	12
Infrastrukturno omrežje za cestni promet (v tisoč km)	4 930[8]	878[9]	565[11]	83[13]	6 700[14]
Infrastrukturno omrežje za železniški promet (v tisoč km)	201[8]	41[10]	42[12]	6[13]	220[14]
Letni cestni promet – število prepeljanih potnikov/km (v milijardah)[6]	4 680	312	493	104	6 558
Letni železniški promet – število prepeljanih potnikov/km (v milijardah)[6]	407	17	2	21	33
Letni cestni promet – število prevoženih ton/km (v milijardah)[6]	1 707	220	269	17	2 955

Kazalniki	EU	Avstralija	Kanada	Švica	Združene države
Letni železniški promet – število prevoženih ton/km (v milijardah)[6]	415	413	446	11	2 445
Izpust CO_2 zaradi prometa (v tonah na prebivalca)[7]	2	4	5	2	5

Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi različnih virov: [1] odprti podatki Svetovne banke, 2019; [2] odprti podatki Svetovne banke, 2018; [3] OECD, 2017; delež BDP za EU je povzet po podatkih Eurostata iz leta 2017 in ne vključuje podatkov za Ciper, Malto, Nizozemsko in Portugalsko; [4] OECD, 2017, znesek za EU ne vključuje podatkov za Ciper, Malto, Nizozemsko in Portugalsko; [5] OECD, 2017, znesek za EU ne vključuje podatkov za Ciper, Nizozemsko in Portugalsko; [6] OECD, 2017, EU: Evropska komisija, 2017; [7] OECD, 2017, EU: Evropska agencija za okolje, 2017; [8] Evropska komisija, 2018; [9] *National Freight and Supply Chain Strategy*, 2019; [10] National Transport Commission, 2016; [11] StatsCan, 2018; [12] Transportation Canada, 2019; [13] Office fédéral de la statistique, 2020; [14] US Department of Transportation, 2018.

Slika 5 – Geografski in prometni kazalniki za EU in štiri pregledane države



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi zgoraj navedenih virov

Priloga V – Relevantni revizijski zaključki in priporočila Sodišča o analiziranih postopkih

Strategija

Prejšnji zaključki in priporočila Sodišča	Poročilo Sodišča
Sodišče je ugotovilo, da je glede na zamude pri izvajanju izbranih velikih prometnih projektov in gradnji njihove infrastrukture za dostop malo verjetno, da bo jedrno prometno omrežje EU do leta 2030 v celoti dokončano.	**Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020**
Komisiji je priporočilo, naj ponovno oceni relevantnost tehničnih zahtev jedrnega in celovitega omrežja ob upoštevanju preostalega časovnega okvira za dokončanje omrežja. Komisija je priporočilo sprejela.	
Sodišče je ugotovilo, da načrt Komisije za potrojitev dolžine železniškega omrežja za visoke hitrosti do leta 2030 verjetno ne bo dosežen.	**Posebno poročilo o železniškem omrežju za visoke hitrosti, 2018**
Komisiji je priporočilo, naj v okviru pregleda uredbe TEN-T sprejme realističen dolgoročni načrt razvoja za izgradnjo preostale infrastrukture, potrebne za dokončanje jedrnega omrežja EU za visoke hitrosti. Komisija je priporočilo sprejela.	
Sodišče je prišlo do zaključka, da je bilo na ravni EU opredeljenih preveč „glavnih pristanišč".	**Posebno poročilo o pomorskem prometu, 2016**
Komisiji je priporočilo, naj revidira sedanje število „glavnih pristanišč", ki so potrebna za ohranitev ustrezne ravni dostopnosti za EU kot celoto. Komisija je priporočilo sprejela.	
Sodišče je ugotovilo, da pri določanju cen, ki jih morajo uporabniki plačevati za dostop do infrastrukture, zunanji učinki železniškega in cestnega prometa niso upoštevani na celovit način. To negativno vpliva na cilje EU v zvezi s prehodom na druge oblike prevoza.	**Posebno poročilo o železniškem tovornem prometu, 2016**
Sodišče je priporočilo Komisiji, naj spodbuja enake konkurenčne pogoje med različnimi načini prevoza z uvedbo dodatnih regulativnih in/ali drugih ukrepov za podporo železniškega tovornega prometa, kadar bi bilo to potrebno. Komisija je priporočilo sprejela.	

Usklajevanje

Prejšnji zaključki in priporočila Sodišča	Poročilo Sodišča	Ugotovljena praksa
Sodišče je prišlo do zaključka, da so za odločanje o tem, ali in kdaj zgraditi železniško infrastrukturo za visoke hitrosti, pristojne države članice. Dela na mejnih prehodih z železnicami za visoke hitrosti niso bila zaključeno usklajeno.	**Posebno poročilo o železniškem omrežju za visoke hitrosti, 2018**	**Švica in Združene države**: regionalni načrti, ki so predloženi zvezni vladi, so pripravljeni na podlagi njenih smernic.
Sodišče je Komisiji priporočilo, naj sprejme popravne ukrepe, če se projekti na prednostnih odsekih ne začnejo v skladu z dogovorjenim časovnim razporedom, če pri projektih nastajajo zamude ali je verjetno, da bo zaradi težav z usklajevanjem vzdolž različnih meja načrtovani začetek obratovanja proge preprečen. Komisija je priporočilo sprejela.		
Sodišče je prišlo do zaključka, da ima Evropska komisija na voljo le omejena pravna orodja za uveljavljanje dokončanja omrežja do leta 2030.	**Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020**	
Komisiji je priporočilo uvedbo določb za okrepitev medsebojne povezanosti nacionalnih načrtov za promet in zavez TEN-T, da se zagotovi ustrezno uveljavljanje in izvajanje uredbe o TEN-T. Komisija je priporočilo sprejela.		
Sodišče je prišlo do zaključka, da so bili izvedbeni sklepi kljub možnosti za izboljšave korak v smeri uspešnejšega nadzora nad dokončanjem koridorjev jedrnega omrežja v državah članicah.	**Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020**	**Avstralija**: nabor projektov, ki ga vodi neodvisna agencija. **Avstralija in Švica**: zvezna vlada sodeluje v nadzornih in usmerjevalnih odborih projektov, za katere zagotavlja financiranje.
Sodišče je predlagalo okrepitev vloge evropskih koordinatorjev, in sicer z okrepitvijo uveljavljanja delovnih načrtov za koridorje, v katerih so poudarjeni prednostni odseki, z omogočanjem prisotnosti koordinatorjev na ključnih sestankih upravnih odborov ter z izboljšanjem njihove vloge v smislu sporočanja ciljev politike TEN-T. Komisija je priporočilo sprejela.		

Izbor

Prejšnji zaključki in priporočila Sodišča	Poročilo Sodišča	Ugotovljena praksa
Sodišče je prišlo do zaključka, da analize stroškov in koristi niso bile pravilno uporabljene kot orodje za odločanje na ravni celih vodilnih prometnih infrastruktur (VPI) za nobeno od osmih VPI v vzorcu Sodišča.	**Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020**	**Vse države, zajete v pregled**: neobdelani podatki in njihove analize, ki jih uporabljajo nosilci projektov, so predloženi skupaj s predlogom projekta, zvezna vlada pa analizo ponovno izvede ter tako preveri zanesljivost podatkov in izbranih predpostavk.
Sodišče je Komisiji priporočilo, naj poleg podrobnih dobrih, izčrpnih in transparentnih splošnih socialno-ekonomskih analiz stroškov in koristi za posamezne odseke zahteva tudi take analize za megaprojekte kot celoto. Komisija priporočila ni sprejela.		
Sodišče je ugotovilo, da je kakovost ocene potreb po naložbah v železnice za visoke hitrosti v državah članicah slaba, da so odločitve za gradnjo nacionalne in politične ter da redko temeljijo na ustrezni analizi stroškov in koristi.	**Posebno poročilo o železniškem omrežju za visoke hitrosti, 2018**	
Komisiji je priporočilo, naj sofinanciranje EU poveže z oceno potreb za vsako posamezno progo za visoke hitrosti. Komisija je priporočilo sprejela delno.		
Sodišče je prišlo do zaključka, da je bila polovica revidiranih sredstev vložena v pristaniško infrastrukturo, ki je bila neizkoriščena ali veliko premalo izkoriščena. To pa kaže na pomanjkljivosti v predhodni oceni potreb.	**Posebno poročilo o pomorskem prometu, 2016**	
Komisiji je priporočilo, naj pristaniško infrastrukturo razen povezav z zaledjem financira samo pod posebnimi pogoji, npr.: če obstaja potreba po tem in je dodana vrednost za EU dokazana. Komisija je priporočilo sprejela delno.		
Sodišče je ugotovilo, da se sofinanciranje EU za velike prometne projekte zagotavlja s številnimi ukrepi, kar je med drugim posledica delovanja EU na podlagi sedemletnih programskih obdobij. Zaradi takega načina sofinanciranja prihaja do podvajanja.	**Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020**	**Kanada**: zaradi dvostopenjska pristopa k zbiranju predlogov projektov je tveganje upravnega bremena manjše.
Sodišče je priporočilo Komisiji, naj usmerja izbor ukrepov, ki so del megaprojektov, da bi povečala učinkovitost upravljanja. Komisija priporočila ni sprejela.		

Prejšnji zaključki in priporočila Sodišča	Poročilo Sodišča	Ugotovljena praksa
		Avstralija in Švica: mehanizmi za povezavo obdobja upravičenosti do financiranja z dolgim časovnim okvirom izvajanja velikih prometnih projektov.

Spremljanje

Prejšnji zaključki in priporočila Sodišča	Poročilo Sodišča	Ugotovljena praksa
Sodišče je prišlo do zaključka, da je učinkovitost pri izvajanju velikih prometnih projektov nizka in da na Komisiji ni centra, namenjenega velikim prometnim projektom, ki bi nosilce projektov vodil in usmerjal.	**Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020**	**Združene države**: posebej imenovani vodje nadzora nad projekti in mehanizmi za okrepljeno samodejno spremljanje. **Švica**: napredni mehanizmi za spremljanje tega, kako dobro se izvajajo projekti.
Komisiji je priporočilo ustanovitev takega centra. Komisija priporočila ni sprejela.		
Sodišče je prišlo do zaključka, da so bile prekoračitve stroškov in zamude pri gradnji revidiranih prog nekaj povsem običajnega, poleg tega pa je trajalo precej časa, preden proge, potem ko so zgrajene, začnejo obratovati.	**Posebno poročilo o železniškem omrežju za visoke hitrosti, 2018**	
Sodišče je prišlo do zaključka, da Komisija sofinanciranje EU za ukrepe še vedno povezuje izključno z izložki.	**Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020**	**Združene države**: opredelitev kazalnikov izidov pri izbiri projektov in pri pripravi sporazumov o dodelitvi nepovratnih sredstev.
Komisiji je priporočilo, naj v prihodnje izvedbene sklepe vključi izjavo o pričakovanih rezultatih (npr. prehod na druge načine prevoza, cilji napovedi glede prometa). Komisija je priporočilo sprejela delno.		
Sodišče je priporočilo Komisiji, naj sofinanciranje EU za upravičence naredi odvisno ne le od doseženih izložkov, ampak tudi od doseganja predvidenih rezultatov. Komisija priporočila ni sprejela.	**Posebno poročilo o železniškem omrežju za visoke hitrosti, 2018**	

Naknadno vrednotenje

<table>
<tr><th>Prejšnji zaključki in priporočila Sodišča</th><th>Poročilo Sodišča</th><th>Ugotovljena praksa</th></tr>
<tr><td>Sodišče je prišlo do zaključka, da Komisija ne izvaja sistematičnega naknadnega vrednotenja posameznih velikih prometnih projektov.</td><td rowspan="2">Posebno poročilo o prometni infrastrukturi EU, 2020</td><td rowspan="4">Združene države: nosilci projektov morajo izvesti naknadno vrednotenje, zanj pa lahko prejmejo nepovratna sredstva, če njegove stroške prijavijo kot upravičene odhodke.

Norveška: naknadno vrednotenje izvedejo neodvisni raziskovalci ob upoštevanju izhodišča, določenega v fazi načrtovanja.

Francija: nosilci projektov morajo izvesti naknadna vrednotenja (vrednotenja Bilan LOTI).</td></tr>
<tr><td>Komisiji je priporočilo, naj v izvedbene sklepe vključi zavezo vseh držav članic, da bodo Komisiji posredovale rezultate svojih naknadnih vrednotenj. Komisija je priporočilo sprejela delno.</td></tr>
<tr><td>Sodišče je Komisiji priporočilo, naj za upravičence uvede nagrade za dobro smotrnost poslovanja, če je iz naknadnega vrednotenja razvidno, da so predvideni rezultati preseženi. Komisija priporočila ni sprejela.</td><td>Posebno poročilo o železniškem omrežju za visoke hitrosti, 2018</td></tr>
<tr><td>Sodišče je Komisiji priporočilo, naj pogosteje izvaja naknadne ocene učinka, na podlagi katerih bi bilo mogoče opredeliti izkušnje o tem, kako učinkoviteje izvajati omrežje TEN-T. Komisija je priporočilo sprejela.</td><td>Posebno poročilo o omrežju TEN-T, 2005</td></tr>
</table>

Vir: Evropsko računsko sodišče

Priloga VI – Sestava strokovnih odborov

Strokovnjaki	Organizacija/institucija
Avstralija	
Peter Abelson	izvršni direktor družbe Applied Economics in član združenja Economic Society of Australia
Stephen Alchin	direktor družbe SD Alchin Advisory Pty Ltd
Martin Locke	predavatelj na inštitutu Institute of Transport and Logistics Studies univerze University of Sydney Business School
John Stanley	predavatelj na inštitutu Institute of Transport and Logistics Studies univerze University of Sydney Business School
Peter Thornton	direktor družbe Transportation Associates Pty Ltd
Marion Terrill	vodja programa za promet in mesta na inštitutu Grattan Institute
Kanada	
Mary R. Brooks	častna profesorica na ustanovi Rowe School of Business Univerze Dalhousie v Halifaxu
G. Kent Fellows	docentka na zavodu School of Public Policy Univerze v Calgaryju in *Associate Program Director* za Canadian Northern Corridor
Anthony Perl	profesor na Univerzi Simon Fraser v Vancouvru
Matti Siemiatycki	profesor na Univerzi v Torontu
Švica	
Brian T. Adey	profesor na inštitutu Institut für Bau- und Infrastrukturmanagement (IBI), ETH Zürich (ETHZ)
Yves Crozet	častna profesorica na inštitutu Institut d'études politiques de Lyon Univerze v Lyonu v Franciji
Heinz Ehrbar	izvršni direktor na inštitutu Institut für Bau- und Infrastrukturmanagement (IBI), ETH Zürich (ETHZ)
Yves Putallaz	izvršna direktorica svetovalne družbe IMDM (Švica) in predavateljica na univerzi Fachhochschule St. Pölten (Avstrija)

Strokovnjaki	Organizacija/institucija
Združene države	
Daniel Behr	svetovalec v sektorju mednarodnega prevoza, s posebnim poudarkom na železniških storitvah, Behr & Associates Inc.
Bruce Lambert	doktorand, Univerza v Antwerpnu
Paul Lewis	podpredsednik za politiko in finance na centru Eno Center for Transportation
Analiza uspešnosti v smislu stroškov in časovnega načrta šestih velikih prometnih projektov, ki jih sofinancira EU	Oxford Global Projects Ltd.

Vir: Evropsko računsko sodišče

Kratice in okrajšave

BDP: bruto domači proizvod

BUILD: program *Better Utilizing Investments to Leverage Development* (Združene države)

CINEA: Evropska izvajalska agencija za podnebje, infrastrukturo in okolje

ESRR: Evropski sklad za regionalni razvoj

Eurostat: Statistični urad Evropske unije

FHWA: zvezna uprava za avtoceste *Federal Highway Administration* (Združene države)

FOT: zvezni urad za promet *Office fédéral des transports* (Švica)

FTA: zvezna uprava za tranzit *Federal Transit Administration* (Združene države)

GD ENV: Generalni direktorat Evropske komisije za okolje

GD MOVE: Generalni direktorat Evropske komisije za mobilnost in promet

GD REGIO: Generalni direktorat Evropske komisije za regionalno in mestno politiko

IA: agencija Infrastructure Australia

INEA: Izvajalska agencija za inovacije in omrežja

INFRA: program *Infrastructure For Rebuilding America* (Združene države)

IPE: Instrument za povezovanje Evrope

LOTI: zakon *Loi d'Orientation des Transports Intérieurs* (Francija)

MDS: Mednarodni denarni sklad

OECD: Organizacija za ekonomsko sodelovanje in razvoj

Skladi ESI: evropski strukturni in investicijski skladi

STEP: program za širitev omrežja (Švica)

TEN-T: vseevropsko prometno omrežje

TIGER: program *Transportation Investment Generating Economic Recovery* (Združene države)

Glosar

Analiza stroškov in koristi: primerjava ocenjenih stroškov in pričakovanih koristi predlaganega ukrepa.

Deljeno upravljanje: metoda porabe proračuna EU, pri kateri Komisija, za razliko od neposrednega upravljanja, izvrševanje prenese na države članice, vendar ohrani končno odgovornost.

Evropska izvajalska agencija za podnebje, infrastrukturo in okolje: naslednica Izvajalske agencije za inovacije in omrežja (INEA), ki jo je Evropska komisija ustanovila za upravljanje tehničnega in finančnega izvajanja programa IPE in prejšnjih programov.

Evropski sklad za regionalni razvoj: sklad EU, s katerim se krepi ekonomska in socialna kohezija v EU s financiranjem naložb, s katerimi se zmanjšujejo neravnovesja med regijami.

Evropski strukturni in investicijski skladi: pet glavnih skladov EU, ki so skupaj namenjeni podpori gospodarskega razvoja v EU: Evropski sklad za regionalni razvoj, Evropski socialni sklad, Kohezijski sklad, Evropski kmetijski sklad za razvoj podeželja in Evropski sklad za pomorstvo in ribištvo.

Evropski zeleni dogovor: strategija EU za rast, sprejeta leta 2019, s katero naj bi EU do leta 2050 postala podnebno nevtralna.

Instrument za povezovanje Evrope (IPE): instrument, s katerim se zagotavlja finančna podpora za vzpostavitev trajnostne, medsebojno povezane infrastrukture v sektorjih energetike, prometa ter informacijske in komunikacijske tehnologije.

Izvajalska agencija: organizacija, ki jo za omejeno obdobje ustanovi in upravlja Komisija, da bi v njenem imenu in na njeno odgovornost izvajala določene naloge v zvezi s programi ali projekti EU.

Kazalnik: informacije, ki se uporabljajo za merjenje ali ocenjevanje vidika uspešnosti.

Kohezijski sklad: sklad EU za zmanjševanje ekonomskih in socialnih razlik v EU s financiranjem naložb v državah članicah, katerih bruto nacionalni dohodek na prebivalca je manjši od 90 % povprečja EU.

Mehanizem za okrevanje in odpornost: mehanizem finančne podpore EU za ublažitev gospodarskih in socialnih posledic pandemije COVID-19 in spodbujanje okrevanja s hkratnim spodbujanjem zelene in digitalne preobrazbe.

Neposredno upravljanje: upravljanje sklada ali programa EU, ki ga za razliko od deljenega upravljanja ali posrednega upravljanja izvaja samo Komisija.

Nepovratna sredstva: nevračljivo plačilo iz proračuna EU upravičencu za izvedbo upravičenega projekta ali programa.

Nosilec projekta: javni ali zasebni subjekt, odgovoren za izvedbo velikega infrastrukturnega projekta, vključno z vlaganjem vlog za okoljska in gradbena dovoljenja ter vsa razpoložljiva nacionalna sredstva in sredstva EU.

Referenčna vrednost/merilo: referenčna točka ali standard, na podlagi katerega je mogoče oceniti smotrnost poslovanja ali dosežke.

Sprostitev obveznosti: to, da Komisija razveljavi celotno neporabljeno obveznost ali njen del.

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost: leta 2020 predlagana strategija EU za 90-odstotno zmanjšanje emisij, povezanih s prometom, do leta 2050 s konkurenčnejšim, varnejšim, dostopnejšim in cenovno dostopnejšim prometnim sistemom.

TEN-T (vseevropska prometna omrežja): načrtovan sistem cestnih, železniških, zračnih in vodnih prometnih omrežij v Evropi. Omrežja TEN-T so del širšega sistema vseevropskih omrežij (TEN), ki vključujejo tudi telekomunikacijsko omrežje in energetsko omrežje.

Večletni finančni okvir: načrt porabe EU, v katerem so določene prioritete (na podlagi ciljev politik) in zgornje meje ter ki se običajno nanaša na obdobje sedmih let. Zagotavlja strukturo za določanje letnih proračunov EU, saj so v njem opredeljene omejitve porabe za vsako kategorijo odhodkov. Sedanji večletni finančni okvir zajema obdobje 2021–2027.

Ekipa Sodišča

V tem pregledu Evropskega računskega sodišča z naslovom Okvir EU za velike projekte prometne infrastrukture: mednarodna primerjava so poudarjeni primeri mednarodnih praks in opredeljeni izzivi za Komisijo v zvezi z njeno prihodnjo podporo tem projektom.

To poročilo je sprejel senat II – Naložbe v kohezijo, rast in vključevanje, ki ga vodi članica Evropskega računskega sodišča Iliana Ivanova. Pregled je vodila članica Evropskega računskega sodišča Annemie Turtelboom, pri njej pa so sodelovali vodja njenega kabineta Florence Fornaroli, ataše v njenem kabinetu Celil Ishik, vodilni upravni uslužbenec Helder Faria Viegas, vodja naloge Guido Fara ter revizorji Manja Ernst, Nils Odins in Luc T'Joen. Jezikovno podporo je zagotovil Adrian Williams.

Od leve proti desni: Florence Fornaroli, Celil Ishik, Guido Fara, Helder Faria Viegas, Annemie Turtelboom, Luc T'Joen, Manja Ernst in Nils Odins.

Veliki infrastrukturni projekti imajo ključno vlogo pri vzpostavitvi vseevropskega prometnega omrežja EU. Sodišče je v tem pregledu primerjalo okvir EU za izvajanje teh projektov z okviri izbranih držav ter opredelilo prakse, po katerih bi se Komisija in oblikovalci politik lahko zgledovali in jih po potrebi prilagodili kontekstu EU. Sodišče sicer ni odkrilo nobenih praks, s katerimi bi bilo mogoče odpraviti slabosti EU, povezane s strategijo, je pa poudarilo relevantne prakse za postopke, povezane z usklajevanjem, izborom, spremljanjem in naknadnim vrednotenjem. Sodišče je analiziralo tudi sedanje prekoračitve proračuna in časovnega načrta šestih projektov, ki jih sofinancira EU. Glede na svetovno referenčno vrednost so bile prekoračitve proračuna pri štirih od teh projektov sicer manjše, vendar pa so bile zamude pri večini od njih v povprečju daljše.

EVROPSKO RAČUNSKO SODIŠČE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel.: +352 4398-1

Vprašanja: eca.europa.eu/sl/Pages/ContactForm.aspx
Spletišče: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors

CURIA RATIONUM

EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE