

Transportinfrastrukturer i EU

Der er opstået nye forsinkelser og visse omkostningsstigninger, men fastlagt en styrket ramme for den fremtidige projektförvaltning (en opdatering til Revisionsrettens særberetning 10/2020)



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET

Indhold

Punkt

01-06 | **Hovedbudskaber**

01-04 | Hvorfor dette område er vigtigt

05-06 | Hvad vi konstaterede

07-33 | **Et nærmere blik på vores bemærkninger**

07-20 | 2030-fristen for færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet vil ikke blive overholdt, og der er opstået betydelige yderligere omkostningsstigninger vedrørende to FTI'er

09-12 | Betydelige yderligere omkostningsstigninger vedrørende to FTI'er

13-20 | 2030-fristen for færdiggørelsen af hovednettet vil ikke blive overholdt på grund af yderligere forsinkelser

21-33 | **Forvaltningen er blevet styrket for nylig, men de tidligere retlige bestemmelser er sjældent blevet anvendt**

24 | Kommissionen anvendte kun én gang retlige bestemmelser til at reagere på forsinkelser i færdiggørelsen af nettet

25-30 | TEN-T-forordningen fra 2024 giver Kommissionen flere retlige muligheder for at føre tilsyn med gennemførelsen af nettet

31-33 | De fleste af de anbefalinger fra 2020, som Kommissionen accepterede, er blevet gennemført

Bilag

Bilag I - Om revisionen

Bilag II - De vigtigste ændringer, der er indført ved TEN-T-forordningen fra 2024

Bilag III - Opfølgning af Revisionsrettens anbefalinger i særberetning 10/2020

Forkortelser

Glossar

Kommissionens svar

Tidslinje

Revisionsholdet

Hovedbudskaber

Hvorfor dette område er vigtigt

- 01** Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er rygraden i det europæiske net for vejtransport, jernbanetransport, transport ad indre vandveje, søtransport og lufttransport. Megaprojekter - dvs. store transportprojekter, der ofte har en grænseoverskridende dimension - er afgørende for at lukke huller i nettet, fjerne flaskehalse og lette grænseoverskridende mobilitet.
- 02** I 2020 offentliggjorde vi en [særberetning](#)¹, hvori vi vurderede Kommissionens rolle i forbindelse med megaprojekter på TEN-T-nettet, herunder dens tilvejebringelse af EU-medfinansiering. I beretningen kaldte vi de finansierede infrastrukturer flagskibstransportinfrastrukturer (FTI'er). FTI'er anlægges generelt ved gennemførelse af en samling mindre projekter og aktioner, som hver især modtager EU-medfinansiering. Vi konstaterede, at de FTI'er, vi undersøgte, var præget af store forsinkelser, omkostningsstigninger, svag koordinering mellem medlemsstaterne og svagheder i Kommissionens tilsyn. Efter vores opfattelse var der derfor en alvorlig risiko for, at EU's hovedtransportnet (de mest strategiske knudepunkter og forbindelser, der skal færdiggøres som en prioritet) ikke som planlagt kunne færdiggøres senest i 2030.

¹ [Særberetning 10/2020](#) "Transportinfrastrukturer i EU: Megaprojekter bør gennemføres hurtigere, så deres effekt på transportnettet kan leveres rettidigt".

- 03** Siden 2020 er EU blevet kraftigt påvirket af covid-19-pandemien og Ruslands angrebskrig mod Ukraine. De otte FTI'er, som vi reviderede, er også blevet påvirket af disse udfordringer og har desuden skullet tilpasses et regelsæt under udvikling. Endvidere er nogle af FTI'erne blevet ramt af uventede tekniske udfordringer såsom geologiske begrænsninger i forbindelse med udgravning af tunneler, hvilket har medført yderligere omkostninger og forsinkelser.
- 04** Formålet med denne beretning er at give en opdatering vedrørende centrale data og bemærkninger i vores [særberetning fra 2020](#) for at informere interessenterne og offentligheden om den udvikling, der er sket siden da. Vi har også analyseret de fremskridt, som Kommissionen har gjort med gennemførelsen af særberetningens anbefalinger. Der gives nærmere oplysninger om målene med denne opdatering og den anvendte metode i [bilag I](#).

Hvad vi konstaterede

- 05** Vi konkluderer, at de samlede omkostninger til de otte FTI'er, vi rapporterede om, er steget yderligere siden offentliggørelsen af vores [særberetning fra 2020](#). Dette skyldes primært betydelige omkostningsstigninger for to FTI'er, mens de øvrige seks FTI'er havde mindre indvirkning på den samlede stigning (omkostningerne steg for to FTI'er og faldt for fire). Vi konstaterede nye forsinkelser i anlæggelsen af fem FTI'er. Da FTI'erne er vigtige transportforbindelser, betyder dette, at 2030-fristen for færdiggørelsen af EU's hovednet ikke vil blive overholdt. Med den reviderede [TEN-T-forordning](#), som blev vedtaget i 2024, blev der indført nye retlige bestemmelser om Kommissionens tilsyn med gennemførelsen af nettet. De vil potentielt kunne løse nogle af de problemer, vi påpegede i vores tidligere beretning. Det er imidlertid for tidligt at vurdere, hvordan de nye bestemmelser vil blive anvendt i praksis, og under alle omstændigheder vil ændringerne hovedsagelig være relevante for projekter, der er påbegyndt senere end de FTI'er, vi reviderede.
- 06** Med henblik på at afhjælpe de mangler, som vi påpegede i vores [særberetning fra 2020](#), fremsatte vi fire anbefalinger med 12 delanbefalinger til Kommissionen. Kommissionen gennemførte helt eller delvis de seks delanbefalinger, som den accepterede. Den traf ingen foranstaltninger vedrørende de seks, som den ikke accepterede.

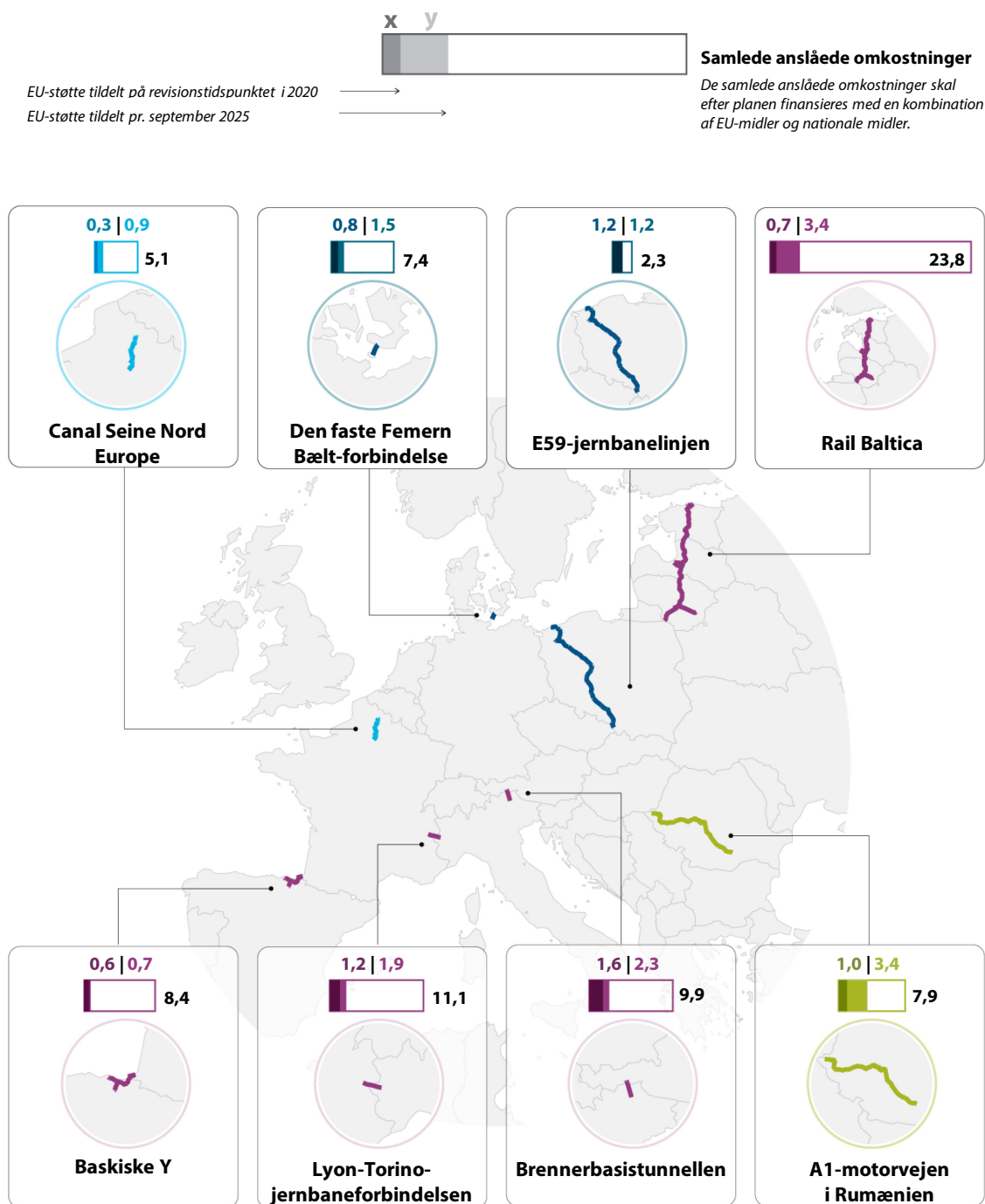
Et nærmere blik på vores bemærkninger

2030-fristen for færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet vil ikke blive overholdt, og der er opstået betydelige yderligere omkostningsstigninger vedrørende to FTI'er

07 Vi ajourførte tallene vedrørende de samlede anslåede omkostninger og EU-medfinansieringsbeløbene² ([figur 1](#)) for de otte FTI'er, der var omfattet af vores [særberetning fra 2020](#).

² [Særberetning 10/2020](#), tabel 1.

Figur 1 | Samlede anslåede omkostninger og tildelt EU-medfinansiering til de otte FTI'er



Note: Alle beløb er i milliarder euro. Som samlede omkostninger vises de seneste tilgængelige officielle omkostningsoverslag. Disse overslag kan være baseret på forskellige referenceår.

FTI'ernes farve afspejler de pågældende transportformer: lilla for jernbaner, lyseblå for indre vandveje, grøn for veje og blå for kombinationer af transportformer.

Kilde: Revisionsretten, baseret på oplysninger fra Kommissionen, nationale myndigheder og projektiværksættere.

- 08** De fleste af de FTI'er, vi reviderede, havde modtaget yderligere tilskud (i alt 7,9 milliarder euro) siden vores [særberetning fra 2020](#). Denne stigning i EU-medfinansieringen er ikke en automatisk konsekvens af stigningen i de enkelte FTI'ers samlede omkostninger, da EU-medfinansieringen ikke tildeles som en fast procentdel af de samlede omkostninger.

Betydelige yderligere omkostningsstigninger vedrørende to FTI'er

- 09** Megaprojekters omfang bliver ofte ændret betydeligt i forhold til deres oprindelige udformning, før bygge- og anlægsarbejdet påbegyndes eller endda under gennemførelsen. Sammen med uventet projektkompleksitet og ikkeplanlagte begivenheder (jf. punkt [03](#)) fører dette ofte til omkostningsstigninger i forhold til de oprindelige skøn³. I vores [særberetning for 2020](#) rapporterede vi for de otte FTI'er en samlet reel omkostningsstigning (dvs. renset for inflation) på 47 % i forhold til de oprindelige skøn⁴.
- 10** Vi ajourførte omkostningsanalysen til november 2025 på grundlag af oplysninger fra projektiværksætterne ([tabel 1](#)). For at muliggøre sammenligning med vores [særberetning fra 2020](#) og rense tallene for inflation i gennemførelsesperioden har vi omregnet alle omkostningsoverslagene til 2019-priser uden hensyntagen til den faktiske betalingsplan. Tallene i [tabel 1](#) er derfor ikke direkte sammenlignelige med omkostningstallene i [figur 1](#).

³ Flyvbjerg, B., "What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview", *Project Management Journal*, 45, 2, april/maj 2014, s. 9.

⁴ [Særberetning 10/2020](#), tabel 3.

Tabel 1 | Oversigt over omkostningsudviklingen for hver FTI (*millioner euro*)

Flagskibstransport- infrastruktur	Særberetning 10/2020		Status i november 2025		
	Oprindeligt skøn (2019- priser) (a) ¹	Seneste skøn (2019- priser) (b)	Revideret skøn (2019- priser) (c)	Stigning i % i forhold til skønnet i SB 10/2020 (c/b - 1)	Stigning i % i forhold til det oprindelige skøn (c/a - 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Lyon-Torino- jernbaneforbindelsen	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Brennerbasistunnelen	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Den faste Femern Bælt-forbindelse ³	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Baskiske Y	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Canal Seine Nord Europe	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
A1-motorvejen	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
E59-jernbanelinjen ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
I alt	36 533	53 786	66 455	--	--
Samlet stigning				+ 24 %	+ 82 %

Noter:

Alle omkostningstal er reindekseret til 2019-priser ved hjælp af den relevante prisdeflator fra Kommissionens [AMECO-database](#).

¹ Det oprindelige skøn er det tidligste for hver FTI og kan vedrøre en udformning med et andet omfang eller modenhedsniveau end den aktuelle. F.eks. var Torino-jernbaneforbindelsen oprindeligt planlagt som en enkeltrørstunnel, men blev efterfølgende udformet som en torørstunnel. Tilsvarende blev det fremlagte skøn vedrørende Canal Seine Nord Europe beregnet, inden der blev foretaget gennemførlighedsundersøgelser.

² Det reviderede skøn vedrører færdiggørelse af hele FTI'en senest i 2030. Projektet er siden blevet opdelt i faser ([tekstboks 1](#)).

³ Projektiværksætteren har ikke revideret skønnet siden vores særberetning fra 2020. Det nye tal afspejler kun indekseringen.

⁴ Ligesom i vores særberetning fra 2020 omfatter omkostninger ikke Świnoujście-Szczecin-strækningen.

Kilde: Kommissionen, nationale myndigheder og projektiværksættere.

11 Det seneste skøn over de samlede omkostninger for alle otte FTI'er tilsammen er nu næsten dobbelt så stort som det oprindelige skøn. For alle FTI'erne tilsammen er der de seneste fem år sket en yderligere omkostningsstigning, rensat for inflation, på 24 %. Den skyldes hovedsagelig betydelige omkostningsstigninger vedrørende to FTI'er: Rail Baltica ([tekstboks 1](#)) og Lyon-Torino-jernbaneforbindelsen.

- 12** Den samlede ændring i omkostningsoverslagene for de øvrige seks FTI'er tegner sig kun for ca. 10 % af den samlede yderligere stigning. F.eks. rapporterede vi vedrørende Canal Seine Nord Europe i 2020 den største procentvise omkostningsstigning i forhold til det oprindelige skøn, men siden er der kun sket en yderligere omkostningsstigning på 9 %. I to tilfælde - A1-motorvejen og E59-jernbanelinjen - er de seneste omkostningsoverslag, rensset for inflation, faktisk lavere end de oprindelige.

Tekstboks 1

Rail Baltica: Omkostningerne er mere end fordoblet siden 2020

Da vi udarbejdede vores [særberetning fra 2020](#) var det officielle omkostningsoverslag for Rail Baltica på 5,8 milliarder euro (i 2017-priser). I beretningen påpegede vi på grundlag af de oplysninger, der forelå på daværende tidspunkt, at omkostningerne kunne stige yderligere til et samlet risikojusteret beløb på 7 milliarder euro.

I 2024 foretog projektiværksætteren for Rail Baltica en ny analyse og konkluderede, at hele FTI'ens anslåede samlede omkostninger var steget til 23,8 milliarder euro i 2023-priser. De vigtigste årsager var ifølge analysen, at de tidligere skøn manglede modenhed og detaljer (dette forklarede ca. halvdelen af stigningen), og at der var sket ændringer i projektets omfang og udformning. En fælles revisionsberetning⁵ fra de overordnede revisionsorganer i de tre berørte baltiske lande bekræftede i vid udstrækning denne analyse.

Det er vigtigt at bemærke, at projektiværksætteren fremhævede risikoen for, at det nye skøn stadig ikke var helt nøjagtigt, da der kun forelå modne projekteringsundersøgelser (som skønnet var baseret på) for en tredjedel af den samlede strækning. Med hensyn til tidsplanen besluttede projektpartnerne at opdele FTI'en i to faser: Den første omfatter kun anlæggelse af en enkeltsporet jernbane (til i alt 15,3 milliarder euro), der skal være færdiggjort senest i 2030, mens den anden er mere fuldstændig, men ikke har en præcis tidsplan. På grund af den forlængede tidsplan for anlæggelsen er det sandsynligt, at FTI'ens omkostninger efter afslutningen af anden fase vil være højere end 23,8 milliarder euro.

⁵ Estlands, Letlands og Litauens overordnede revisionsorganer: "[Review on the Rail Baltica Project](#)", fælles revisionsberetning, Tallinn, Riga, Vilnius, 11. juni 2024.

2030-fristen for færdiggørelsen af hovednettet vil ikke blive overholdt på grund af yderligere forsinkelser

- 13** Megaprojekter er ofte kendetegnet ved lange gennemførelsesfrister, og mange bliver forsinket i forhold til den oprindelige planlægning⁶. De er også eksponeret for eksterne faktorer som beskrevet i punkt **03**. I vores [særberetning fra 2020](#) rapporterede vi en gennemsnitlig forsinkelse på 11 år for de otte FTI'er, vi undersøgte⁷. Vi ajourførte denne analyse til november 2025 og konstaterede, at der var opstået yderligere forsinkelser ([tabel 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, s. 9-11.

⁷ [Særberetning 10/2020](#), punkt 53 og billede 5.

Tabel 2 | Forsinkelser vedrørende de enkelte FTI'er

FTI	Oprindelige planer ¹		Særberetning 10/2020	Status i november 2025		
	Tidsplan for gennemførelsen (år)	Anslået åbnings-år	Anslået åbnings-år	Revideret anslået åbnings-år	Forsinkelse i forhold til særberetning 10/2020 (år)	Forsinkelse i forhold til de oprindelige planer (år)
Lyon-Torino-jernbaneforbindelsen	7	2015	2030	2033	3	18
Brenner-basistunnellen	9	2016	2028	2032	4	16
Den faste Femern Bælt-forbindelse	10	2018	2028	2029	1	11
Baskiske Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Canal Seine Nord Europe	10	2010	2028	2032	4	22
Gennemsnit					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	ikke relevant ³	ja	> 4
E59-jernbanelinjen	varierer efter strækning			ikke relevant	ikke relevant	ikke relevant
A1-motorvejen	varierer efter strækning			2029	ikke relevant	ikke relevant

Noter:

Da tidsplanerne for gennemførelsen af FTI'erne vedrørende E59-jernbanelinjen og A1-motorvejen varierer fra strækning til strækning, beregnede vi ikke forsinkelser på FTI-niveau.

¹ De oprindelige planer er de tidligste, der findes for hver FTI, og kan vedrøre en udformning, som ikke har det aktuelle omfang eller modenhedsniveau. Som eksempel kan nævnes, at det oprindeligt anslåede åbningsår for Canal Seine Nord Europe blev fastlagt, inden der blev foretaget gennemførlighedsundersøgelser.

² Kommissionen har over for os angivet 2030 som det sandsynlige færdiggørelsesår, men oplysninger fra projektiværksætterne peger i retning af 2035.

³ Der foreligger ikke noget anslået åbningsår for hele FTI'en. FTI'ens første fase forventes at åbne i 2030.

Kilde: Kommissionen, nationale myndigheder og projektiværksættere.

14 Vores analyse viser, at de fem FTI'er, for hvilke vi kunne indhente de krævede oplysninger, i gennemsnit er blevet forsinket med yderligere fire år i forhold til situationen, da vi udarbejdede vores [særberetning fra 2020](#). Dette bringer den gennemsnitlige forsinkelse for de fem FTI'er op på 17 år i forhold til den oprindelige tidsplan.

- 15** Rail Baltica vil nødvendigvis blive forsinket yderligere i forhold til det tidligere rapporterede, for ifølge den seneste plan fra november 2025 er det kun en første fase af projektet, der skal være klar senest i 2030. Vi kunne imidlertid ikke kvantificere denne yderligere forsinkelse, fordi der ikke findes nogen tidsplan for gennemførelsen af anden fase (*tekstboks 1*). Tilsvarende forelå der på tidspunktet for vores udarbejdelse af denne opdatering ingen oplysninger om, hvornår den fulde FTI vedrørende E59-jernbanelinjen vil blive færdiggjort.
- 16** Forsinkelserne i gennemførelsen kan have en indvirkning på FTI'ernes funktion og på EU's transportnet. Vi ajourførte vores risikovurdering vedrørende den sandsynlige status for gennemførelsen af nettet⁸ under hensyntagen til de anslåede færdiggørelsesdatoer for de enkelte FTI'er. Vi undersøgte, om det er sandsynligt, at FTI'erne selv vil være fuldt ud i drift senest i 2030, og om det er sandsynligt, at deres adgangslinjer og forbindelsesinfrastruktur samtidig er blevet opgraderet med henblik på at sikre fuld effekt på nettet. Endelig vurderede vi, om det er sandsynligt, at de krav, der i TEN-T-forordningen fra 2013 var fastsat vedrørende godslinjer, vil blive opfyldt på disse strækninger senest i 2030 (jf. *figur 2*).

⁸ Særberetning 10/2020, tabel 2.

Figur 2 | Sandsynlig gennemførelsesstatus for FTI'erne i 2030

Vurderingen pr. november 2025

	FTI fuldt ud i drift senest i 2030		FTI og forbindelsesinfrastruktur fuldt ud i drift senest i 2030		TENT-kravene vedrørende godslinjer, herunder forbindelsesinfrastruktur, opfyldt senest i 2030	
	SB 2020	Opdatering 2025	SB 10/2020	Opdatering 2025	SB 10/2020	Opdatering 2025
Rail Baltica						
Lyon-Torino-jernbaneforbindelsen						
Brennerbasistunnellen						
Den faste Femern Bælt-forbindelse						
Baskiske Y						
Canal Seine Nord Europe					ikke relevant	
E59-jernbanelinjen						
A1-motorvejen i Rumænien					ikke relevant	

¹ Vi anså sandsynligheden for lav vedrørende den del af strækningen, der ligger i Frankrig, og mellemhøj vedrørende den del, der ligger i Italien.² Vi anså sandsynligheden for lav vedrørende den del af strækningen, der ligger i Italien, mellemhøj vedrørende den del, der ligger i Tyskland, og høj vedrørende den del, der ligger i Østrig.³ Vi anså sandsynligheden for lav vedrørende den del af strækningen, der ligger i Tyskland, og høj vedrørende den del, der ligger i Danmark. Vi fastholder denne vurdering i opdateringen.⁴ Vi anså sandsynligheden for lav vedrørende den del af strækningen, der ligger i Tyskland, og høj vedrørende den del, der ligger i Danmark. Vi fastholder denne vurdering i opdateringen.⁵ Kommissionen har over for os angivet 2030 som det sandsynlige færdiggørelsesår, men oplysninger fra projektiværksætterne peger i retning af 2035.⁶ Vi anså sandsynligheden for mellemhøj vedrørende den del af strækningen, der ligger i Frankrig, og høj vedrørende den del, der ligger i Spanien.

Note: TENT-T-kravene omfatter elektrificering, akseltryk på mindst 22,5 ton, minimumshastighed på 100 km/t, toglængde på mindst 740 m, sporvidde på 1 435 mm og anvendelse af European Rail Traffic Management System.

Kilde: Revisionsretten, baseret på Kommissionen, nationale myndigheder og projektiværksættere.

- 17** For de fleste FTI'er er situationen blevet forværret yderligere, siden vi udarbejdede vores tidligere særberetning. For tre af FTI'erne (Brennerbasistunnelen, Lyon-Torino-forbindelsen og Canal Seine Nord Europe) ligger det officielle anslåede færdiggørelsestidspunkt nu efter 2030, hvilket betyder, at det ikke som planlagt vil lykkes at færdiggøre EU's TEN-T-hovednet senest i 2030. I 2020 forventedes Rail Baltica at blive færdiggjort senest i 2030, men på nuværende tidspunkt er der ingen tidsplan for FTI'ens færdiggørelse (jf. punkt 15). For én FTI (A1-motorvejen i Rumænien) er udsigterne derimod blevet bedre: Alle strækningerne forventes nu at blive åbnet inden 2030.
- 18** Ser man på alle FTI'erne og deres forbindelsesinfrastruktur samlet, fastholder vi vores samlede konklusion fra 2020 om, at de fleste af de reviderede FTI'er sandsynligvis ikke vil være fuldt ud i drift senest i 2030. For de fleste FTI'er er der også opstået nye forsinkelser med hensyn til at opfylde kravene vedrørende godslinjer i TEN-T-forordningen fra 2013, som var gældende, da vi foretog vores tidligere revision.
- 19** I vores [særberetning fra 2020](#) bemærkede vi, at forsinkelser i forbindelse med planlægning og gennemførelse kan medføre yderligere omkostninger. Dette var sket vedrørende den faste Femern Bælt-forbindelse, hvor den kontrakt, som de danske myndigheder havde indgået med projektiværksætteren, gjorde det muligt for projektiværksætteren at anmelde visse kontraktmæssige gebyrer (f.eks. til dækning af konsortiernes driftsomkostninger eller ændringer i materialepriserne), hvis påbegyndelsen af arbejdet måtte udsættes på grund af manglende tilladelser. Da dette faktisk skete, blev kontraktbestemmelsen anvendt, så det ikke var nødvendigt at annullere kontrakter og iværksætte et udbud med henblik på at indgå nye kontrakter. På daværende tidspunkt meddelte projektiværksætteren os, at disse gebyrer ville blive anmeldt med henblik på EU-medfinansiering⁹.
- 20** Under vores arbejde med denne opdatering oplyste Kommissionen, at projektiværksætteren siden har indgivet en anmodning om godtgørelse, som omfatter denne type omkostninger, og at CINEA (Kommissionens forvaltningsorgan med ansvar for at forvalte EU-tilskuddet) har godkendt den. Det samlede beløb, der indtil videre er afholdt over EU-budgettet vedrørende omkostninger knyttet til den forsinkede påbegyndelse af arbejdet, er på 14,8 millioner euro.

⁹ [Særberetning 10/2020](#), punkt 44.

Forvaltningen er blevet styrket for nylig, men de tidligere retlige bestemmelser er sjældent blevet anvendt

- 21** I vores [særberetning fra 2020](#) fremhævede vi, at Kommissionen kun havde begrænsede retlige værktøjer til at reagere på forsinkelser i gennemførelsen af EU's hovedtransportnet. Vi påpegede også, at Kommissionen stadig ikke havde gjort brug af de tilgængelige værktøjer, f.eks. artikel 56 i [TEN-T-forordningen fra 2013](#)¹⁰. Vi fremsatte desuden en række anbefalinger til Kommissionen om at forbedre den finansielle forvaltning af EU's medfinansiering af megaprojekter.
- 22** I 2024 blev der vedtaget en betydeligt revideret [TEN-T-forordning](#). Den indførte et nyt sæt mål, færdiggørelsesfrister og retlige bestemmelser om, at Kommissionen skal føre tilsyn med færdiggørelsen af nettet (jf. [bilag II](#) for en oversigt over de vigtigste ændringer i forhold til den tidligere udgave).
- 23** Ved udarbejdelsen af denne opdatering kontrollerede vi:
- om Kommissionen havde gjort brug af artikel 56-proceduren siden 2020
 - om de nye eller ændrede retlige bestemmelser i [TEN-T-forordningen fra 2024](#) har potentiale til at adressere to af de horisontale årsager til forsinkelser, der blev fremhævet i vores [særberetning fra 2020](#), nemlig i) kompleks grænseoverskridende koordinering og ii) medlemsstaternes udstedelse af tilladelser
 - om Kommissionen havde gennemført vores anbefalinger fra 2020.

¹⁰ [Særberetning 10/2020](#), punkt 26.

Kommissionen anvendte kun én gang retlige bestemmelser til at reagere på forsinkelser i færdiggørelsen af nettet

- 24** I henhold til artikel 56 i [TEN-T-forordningen fra 2013](#) kunne Kommissionen anmode medlemsstaterne om at forklare årsagerne til væsentlige forsinkelser i færdiggørelsen af hovednettet og derefter rådføre sig med dem for at afhjælpe problemerne. I vores [særberetning fra 2020](#) bemærkede vi, at Kommissionen aldrig havde anvendt denne retlige bestemmelse¹¹. Alle de udvalgte FTI'er, for hvilke vi modtog tidsmæssige skøn, er blevet yderligere forsinket (jf. punkt [13](#) og [tabel 2](#)). For tre af disses vedkommende står det nu klart, at de ikke bliver operationelle senest i 2030. Kommissionen meddelte os imidlertid, at der ikke var indledt en artikel 56-procedure vedrørende nogen af de FTI'er, der er omfattet af denne opdatering. Alt i alt har Kommissionen siden vores [særberetning fra 2020](#) kun anvendt denne procedure én gang - vedrørende et megaprojekt i Frankrig, som ikke var omfattet af vores revision.

TEN-T-forordningen fra 2024 giver Kommissionen flere retlige muligheder for at føre tilsyn med gennemførelsen af nettet

- 25** [TEN-T-forordningen fra 2024](#) har indført nye krav og retlige bestemmelser om, at Kommissionen skal føre tilsyn med medlemsstaternes færdiggørelse af transportnettet (jf. [bilag II](#)). Vi mener, at dette (sammen med det relaterede [direktiv om forenkling af tilladelsesprocedurer](#), som blev vedtaget i 2021) udgør en potentiel forbedring med hensyn til at tackle de to vigtigste årsager til forsinkelser (jf. punkt [23](#)), som vi identificerede i vores [særberetning fra 2020](#). Effektiviteten af disse bestemmelser vil dog i sidste ende afhænge af, om Kommissionen anvender dem aktivt, og om medlemsstaterne efterfølgende overholder dem. Under alle omstændigheder er disse bestemmelser mest relevante for projekter i planlægningsfasen og vil derfor kun have en begrænset indvirkning på projekterne i vores stikprøve.
- 26** [TEN-T-forordningen fra 2024](#) styrker forvaltningsrammen for at løse problemer med grænseoverskridende koordinering. Integrationen af hovednetkorridorer og godstogskorridorer i de europæiske transportkorridorer vil sandsynligvis føre til, at der lægges større vægt på operationelle overvejelser i planlægningsprocessen. De europæiske koordinators, som støtter Kommissionen i dens tilsyn med medlemsstaternes færdiggørelse af hovednettet, har desuden fået styrket deres rolle og skal nu høres formelt i forbindelse med tildeling af EU-medfinansiering til infrastrukturprojekter på de respektive korridorer.

¹¹ [Særberetning 10/2020](#), punkt 26.

- 27** Den nye forordning har udvidet Kommissionens muligheder for at vedtage gennemførelsesretsakter. Disse retsakter er bindende juridiske dokumenter rettet til medlemsstaterne, som indeholder bestemmelser om tidsplaner for og forvaltning af specifikke projekter. Allerede i vores [særberetning fra 2020](#) vurderede vi, at gennemførelsesretsakter var et positivt redskab, som Kommissionen kunne bruge til at styrke sit tilsyn med færdiggørelsen af hovednettet¹². Under den tidligere retlige ramme kunne der kun vedtages sådanne retsakter vedrørende projekter med en grænseoverskridende dimension. Nu vil hver gennemførelsesretsakter derimod dække hele den pågældende transportkorridor og efter behov fokusere på strækninger eller projekter på hovednettet.
- 28** Desuden er der med [TEN-T-forordningen fra 2024](#) indført en ny retlig forpligtelse for medlemsstaterne til at tilpasse deres nationale transportplaner til EU's prioriteter. De nationale transportplaner skal tage hensyn til de europæiske koordinators arbejdsplaner og eventuelle vedtagne gennemførelsesretsakter. Medlemsstaterne skal forelægge deres planer for Kommissionen, som derefter afgiver en formel - men ikke bindende - udtalelse.
- 29** [TEN-T-forordningen fra 2024](#) indeholder ikke selv bestemmelser, der forbedrer tilladelsesprocedurerne, men den bygger på et [EU-direktiv fra 2021](#) om forenkling af tilladelsesprocedurer. I henhold til dette direktiv skal medlemsstaterne mindske tilladelsesbyrden for projekter på væsentlige strækninger i EU's hovednet ved at udpege et fælles kontaktpunkt for projektiværksættere, forenkle procedurerne og fastsætte en maksimal tidsramme for udstedelse af en afgørelse (med begrænsede undtagelser). De europæiske koordinators ret til at få oplysninger om grænseoverskridende tilladelsesprocedurer og til at anmode om statusrapporter, hvis der opstår forsinkelser.
- 30** Direktivets effekt afhænger imidlertid i vid udstrækning af en korrekt og rettidig gennemførelse i national lovgivning. På tidspunktet for vores udarbejdelse af denne opdatering havde Kommissionen indledt traktatbrudsprocedurer mod fem medlemsstater vedrørende gennemførelsen af direktivet.

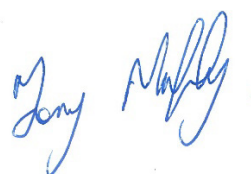
¹² [Særberetning 10/2020](#), punkt 75-78.

De fleste af de anbefalinger fra 2020, som Kommissionen accepterede, er blevet gennemført

- 31** I vores [særberetning fra 2020](#) fremsatte vi 12 delanbefalinger om at styrke den langsigtede planlægning og forvaltningen af samt tilsynet med FTI-investeringer. Kommissionen accepterede seks af disse delanbefalinger helt eller delvis.
- 32** Allerede i [kapitel 3 i vores årsberetning for 2023](#) rapporterede vi om fremskridtene med og rettidigheden af Kommissionens gennemførelse af de delanbefalinger, som den havde accepteret. Vi konstaterede, at fire af dem var blevet gennemført til tiden, enten helt eller i væsentlig grad. Gennemførelsen af de to andre var blevet forsinket og var derfor kun delvis afsluttet. Kommissionen havde ikke foretaget sig noget med hensyn til de resterende seks delanbefalinger, som den ikke havde accepteret.
- 33** Siden offentliggørelsen af vores årsberetning for 2023 har vi bemærket fremskridt med hensyn til gennemførelsen af en delanbefaling om at videreudvikle gennemførelsesafgørelsesværktøjet (4a): Kommissionen har vedtaget nye eller ajourførte retsakter, der omfatter FTI'erne Canal Seine Nord Europe, Rail Baltica og Lyon-Torino-forbindelsen ([bilag III](#))

Vedtaget af Afdeling II, der ledes af Annemie Turtelboom, medlem af Revisionsretten, i Luxembourg på mødet den 3. december 2025.

På Revisionsrettens vegne



Tony Murphy
Formand

Bilag

Bilag I - Om revisionen

- 01** I 2020 offentliggjorde vi en [særberetning](#), hvori vi vurderede Kommissionens rolle med hensyn til at sikre, at EU-medfinansierede megaprojekter med en grænseoverskridende dimension (vedrørende såkaldte flagskibstransportinfrastrukturer (FTI'er)) var godt planlagt og effektive. Med henblik på revisionen udvalgte vi en stikprøve på otte FTI'er, der var afgørende for at nå EU's mål om at færdiggøre hovedtransportnettet senest i 2030.
- 02** I særberetningen fra 2020 konkluderede vi, at nettet sandsynligvis ikke ville være i drift med fuld kapacitet senest i 2030, da seks af de otte FTI'er, inklusive adgangslinjer og forbindelsesinfrastruktur, sandsynligvis ikke ville være i drift med fuld kapacitet inden denne frist. Dette skyldtes en kombination af problemer:
- De nationale prioriteter og administrative procedurer var meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket bremsede fremskridtene vedrørende grænseoverskridende forbindelser. Kommissionen havde kun begrænsede retlige værktøjer til at håndhæve de indgåede forpligtelser og havde ikke gjort fuld brug af disse værktøjer.
 - Planlægningen trængte til forbedring, idet trafikprognoserne ofte var overoptimistiske eller dårligt koordinerede på tværs af grænserne. Medlemsstaterne anvendte ikke effektivt cost-benefit-analyser som beslutningstagningsværktøjer vedrørende projekter i deres helhed, hvilket undergravede gennemsigtheden og pålideligheden.
 - Gennemførelsen af megaprojekter var ineffektiv med en gennemsnitlig FTI-anlægstid på 15 år. Gennemførelsen var også præget af store omkostningsoverskridelser og lange forsinkelser i forhold til de oprindelige tidsfrister.
 - Kommissionens tilsyn med medlemsstaternes færdiggørelse af hovednetkorridorerne blev foretaget på for lang afstand og fokuserede hovedsagelig på output snarere end resultater eller langsigtet bæredygtighed. Den dengang nylige anvendelse af gennemførelsesafgørelser var et positivt skridt fremad, men disse instrumenters anvendelsesområde og mulighederne for håndhævelse var for begrænsede til at sikre en rettidig færdiggørelse af nettet.

- 03** Med henblik på at afhjælpe disse mangler fremsatte vi fire anbefalinger med 12 delanbefalinger til Kommissionen (jf. [bilag III](#)).
- 04** I 2021 offentliggjorde vi en [analyse](#), hvor vi sammenlignede EU-rammen for gennemførelse af megaprojekter med lignende rammer i andre lande. I den forbindelse sammenlignede vi også budget- og tidsplanoverskridelserne i seks af de otte FTI'er med en population på flere hundrede transportprojekter gennemført over hele verden. Vi konkluderede, at forskellen mellem de faktiske omkostninger og det anslåede budget i de fleste af FTI'erne var mindre end det globale gennemsnit. De fleste af de seks FTI'er var dog i gennemsnit blevet mere forsinket end sammenlignelige projekter på verdensplan.
- 05** Denne beretning giver en opdatering vedrørende centrale elementer i vores [særberetning fra 2020](#) baseret på den udvikling, der skete fra offentliggørelsen i 2020 til november 2025. Vi fokuserer hovedsagelig på ændringerne i omkostnings- og tidsplanerne for de otte FTI'er samt på Kommissionens rolle i tilsynet med FTI'er. Hvor det var relevant, undersøgte vi også udviklingen i andre megaprojekter på TEN-T-hovednettet. Vi undersøgte også, hvordan [den reviderede TEN-T-forordning fra 2024](#) potentielt kan bidrage til at afhjælpe de problemer, som vi påpegede i [særberetningen fra 2020](#).
- 06** For så vidt angår nettets opfyldelse af TEN-T-kravene vedrørende godslinjer skal det bemærkes, at vores ajourførte vurdering stadig vedrører kravene i [TEN-T-forordningen fra 2013](#). Siden offentliggørelsen af vores [særberetning fra 2020](#) er en revideret TEN-T-forordning trådt i kraft (jf. punkt [22](#)) med ajourførte tekniske krav til hovednettet ([bilag II](#)). I forbindelse med udarbejdelsen af denne opdatering vurderede vi ikke virkningen af disse nye krav, da de ikke var omfattet af den oprindelige revision.
- 07** Opdateringen er baseret på en skrivebordsgennemgang af oplysninger fra Kommissionen, de nationale myndigheder og projektværksætterne med ansvar for de respektive FTI'er i Spanien, Polen og Rumænien. Vi analyserede også offentligt tilgængelige oplysninger. Vi aflagde ikke besøg på stedet og interviewede ikke projektmyndigheder eller interessenter. Vores [revisionsmetode](#) er i overensstemmelse med de internationale revisionsstandards, som er vedtaget af [International Organisation of Supreme Audit Institutions \(INTOSAI\)](#).

- 08** Vi undersøgte på ny gennemførelsen af alle anbefalingerne i vores særberetning fra 2020 for at fastslå, om der var sket ændringer i de tiltag og foranstaltninger, som Kommissionen havde truffet. Med hensyn til de accepterede anbefalinger vurderede vi ændringerne i forhold til den seneste opfølgning, som blev foretaget i 2024 med henblik på [årsberetningen for 2023](#).
- 09** Vi anvendte den samme metode som ved revisionen i 2020 for at sikre, at resultaterne var sammenlignelige. I de begrænsede tilfælde, hvor vi var nødt til at anvende en anden metode, angav vi det udtrykkeligt.

Bilag II - De vigtigste ændringer, der er indført ved TEN-T-forordningen fra 2024

Område	Ændringer i forhold til teksten fra 2013
Generelt: Frister for færdiggørelse af nettet	Bekræftelse af frister for hovednettet og det samlede net (henholdsvis 2030 og 2050). Tilføjelse af et udvidet hovednet (tidligere del af det samlede net), der skal færdiggøres senest i 2040.
Generelt: Angivelse af prioritetskorridorer	Oprettelse af ni europæiske transportkorridorer (som omfatter strækninger på hovednettet og det samlede net), som erstatter de eksisterende hovednetkorridorer (med fokus på infrastrukturaspekter) og godstogskorridorer (med fokus på drift).
Generelt: Infrastruktur til alternative drivmidler	Nyt krav om at medtage faciliteter til alternative drivmidler i infrastrukturstandarder for indlandshavne og søhavne, lufthavne, veje og byknudepunkter.
Godstransport med jernbane: Minimumsstandarder for intermodale enheder	Nyt krav om senest i 2040 at give mulighed for kørsel med godstog, der transporterer standardsættevogne med en højde på op til 4 m.
Godstransport med jernbane: Krav til transportinfrastruktur (22,5 ton akseltryk, strækningshastighed på 100 km/h for godstog og mulighed for at anvende tog med en længde på 740 m)	Udvidelse af de eksisterende infrastrukturkrav vedrørende godstransport (22,5 ton, 100 km/t og 740 m) til: — hovednettet senest i 2030 — det udvidede hovednet senest i 2040 — resten af det samlede net senest i 2050.
Passagertransport med jernbane: Mindstekrav til strækningshastighed	Nyt krav om en minimumshastighed på 160 km/t på hovednettets og det udvidede hovednets passagerlinjer senest i 2040.
Jernbane: European Rail Traffic Management System	Nye krav om: a) udrulning af European Rail Traffic Management System på det udvidede hovednet senest i 2040 og på det samlede net senest i 2050 b) afskaffelse af eksisterende klasse B-systemer på hovednettet senest i 2040, på det udvidede hovednet senest i 2045 og på det samlede net senest i 2050.

Område	Ændringer i forhold til teksten fra 2013
Indre vandveje: God navigationsstatus	Nyt krav vedrørende de indre vandveje på hovednettet om sikring af "god navigationsstatus", dvs. effektiv, pålidelig og sikker sejlads for brugerne (herunder mindstekrav til vandveje og serviceniveauer), som Kommissionen skal definere nærmere i gennemførelsesretsakter.
Vejtransport: Rastepladser	Ændring af det tidligere krav om sikring af rastepladser for hver 100 km på hovednettet senest i 2030 og på det samlede net senest i 2050 til krav om sikring af rastepladser for hver 60 km på hovednettet og det udvidede hovednet senest i 2040.
Multimodal godstransport: Markedsanalyse af terminaler	Nyt krav til medlemsstaterne om at foretage en markedsanalyse og en fremadrettet analyse af multimodale godsterminaler på deres område. På grundlag af denne analyse skal medlemsstaterne også udarbejde en handlingsplan for udvikling af et net af multimodale godsterminaler.
Gennemførelse og overvågning: Kommissionens gennemførelsesretsakter:	Forøgelse af Kommissionens beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter (som skal gøres obligatoriske vedrørende korridorarbejdsplaner og valgfrie vedrørende korridorstrækninger, uanset om de er grænseoverskridende eller indenlandske).
Gennemførelse og overvågning: De europæiske koordinators rolle	Styrkelse af de europæiske koordinators rolle, hvis opgave er at være tæt involveret i forvaltningen af jernbanegodstransporten ¹ (og at overvåge dens resultater), og som skal høres af Kommissionen for at sikre, at projekter foreslået til finansiering fra Connecting Europe-faciliteten er i overensstemmelse med korridorarbejdsplanernes prioriteter.
Gennemførelse og overvågning: Tilpasning af nationale strategier til TEN-T	Nyt krav om, at nationale transport- og investeringsplaner skal være i overensstemmelse med de prioriteter og frister, der er fastsat i forordningen og korridorarbejdsplanerne. Styrkelse af forpligtelsen til at sende Kommissionen udkast til planer så hurtigt som muligt, efter iværksættelsen af en offentlig høring, og indførelse af en ny mulighed for, at Kommissionen kan afgive en udtalelse.
Andet: Risici for sikkerheden eller den offentlige orden	Nyt krav til medlemsstaterne om at underrette Kommissionen om alle passende foranstaltninger, der vedtages for at modvirke en potentiel risiko vedrørende infrastruktur på TEN-T-nettet med hensyn til sikkerheden eller den offentlige orden.

¹ Artikel 8 i [forordning \(EU\) nr. 913/2010](#).

Bilag III - Opfølgning af Revisionsrettens anbefalinger i særberetning 10/2020

Anbefalinger til Kommissionen Accept:  accepteret  delvis accepteret  ikke accepteret. Gennemførelse:  Gennemført fuldt ud  Gennemført i de fleste henseender  Gennemført i nogle henseender  Ikke gennemført.			
	Accept	Gennemførelse i april 2024	Ændringer indtil november 2025
1) Revision og anvendelse af de eksisterende værktøjer til at håndhæve den langsigtede planlægning			
1a) Fremsætte forslag med henblik på at sikre bedre retlige håndhævelsesværktøjer, bl.a. ved at udvide mulighederne for at vedtage gennemførelsesretsakter, så betydelige forsinkelser med hensyn til påbegyndelse eller færdiggørelse af arbejde på hovednettet kan adresseres.			-
1b) Fremsætte forslag med henblik på at revurdere relevansen af de tekniske krav vedrørende hovednettet og det samlede net under hensyntagen til den resterende tidsramme og erfaringerne med problemer konstateret i forbindelse med levering af tidligere og igangværende projekter.			-
1c) Fremsætte forslag med henblik på at indføre bestemmelser til styrkelse af sammenhængen mellem de nationale transportplaner og TEN-T-forpligtelserne for at sikre korrekt håndhævelse og gennemførelse af TEN-T-forordningen.			-
1d) Fremsætte forslag med henblik på at følge op på sit "forenklingsforslag" ved at støtte medlemsstaterne i forbindelse med planlægning og udbud og oprette kvikskranks for at mindske den administrative byrde. Med hensyn til grænseoverskridende FTI'er bør den fremme anvendelse af fælles udbud.			-
2) Stille krav om bedre analyser, før den træffer beslutning om at yde EU-medfinansiering til megaprojekter (svarende til FTI'er)			
2a) Under direkte forvaltning stille krav om, at der ud over detaljerede analyser af specifikke strækninger udarbejdes solide, fyldestgørende og gennemsigtige samlede socioøkonomiske cost-benefit-analyser for de enkelte megaprojekter som helhed (svarende til FTI'er). Disse cost-benefit-analyser bør omhandle et højere strategisk niveau end de enkelte projekter eller strækninger og også omfatte supplerende infrastruktur.			-

Anbefalinger til Kommissionen				Accept	Gennemførelse i april 2024	Ændringer indtil november 2025
Accept: accepteret delvis accepteret ikke accepteret. Gennemførelse: Gennemført fuldt ud Gennemført i de fleste henseender Gennemført i nogle henseender Ikke gennemført.						
2b) Under delt forvaltning opfordre forvaltningsmyndighederne til at stille de samme krav, før de yder EU-støtte til megaprojekter.						-
3) Styrkelse af Kommissionens forvaltningspraksis vedrørende EU-medfinansiering til foranstaltninger, der indgår i megaprojekter (svarende til FTI'er)						
3a) Prioritere foranstaltninger, der indgår i megaprojekter vedrørende manglende forbindelser og flaskehalse, der er defineret som prioriteter i korridorarbejdsplanen						-
3b) Styre udvælgelsen af foranstaltninger, der indgår i megaprojekter, med henblik på at øge forvaltningseffektiviteten og undgå kunstig konkurrence med andre projekter. For at sikre sammenhæng og ensartethed bør Kommissionen tilskynde til, at der for hvert megaprojekt anvendes én tilskudsaftale pr. flerårig finansieringsperiode. En sådan aftale bør omfatte alle de foranstaltninger, som er modne nok til at blive gennemført fuldt ud inden for den flerårige finansieringsperiode.						-
3c) Adressere de konstaterede svagheder i medlemsstaternes gennemførelse af FTI'er og gøre EU's medfinansiering mere produktiv og effektiv samt gøre tidlig og proaktiv brug af alle disponible værktøjer til at sikre rettidig færdiggørelse af nettet og oprette dedikerede kompetencecentre til at vurdere kvaliteten af projektledernes dokumenter og koordinere bestræbelserne på at styre og vejlede dem.						-
4) Anvendelse af erfaringerne med gennemførelsesafgørelser og styrkelse af EU-koordinatorernes rolle						
4a) Videreudvikle det nye værktøj, gennemførelsesafgørelsen, ved at foreslå en gennemførelsesafgørelse for hver grænseoverskridende FTI, der skal medfinansieres i perioden 2021-2027. Disse afgørelser bør præcisere reglerne og samtlige parter ansvar, herunder Kommissionens, og indeholde en beskrivelse af forventede resultater (f.eks. modalskift og trafikprognose) og delmål samt et tilsagn fra medlemsstaterne om at dele resultaterne af efterfølgende evalueringer med Kommissionen.						Mindre forbedring (ingen kategoriændring)
4b) Efter vedtagelsen af det nye retsgrundlag, der omtales i anbefaling 1 a), også fremsætte forslag til en gennemførelsesafgørelse for hver FTI med "grænseoverskridende betydning".						-

Anbefalinger til Kommissionen Accept:  accepteret  delvis accepteret  ikke accepteret. Gennemførelse:  Gennemført fuldt ud  Gennemført i de fleste henseender  Gennemført i nogle henseender  Ikke gennemført.	Accept	Gennemførelse i april 2024	Ændringer indtil november 2025
4c) Foreslå, at EU-koordinatorernes rolle styrkes ved at forbedre håndhævelsen af korridorarbejdsplanerne, ved at muliggøre koordinatorernes tilstedeværelse ved vigtige bestyrelsesmøder og ved at udvide deres rolle hvad angår kommunikation om TEN-T-politikmålene.			-

Kilde: Revisionsretten.

Forkortelser

Forkortelse	Definition/forklaring
FTI	Flagskibstransportinfrastruktur
TEN-T	Det transeuropæiske transportnet

Glossar

Term	Definition/forklaring
Det transeuropæiske transportnet	En række projekter for udvikling af infrastruktur til vej-, jernbane-, luftfarts- og skibstransport med henblik på gennemførelse af politikken vedrørende det transeuropæiske transportnet, herunder et højhastighedsjernbanenet, et satellitnavigationssystem og intelligente transportstyringssystemer.
Flagskibstransportinfrastruktur	I Revisionsrettens særberetning 10/2020 en EU-medfinansieret transportinfrastruktur med samlede støtteberettigede omkostninger på mere end 1 milliard euro. Desuden skulle et betydeligt beløb i EU-medfinansiering være tildelt eller udbetalt (uden en kvantitativ grænse), FTI'en skulle være relevant for transportnettet i EU (især med hensyn til grænseoverskridende forbindelser), og den skulle forventes at have en transformerende socioøkonomisk virkning.

Kommissionens svar

<https://www.eca.europa.eu/da/publications/sr-2026-02>

Tidslinje

<https://www.eca.europa.eu/da/publications/sr-2026-02>

Revisionsholdet

Revisionsrettens særberetninger præsenterer resultaterne af dens revisioner vedrørende EU-politikker og -programmer eller forvaltningsspørgsmål i forbindelse med specifikke budgetområder. Med henblik på at opnå maksimal effekt udvælger og udformer Revisionsretten sine revisionsopgaver under hensyntagen til de risici, der knytter sig til forvaltningens resultatopnåelse eller regelofterholdelsen, de pågældende indtægters eller udgifters omfang, den fremtidige udvikling samt den politiske og offentlige interesse.

Denne forvaltningsrevision blev udført af Revisionsafdeling II - Investering i samhørighed, vækst og inklusion, der ledes af Annemie Turtelboom, medlem af Revisionsretten.

Revisionsarbejdet blev ledet af Annemie Turtelboom, medlem af Revisionsretten, med støtte fra kabinetschef Eric Braucourt, attaché og opgaveansvarlig Guido Fara, ledende administrator Gediminas Macys, revisorerne Manja Ernst og Rafal Gorajski og praktikant Zsofia Kelemen. Desuden bidrog Luc T'Joel, opgaveansvarlig vedrørende Revisionsrettens særberetning 10/2020 og nu pensioneret tjenestemand.

Richard Moore ydede sproglig støtte. Alexandra Damir-Binzaru ydede grafisk støtte.



Fra venstre til højre: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

MEDDELELSE OM OPHAVSRET

© Den Europæiske Union, 2026

Den Europæiske Revisionsrets politik for videreanvendelse er fastsat i [Revisionsrettens afgørelse nr. 6-2019](#) om den åbne datapolitik og videreanvendelse af dokumenter.

Medmindre andet er oplyst (f.eks. i individuelle meddelelser om ophavsret), er det af Revisionsrettens indhold, der ejes af EU, licenseret i henhold til [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Det betyder, at videreanvendelse generelt er tilladt med korrekt angivelse af kilde og ændringer. Ved videreanvendelse af Revisionsrettens indhold må den oprindelige betydning eller det oprindelige budskab ikke fordrejes. Revisionsretten er ikke ansvarlig for eventuelle konsekvenser af videreanvendelsen.

Yderligere tilladelse skal indhentes, hvis specifikt indhold afbilder identificerbare privatpersoner, f.eks. på billeder af ansatte i Revisionsretten, eller omfatter tredjeparts værker.

Hvis en sådan tilladelse opnås, erstatter denne tilladelse ovenstående generelle tilladelse, og den skal klart anføre eventuelle begrænsninger i anvendelsen.

Tilladelse til at anvende eller gengive indhold, der ikke ejes af EU, skal eventuelt indhentes direkte hos indehaveren af ophavsretten.

Software og dokumenter, der er omfattet af industriel ejendomsret såsom patenter, varemærker, registrerede design, logoer og navne, er ikke omfattet af Revisionsrettens videreanvendelsespolitik.

EU-institutionernes websteder på europa.eu-domænet har links til websteder uden for europa.eu-domænet. Da Revisionsretten ikke har kontrol over disse websteder, anbefales det at gennemse deres privatlivspolitik og ophavsretspolitik.

Anvendelse af Revisionsrettens logo

Revisionsrettens logo må ikke anvendes uden Revisionsrettens forudgående samtykke.

HTML	ISBN 978-92-849-6194-8	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/6624095	QJ-01-25-061-DA-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6195-5	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/2109980	QJ-01-25-061-DA-N

HVORDAN DER HENVISES TIL DENNE PUBLIKATION

Den Europæiske Revisionsret, [særberetning 02/2026](#) "Transportinfrastrukturer i EU - Der er opstået nye forsinkelser og visse omkostningsstigninger, men fastlagt en styrket ramme for den fremtidige projektförvaltning (en opdatering til Revisionsrettens særberetning 10/2020)", Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2026.

Megaprojekter er afgørende for færdiggørelsen af EU's transeuropæiske transportnet. I 2020 offentliggjorde vi en særberetning, hvor vi påviste store forsinkelser, omkostningsstigninger, svag koordinering mellem medlemsstaterne og svagheder i Kommissionens tilsyn. Denne beretning er en opdatering, hvor vi ser på udviklingen siden 2020. Vi påpeger, at megaprojekternes samlede omkostninger er steget yderligere, primært i to af dem, og at der er opstået nye forsinkelser, som indebærer, at EU's hovednet ikke som planlagt vil blive færdiggjort senest i 2030. I 2024 blev der indført nye retlige bestemmelser, som har potentiale til at forbedre Kommissionens tilsyn med gennemførelsen af nettet. Ændringerne vil dog hovedsagelig være relevante for projekter, der blev påbegyndt senere end de megaprojekter, vi reviderede.

Særberetning fra Revisionsretten udarbejdet i medfør af artikel 287, stk. 4, andet afsnit, TEUF.



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET



Den Europæiske Unions
Publikationskontor

DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tlf. +352 4398-1

Kontakt: eca.europa.eu/da/contact
Websted: eca.europa.eu
Sociale medier: @EUauditors