



Pressemeddelelse

Luxembourg, den 25. november 2021

Udviklingen af EU's transportinfrastruktur går stadig langsomt sammenlignet med andre dele af verden

I de seneste år har EU-revisorerne gentagne gange fremhævet forskellige svagheder i gennemførelsen af store transportprojekter i EU. Men hvordan ser EU's indsats ud sammenlignet med andre lande i verden, f.eks. Australien, Canada og USA? For at besvare dette spørgsmål har Revisionsretten udarbejdet en sammenlignende analyse af, hvordan EU og flere lande gennemfører disse projekter. Denne sammenligning giver sikkerhed i visse henseender, men anledning til bekymring i andre, f.eks. med hensyn til projektgennemførelse. Revisorerne konstaterer især, at andre lande i verden klarer sig meget bedre, når det drejer sig om projektforsinkelser.

EU har som de fleste lande fastsat en transportinfrastrukturstrategi. Men EU er unikt: Ingen anden af de transportstrategier, vi gennemgik, havde en frist for, hvornår et helt grænseoverskridende netværk skulle være færdiggjort. Revisorerne har dog tidligere konstateret, at EU's strategiske transportmål, især færdiggørelsen af hovednettet i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) senest i 2030, er overdrevet ambitiøse og ikke altid følges af konkrete resultater. Det er f.eks. ikke realistisk, at målet om at tredoble længden af EU's højhastighedsjernbanen vil blive nået inden for fristen.

Revisorerne påpeger også, at der ofte mangler egentlige cost-benefit-analyser i projektudvælgelsesfasen. Der kan derfor tildeles EU-medfinansiering, selv hvis de socioøkonomiske omkostninger forventes at overstige fordelene, som det var tilfældet med en strækning af højhastighedsjernbanen i Frankrig. Til gengæld anvender alle de undersøgte lande solide og detaljerede cost-benefit-analyser systematisk til at støtte og forbedre beslutningstagningen.

"EU forsøger at færdiggøre et samlet net for transportinfrastruktur i Europa," siger Annemie Turtelboom, det medlem af Den Europæiske Revisionsret, der er ansvarligt for analysen. *"Vi betragtede tidligere omkostningsoverskridelser og forsinkelser som lige hindringer for at nå dette mål, men vores sammenligning viser, at EU præsterer som andre lande, når det gælder udgifter, men betydeligt værre, når det gælder gennemførelse af store projekter til tiden. For at afhjælpe dette kunne vi hente inspiration fra fremgangsmåder, vi har identificeret i hele verden".*

Revisorerne har tidligere peget på forskellen mellem de anslåede og faktiske omkostninger for store transportprojekter i EU; den har resulteret i en gennemsnitlig budgetoverskridelse på over to milliarder euro pr. projekt eller en stigning på 47 % i forhold til de oprindelige prognoser. Ifølge analysen er omkostningsoverskridelser dog ikke unikke for EU: De påvirker transportinfrastrukturer i

Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets analyse. Analysen i sin helhed kan fås på eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

hele verden. Og de omkostningsoverskridelser, der påvirker de reviderede EU-medfinansierede transportprojekter, er ikke større end det globale gennemsnit - i hvert fald indtil nu, fordi de pågældende EU-projekter endnu ikke er afsluttet.

Modsat er forsinkelser et karakteristisk træk - eller måske "det" karakteristiske træk - ved EU-projekter sammenlignet med andre lande. Sidste år konstaterede EU-revisorerne, at store transportinfrastrukturprojekter i gennemsnit var ca. 11 år forsinkede. Analysen viser, at dette til dels skyldes forskellige - og undertiden modstridende - prioriteter mellem EU og dets medlemsstater, som har tendens til at fokusere på deres nationale interesser. Derfor nedprioriterer medlemsstaterne ofte de grænseoverskridende dele af projekter, hvor EU-midlerne er koncentreret. F.eks. prioriterede Tyskland ikke at bygge den grænseoverskridende nordlige adgangsroute til Brenner-basistunnelen, selv om EU sammen med Østrig og Italien allerede havde investeret i den grænseoverskridende tunnel siden 1986. EU kunne lære af USA, Schweiz og Australien med hensyn til projektkoordinering.

Hertil kommer, at projekter i EU, når de udvælges, stadig er berørt af mange usikkerheder såsom nødvendigheden af at indhente miljøtilladelser eller interessenters accept, hvilket også bidrager til forsinkelser. Denne form for hindringer er man bedre forberedt på i andre dele af verden. I Schweiz er sandsynligheden for interessenternes accept f.eks. større: Rådgivende udvalg gør det muligt for kantoner og andre interessenter at drøfte projektrelaterede spørgsmål. Dette gør det mindre sandsynligt, at retssager vil medføre forsinkelser i planlægningen og opførelsen.

Revisorerne fremhæver systematisk risikobaseret overvågning som en mulig løsning, der kunne bidrage til at reducere forsinkelser - og omkostningsoverskridelser - i EU's transportinfrastrukturprojekter. En sådan mekanisme findes i USA, hvor projekter, der identificeres som højrisikoprojekter, er underlagt forstærket overvågning. F.eks. kræver projekter, hvis omkostninger stiger med mere end 2 % om året i forhold til deres anslåede budget, mere rapportering fra projektiværksætterne til regeringen, hvilket fører til øget tilsyn fra de føderale tilsynsførende.

Endelig konstaterer revisorerne, at der i EU ikke er nogen retlig forpligtelse til at foretage systematiske efterfølgende evalueringer af store transportprojekter. En sådan evaluering er kun blevet foretaget én gang (i 2007), og den var udelukkende fokuseret på finansielle indikatorer såsom absorptionen af de tilgængelige EU-midler. Modsat følger USA, Frankrig og Norge en anden tilgang, idet de systematisk foretager efterfølgende evalueringer af projekter.

Baggrundoplysninger

Dette er ikke en revisionsberetning, men en analyse, der hovedsagelig er baseret på offentligt tilgængelige oplysninger og materiale, som er indsamlet specifikt til formålet. Den har til formål at sammenligne EU's ramme for gennemførelse af store infrastrukturprojekter med rammerne i andre lande (Australien, Canada, Frankrig, Norge, Schweiz og USA) og pege på eksempler på fremgangsmåder, som kan være nyttige for Europa-Kommissionen og beslutningstagerne, når der fremover skal ydes EU-støtte. Analysen vil også tjene som et bidrag til den igangværende gennemgang af TEN-T-forordningen.

De seks EU-transportprojekter, der er omfattet af denne analyse, og som alle er medfinansieret via Connecting Europe-faciliteten, er: Baskiske Y, Brenner-basistunnelen, Femern Bælt-tunnelen, Lyon-Torino-jernbanetunnelen, Rail Baltica og Canal Seine Nord Europe. Fra 2007 til 2020 afsatte EU over 109 milliarder euro til transportinfrastrukturprojekter i TEN-T-nettet.

Revisionsrettens analyse "EU's ramme for store transportinfrastrukturprojekter: en international sammenligning" kan fås på Revisionsrettens websted (eca.europa.eu) på 23 EU-sprog.

I de seneste år har Revisionsretten offentliggjort flere revisionsberetninger om EU's transportpolitik, bl.a. om [EU's megaprojekter på transportområdet](#), [EU's hovedvejnet](#), og [et europæisk højhastighedsjernbanenet](#). Revisionsretten har planer om at offentliggøre en beretning om intermodal godstransport næste år.

Pressekontakt

Revisionsrettens pressekontor: press@eca.europa.eu

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