



Foranstaltninger, Revisionsretten har taget på baggrund af covid-19-pandemien

Den Europæiske Revisionsret har taget de nødvendige skridt til fortsat at kunne udføre effektiv offentlig revision i EU og udarbejde rettidige revisionsberetninger, udtalelser og analyser under covid-19-pandemien, så vidt det er muligt i disse udfordrende tider. Al vores taknemmelighed går samtidig til dem, der arbejder for at redde liv og bekæmpe pandemien i Luxembourg, EU og resten af verden. Vi er desuden fortsat fast beslattede på at støtte den luxembourgske regerings politik om at beskytte folkesundheden. Vi afbøder virkningerne af den aktuelle sundhedskrise for vores ansatte og har truffet forholdsregler for i videst muligt omfang at minimere risikoen for dem og deres familier.

Pressemeddelelse

Luxembourg, den 21. april 2020

Færdiggørelsen af EU's vejnet skrider kun langsomt frem, og vedligeholdelsesomkostningerne giver anledning til stigende bekymring, advarer revisorerne

Ifølge en ny beretning fra Den Europæiske Revisionsret vinder hovednettet af hurtige veje i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) terræn og opnår positive resultater for de rejsende som f.eks. kortere rejsetid og en forøgelse af motorvejslængden. EU-finansieringen og Europa-Kommissionens foranstaltninger har bidraget positivt til disse resultater, men de fleste central- og østeuropæiske medlemsstater halter stadig bagefter, og der er kun færdiggjort ca. 400 km nye TEN-T-veje med EU-støtte siden 2014. Herudover hæmmes en problemfri vejtransport langs nettet af ufuldstændige grænseoverskridende strækninger og ringe koordineret parkeringsinfrastruktur og infrastruktur for rene brændstoffer, samtidig med at medlemsstaternes utilstrækkelige vedligeholdelse truer nettets tilstand på lang sigt.

Vejene tegner sig for størstedelen af EU's person- og godstransport. Kommissionen sigter mod inden 2030 at fuldføre næsten 50 000 km motorveje og motortrafikveje, der skal dække de ni TEN-T-korridorer og alle større trafikruter i EU. Den har siden 2007 ydet medlemsstaterne tilskud for ca. 78 milliarder euro i forbindelse med anlæggelse af nye veje og ombygning af de eksisterende, herunder ca. 40 milliarder euro til veje, der er en del af nettet.

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

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

Revisorerne vurderede fremskridtene med at færdiggøre TEN-T-hovedvejnettet og gøre det fuldt fungerende - samt Kommissionens rolle heri. De kontrollerede endvidere medlemsstaternes bidrag til vejvedligeholdelsen og besøgte Bulgarien, Tjekkiet, Spanien og Polen.

"Veje spiller en vigtig rolle i at forbinde EU's lande og regioner og i således at bidrage til deres økonomiske aktivitet, udvikling og vækst", siger Ladislav Balko, det medlem af Den Europæiske Revisionsret, der er ansvarligt for beretningen. "Der sker fremskridt med EU's hovedvejnet, men det er endnu ikke fuldt funktionsdygtigt".

Fra 2007 til 2017 blev der anlagt ca. 3 100 km motorvej med EU-støtte, hvilket bidrog til at gøre transporten hurtigere, sikrere og bedre. Af de ca. 2 000 km nye motorveje, der var planlagt i perioden 2014-2020, var imidlertid kun under 400 km færdiggjort på revisionstidspunktet (ultimo 2019). Revisorerne peger på, at der mellem de vesteuropæiske og de central-/østeuropæiske medlemsstater er en kløft i niveauet for hovednettets udvikling.

Kommissionen har spillet en vigtig strategisk rolle med hensyn til at prioritere fuldførelsen af de vigtigste trafikruter: Den har indført hovednettets og hovedkorridorerne i EU-forordningerne, indført betingelser for finansiering og tilskyndet medlemsstaterne til at prioritere TEN-T-nettet i deres planlægning. Alligevel afsatte medlemsstaterne kun en tredjedel af de tilgængelige EU-midler for perioden 2014-2020 til hovednettets, selv om dette havde været ramt af lave fuldførelsesgrader i de fleste central-/østeuropæiske medlemsstater - de største modtagere af støtte fra EU's strukturfonde.

Kommissionen overvåger ikke altid hele hovednettets og mangler mellemliggende milepæle til at kunne vurdere fremskridtene præcist og udarbejde pålidelige prognoser om sandsynligheden for, at det kan færdiggøres senest i 2030. Disse svagheder vedrørende overvågningen samt utidige og upålidelige data fra medlemsstaterne undergraver dens evne til at træffe korrigerende foranstaltninger, hvis det er nødvendigt.

Revisorerne advarer om, at de nationale vedligeholdelsesbudgetter falder støt i stedet for at stige i takt med den voksende infrastruktur og ældningen af de vigtigste forbindelser. Selv om dette kan have en indvirkning på, om hovednettets er fuldt funktionsdygtigt senest i 2030, har Kommissionen ikke værktøjer til at kontrollere, om medlemsstaterne har et pålideligt system til at sikre korrekt vejvedligeholdelse.

Revisorerne anbefaler, at Kommissionen prioriterer investeringer i hovedvejnettet, styrker overvågningsordningerne og forbedrer sin tilgang til sikring af medlemsstaternes behørig vedligeholdelse af det voksende net.

Bemærkninger til redaktører

I 2013, da TEN-T-forordningen blev vedtaget, var målet at færdiggøre det samlede vejnet med henblik på at forbinde alle EU-regioner senest i 2050 og hovednettets senest i 2030. I 2016, da de seneste data blev indsamlet, var fuldførelsesgraden for veje i TEN-T-hovednettets på 77 % i gennemsnit for hele EU. På revisionstidspunktet var fuldførelsesgraden for de fire lande, vi besøgte, på 46 % i Bulgarien, ca. 75 % i Polen, ca. 78 % i Tjekkiet og 100 % i Spanien.

Blandt de ruter, der blev undersøgt i forbindelse med denne revision, forekom den største længdeforøgelse (190 %, fra 200 km til 580 km) og tidsbesparelse (8 %) på ruten Tallinn-Wien (sammenlignet med ruterne Madrid-Warszawa, Bukarest-Paris og Burgas-Berlin). Ifølge OECD

faldt medlemsstaternes gennemsnitlige vejvedligeholdelsesudgifter med næsten 50 % mellem 2007 og 2017. Blandt de fire besøgte lande anses kun nettet i Spanien for at være i en generelt god stand.

Særberetning nr. 9/2020 "EU's hovedvejnet: kortere rejsetid, men nettet er endnu ikke fuldt funktionsdygtigt" foreligger på Revisionsrettens websted (eca.europa.eu) på 23 EU-sprog. Revisionsretten har tidligere offentliggjort beretninger om [vej-](#), [jernbane-](#), [luft-](#) og [søtransport](#) samt [transport ad indre vandveje](#). Den har også helliget en udgave af [ECA Journal](#) til transport og vil snart offentliggøre en beretning om EU-finansieret transportmegainfrastruktur.

Pressekontakt vedrørende denne beretning:

Damijan Fišer - E: damijan.fiser@eca.europa.eu T: (+352) 4398 45 510 / M: (+352) 621 55 22 24