



Európai Számvevőszék: A COVID-19 járvány kapcsán tett intézkedések

Az Európai Számvevőszék megtette a szükséges lépéseket, hogy amennyire ebben az emberpróbáló időszakban lehetséges, továbbra is eredményesen elláthassuk uniós közpénzellenőrzési feladatainkat, és időszerű ellenőrzési jelentéseket, véleményeket és áttekintéseket készíthessünk. Ugyanakkor hálánkat fejezzük ki mindazoknak, akik most Luxemburgban, az Európai Unióban és világszerte életüket mentenek és küzdenek a világjárvány ellen. Továbbra is elkötelezetten támogatjuk a luxemburgi kormány közegészség-védelmi politikáját. Enyhíteni igyekszünk a jelenlegi egészségügyi válság munkatársainkra gyakorolt hatását, és óvintézkedéseket tettünk, hogy a lehető legkisebbre csökkentsük az őket és családjukat érintő kockázatokat.

Sajtóközlemény

Luxembourg, 2020. április 21.

Európai Számvevőszék: Az uniós úthálózat kiépítése lassan halad, a karbantartási költségek pedig mind nagyobb aggodalomra adnak okot

Az Európai Számvevőszék új jelentése szerint a gyorsforgalmi utak transzeurópai közlekedési törzshálózatának (TEN-T) fejlesztése folyamatosan halad, és ez a hálózatot igénybe vevő utasok számára kedvező változásokat hozott, többek között lerövidült az utazás időtartama és nőtt az autópályán megtett kilométerek száma. Az uniós finanszírozás és az Európai Bizottság intézkedései elősegítették ezen eredmények elérését, de a legtöbb közép- és kelet-európai tagállam még mindig le van maradva, és itt 2014 óta csak mintegy 400 km új TEN-T közút épült meg uniós támogatással. Emellett a hálózaton való akadálymentes közúti közlekedést hátráltatta az, hogy egyes határokon átnyúló szakaszokat még nem fejeztek be, illetve hogy nem hangolták össze kellően a parkolóhelyek és a tiszta üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítését, míg az elégtelen tagállami karbantartás hosszú távon veszélyezteti a hálózat állapotát.

Az uniós személy- és áruszállítás zöme közúton történik. A Bizottság célja, hogy 2030-ig közel 50 000 kilométernyi autópályát és gyorsforgalmi utat építsen meg, ami lefedné a kilenc TEN-T törzshálózati folyosót és az összes főbb uniós közlekedési útvonalat. 2007 óta mintegy 78 milliárd eurót biztosított a tagállamoknak új közutak építésére és a meglévő közutak korszerűsítésére, ebből mintegy 40 milliárd eurót a hálózaton található utak építésére.

E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről. A jelentés teljes szövege letölthető a Számvevőszék honlapján (eca.europa.eu).

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

A számvevők értékelték a teljes körűen működő TEN-T közúti törzshálózat megvalósítása terén elért haladást és a Bizottság szerepét. Megvizsgálták a tagállamok hozzájárulását a közutak fenntartásához, és felkeresték Bulgáriát, a Cseh Köztársaságot, Spanyolországot és Lengyelországot.

„Az utak jelentős szerepet játszanak az uniós országok és régiók összekapcsolásában, így elősegítik ezek gazdasági tevékenységét, fejlődését és növekedését” – nyilatkozta Ladislav Balko, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. „Az uniós közúti törzshálózat kiépítése halad ugyan, de a hálózat még nem kapcsolt üzemi sebességre”.

2007 és 2017 között mintegy 3100 km autópálya épült uniós támogatással, ami elősegítette a gyorsabb, biztonságosabb és jobb közlekedést. A 2014–2020-as időszakra tervezett mintegy 2000 km új autópályából azonban az ellenőrzés időpontjáig – 2019 végéig – csupán 400 km-nél is kevesebb épült meg. Amint arra az ellenőrök rámutatnak, a nyugati, illetve a közép- és kelet-európai tagállamok törzshálózat-fejlesztési szintje között nagy az eltérés.

A Bizottság fontos stratégiai szerepet játszott a legfontosabb közlekedési útvonalak megvalósításának előtérbe helyezésében: bevezette a törzshálózat és a folyosók fogalmát az uniós rendeletekbe, feltételekhez kötötte a finanszírozást, és arra ösztönözte a tagállamokat, hogy tervezésük során kiemelten kezeljék a TEN-T hálózatot. A tagállamok a 2014–2020 közötti időszakra rendelkezésre álló uniós finanszírozásnak mégis csak egyharmadát különítették el a törzshálózatra, pedig a legtöbb közép- és kelet-európai tagállamra – az uniós strukturális alapok fő kedvezményezettjeire – az úthálózat alacsony befejezettségi aránya volt jellemző.

A Bizottság nem mindig kíséri figyelemmel a teljes törzshálózat állapotát, és nincsenek közbenső rész céljai ahhoz, hogy pontosan fel tudja mérni az előrehaladást, illetve megbízható előrejelzéseket tudjon készíteni arra nézve, hogy a hálózatot 2030-ra várhatóan befejezik-e. Ezek a nyomkövetési hiányosságok, valamint az, hogy a tagállamoktól nem kellő időben és nem megbízható minőségben érkeznek adatok, gyengítik a tagállamok azon képességét, hogy szükség esetén időben korrekciós intézkedéseket tudjanak hozni.

A számvevők figyelmeztetése szerint a karbantartásra szánt nemzeti költségvetések nem hogy nem alakulnak az infrastruktúra növekvő hosszával és a fő összeköttetések elöregedésével összhangban, hanem folyamatosan csökkennek. Noha mindez kihathat arra, hogy a törzshálózat 2030-ig eléri-e teljes funkcionalitását, a Bizottságnak még sincsenek eszközei annak ellenőrzésére, hogy a tagállamok rendelkeznek-e a megfelelő útkarbantartást biztosító, megbízható rendszerrel.

Az ellenőrök azt javasolják, hogy a Bizottság kezelje prioritásként a közúti törzshálózatba való beruházást, erősítse meg a nyomkövetési intézkedéseket, és hatékonyabb megközelítéssel biztosítsa, hogy a tagállamok megfelelően karbantartsák a növekvő hálózatot.

A szerkesztők figyelmébe

2013-ban, a TEN-T-rendelet elfogadásakor a cél az volt, hogy 2050-ig befejezzék a valamennyi uniós régiót összekötő átfogó úthálózatot, 2030-ig pedig a törzshálózatot. 2016-ban, a legfrissebb adatok összesítésekor a TEN-T törzshálózati utak átlagos befejezettségi aránya 77% volt az Unióban. Az ellenőrzés idején a négy felkeresett országban ez az arány a következő volt: Bulgáriában 46%, Lengyelországban 75%, a Cseh Köztársaságban 78%, Spanyolországban pedig 100%.

Az ellenőrzés alkalmával megvizsgált útvonalak közül 2012 és 2019 között a legnagyobb hossznövekedés (190%, 200 km-ről 580 km-re) és időmegtakarítás (8%) a Tallinn–Bécs útvonalon történt (a Madrid–Varsó, Bukarest–Párizs és Burgasz–Berlin útvonalakkal összevetve). Az OECD szerint a tagállamok átlagos útkarbantartási kiadásai 2007 és 2017 között közel felére csökkentek. A négy felkeresett ország közül csak Spanyolországban tekinthető általában jó állapotúnak a hálózat.

„Az uniós közúti törzshálózat: az utazási idő rövidült, de a hálózat még nem kapcsolt üzemi sebességre” című, 9/2020. sz. különjelentés 23 uniós nyelven elérhető a Számvevőszék honlapján (eca.europa.eu). A Számvevőszék korábban már közzétett jelentéseket a [közúti](#), [vasúti](#), [légi](#), [tengeri](#) és [belvízi](#) közlekedésről. Lapjának egy [számát](#) pedig a közlekedésnek szentelte, és hamarosan jelentést fog kiadni az uniós finanszírozású közlekedési óriásinfrastruktúrákról.

A jelentéssel kapcsolatban a sajtó rendelkezésére áll:

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