



#### Kroki podjęte przez Europejski Trybunał Obrachunkowy w obliczu pandemii COVID-19

W związku z trwającą pandemią COVID-19 Europejski Trybunał Obrachunkowy podjął niezbędne kroki, by w dalszym ciągu skutecznie sprawować funkcje kontroli publicznej w UE oraz terminowo opracowywać sprawozdania z kontroli, opinie i przeglądy – w zakresie, w jakim jest to możliwe w obecnych okolicznościach. Trybunał pragnie jednocześnie podziękować pracownikom służb, które ratują życie i są zaangażowane w walkę z pandemią w Luksemburgu, w UE, jak i na całym świecie. Trybunał wspiera politykę rządu Luksemburga w zakresie ochrony zdrowia publicznego. Dąży także do uchronienia swojego personelu przed skutkami obecnego kryzysu zdrowotnego i przedsięwziął środki zapobiegawcze, tak aby w możliwie największym stopniu ograniczyć ryzyko, na które narażeni są pracownicy i ich rodziny.

## Komunikat prasowy

Luksemburg, 21 kwietnia 2020 r.

### **Budowa unijnej sieci drogowej postępuje powoli, a koszty utrzymania dróg stanowią coraz większy problem – ostrzegają unijni kontrolerzy**

Jak stwierdzono w nowo opublikowanym sprawozdaniu Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, bazowa transeuropejska sieć transportowa (sieć TEN-T) dróg szybkiego ruchu rozrasta się. Korzystają na tym pasażerowie, między innymi dzięki skróceniu czasu podróży i wydłużeniu odcinków, które można pokonać, jadąc autostradą. Do tych pozytywnych rezultatów przyczyniło się finansowanie ze środków unijnych oraz działania Komisji Europejskiej. Jednocześnie większość państw członkowskich z Europy Środkowej i Wschodniej wciąż pozostaje w tyle, a od 2014 r. dzięki wsparciu unijnemu ukończono budowę jedynie około 400 km nowych dróg w ramach sieci TEN-T. Ponadto bezproblemowe podróżowanie po drogach należących do sieci jest utrudnione ze względu na nieukończone odcinki transgraniczne i niedostateczną koordynację, jeśli chodzi o miejsca parkingowe i infrastrukturę paliw ekologicznych, a niedostateczne wysiłki ze strony państw członkowskich na rzecz utrzymania sieci oznaczają, że jej stan może się pogorszyć w perspektywie długoterminowej.

W UE na drogi przypada największa część ruchu, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego. Celem Komisji jest ukończenie do 2030 r. budowy niemal 50 000 km autostrad i dróg ekspresowych w ramach dziewięciu korytarzy bazowych sieci TEN-T oraz wszystkich głównych szlaków komunikacyjnych w UE.

*Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego przyjętego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu).*

## ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditors [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

Od 2007 r. państwa członkowskie otrzymały około 78 mld euro na budowę nowych dróg i modernizację dróg już istniejących, w tym około 40 mld euro na drogi znajdujące się w obrębie sieci.

Kontrolerzy ocenili postępy w budowie w pełni funkcjonalnej drogowej sieci bazowej TEN-T, a także rolę Komisji w dążeniu do osiągnięcia tego celu. Przeanalizowali również wkład państw członkowskich w utrzymanie dróg i przeprowadzili wizyty kontrolne w Bułgarii, Czechach, Hiszpanii i Polsce.

– Drogi odgrywają istotną rolę, łącząc poszczególne państwa i regiony w UE. Stymulują tym samym działalność gospodarczą, rozwój i wzrost – **podkreślił Ladislav Balko, członek Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za sprawozdanie.** – Budowa drogowej sieci bazowej w UE postępuje, ale sieć nie jest jeszcze w pełni funkcjonalna.

Dzięki wsparciu UE w okresie od 2007 do 2017 r. wybudowano około 3 100 km autostrad, co sprawiło, że podróż stała się krótsza, bezpieczniejsza i bardziej komfortowa. Niemniej z około 2 000 km nowych autostrad, których realizację zaplanowano na okres 2014–2020, w momencie przeprowadzania kontroli, czyli pod koniec 2019 r., ukończone zostało mniej niż 400 km. Kontrolerzy zwracają przy tym uwagę na rozbieżność w poziomie rozwoju sieci bazowej między państwami członkowskimi z Europy Zachodniej i państwami położonymi w Europie Środkowej i Wschodniej.

Komisja odegrała istotną strategiczną rolę w przyznaniu pierwszeństwa w realizacji najważniejszym szlakom komunikacyjnym – wprowadziła pojęcie sieci bazowej i korytarzy do przepisów unijnych, uzależniła przyznanie finansowania od spełnienia odnośnych warunków i mobilizowała państwa członkowskie, by w planach krajowych przyznawały pierwszeństwo sieci TEN-T. Państwa członkowskie zarezerwowały jednak na sieć bazową jedynie jedną trzecią całości środków unijnych dostępnych na okres 2014–2020, mimo że w większości państw członkowskich położonych w Europie Środkowej i Wschodniej – które są głównymi odbiorcami unijnych funduszy strukturalnych – wskaźnik ukończenia sieci był niski.

Komisja nie we wszystkich przypadkach monitoruje całą sieć bazową i nie wyznaczyła celów pośrednich, które pozwoliłyby prawidłowo ocenić poczynione postępy i przedstawić wiarygodne prognozy co do prawdopodobieństwa jej ukończenia do 2030 r. Te uchybienia w zakresie monitorowania, a także nieaktualne i niewiarygodne dane przekazywane przez państwa członkowskie ograniczają zdolność Komisji do terminowego podejmowania działań naprawczych w razie potrzeby.

Kontrolerzy ostrzegają, że krajowe budżety na prace konserwacyjne stale się kurczą, choć faktycznie powinny rosnąć, zważywszy na fakt, że infrastruktura wciąż jest rozbudowywana, a najważniejsze połączenia się starzeją. Choć taka sytuacja może mieć wpływ na to, czy sieć bazowa stanie się w pełni funkcjonalna do 2030 r., Komisja nie dysponuje narzędziami pozwalającymi zweryfikować, czy państwa członkowskie posiadają solidne systemy zapewniające odpowiednie utrzymanie dróg.

Kontrolerzy zalecają, by Komisja przyznawała pierwszeństwo inwestycjom w drogową sieć bazową, usprawniła rozwiązania w zakresie monitorowania i przyjęła bardziej rygorystyczne podejście w celu zapewnienia utrzymania przez państwa członkowskie rozbudowywanej sieci drogowej.

### Informacje dla redaktorów

W momencie przyjęcia w 2013 r. rozporządzenia w sprawie sieci TEN-T za cel przyjęto ukończenie drogowej sieci kompleksowej łączącej wszystkie unijne regiony do 2050 r. oraz sieci bazowej do 2030 r. W 2016 r., z którego pochodzą najnowsze dostępne dane, wskaźnik ukończenia dróg sieci bazowej TEN-T w UE kształtował się średnio na poziomie 77%. W momencie przeprowadzania kontroli wskaźnik ten w czterech państwach objętych wizytami kontrolnymi wynosił odpowiednio: 46% w Bułgarii, około 75% w Polsce, około 78% w Czechach i 100% w Hiszpanii.

Spośród wszystkich tras przeanalizowanych na potrzeby niniejszej kontroli największy wzrost długości odcinków autostradowych (o 190%, z 200 do 580 km) oraz oszczędności czasu (skrócenie czasu podróży o 8%) w okresie od 2012 do 2019 r. odnotowano dla trasy łączącej Tallinn i Wiedeń (w porównaniu uwzględniono jeszcze trasy Madryt–Warszawa, Bukareszt–Paryż i Burgas–Berlin). Zgodnie z danymi OECD średnie wydatki państw członkowskich na utrzymanie dróg spadły o niemal połowę między 2007 i 2017 r. Spośród czterech państw objętych wizytami kontrolnymi jedynie w przypadku Hiszpanii uznaje się, że sieć jest ogólnie w dobrym stanie.

Sprawozdanie specjalne nr 9/2020 pt. „Drogowa sieć bazowa UE – czas podróży się skrócił, ale sieć nie jest jeszcze w pełni funkcjonalna” jest dostępne na stronie internetowej Trybunału ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) w 23 językach UE. Trybunał opublikował wcześniej sprawozdania dotyczące transportu [drogowego](#), [kolejowego](#), [lotniczego](#) i [morskiego](#) oraz [żeglugi śródlądowej](#). Zagadnieniu transportu poświęcono również osobne wydanie [ECA Journal](#), a wkrótce Trybunał opublikuje sprawozdanie na temat wielkich projektów z zakresu infrastruktury transportowej współfinansowanych ze środków UE.

*Kontakt dla dziennikarzy zainteresowanych tym sprawozdaniem:*

*Damijan Fišer – E-mail: [damijan.fiser@eca.europa.eu](mailto:damijan.fiser@eca.europa.eu)*

*Tel. (+352) 4398 45 510 / Tel. kom. (+352) 621 55 22 24*