



Pressmeddelande

Luxemburg den 25 november 2021

Utbyggnaden av EU:s transportinfrastruktur går fortfarande långsamt jämfört med andra delar av världen

De senaste åren har EU:s revisorer vid upprepade tillfällen uppmärksammat olika brister i genomförandet av stora transportprojekt i EU. Hur står sig egentligen EU:s prestationer jämfört med andra länder, såsom Australien, Kanada och USA? För att få svar på den frågan har Europeiska revisionsrätten utarbetat en översikt och jämfört hur EU och ett antal utvalda länder genomför sådana projekt. Även om jämförelsen ger lugnande besked i vissa avseenden väcker den frågor i andra, till exempel när det gäller projektgenomförande. Framför allt konstaterar revisorerna att andra länder i världen presterar mycket bättre när det gäller förseningar i projekten.

Liksom de flesta länder har EU fastställt en strategi för transportinfrastruktur. Men EU är unikt: inte i någon annan transportstrategi som vi granskade fastställs en tidsfrist för när ett helt gränsöverskridande nät ska vara slutfört. Revisorerna har dock tidigare konstaterat att EU:s strategiska transportmål, särskilt att fullborda det transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stomnät till 2030, är alltför ambitiösa och inte alltid åtföljs av motsvarande konkreta resultat. Till exempel är det osannolikt att målet att tredubbla längden på EU:s järnvägsnät för höghastighetstrafik kommer att uppnås inom tidsfristen.

Revisorerna påpekar också att det ofta saknas ordentliga kostnads-nyttoanalyser under projekturvalsfasen. Medfinansiering från EU kan därför beviljas trots att de samhällsekonomiska kostnaderna sannolikt överstiger nyttan, såsom skedde när det gällde ett järnvägsavsnitt för höghastighetstrafik i Frankrike. I motsats därtill använder alla de granskade länderna tillförlitliga och detaljerade kostnads-nyttoanalyser systematiskt för att stödja och förbättra beslutsfattandet.

"EU försöker färdigställa ett övergripande nät för transportinfrastruktur i EU", säger Annemie Turtelboom, den ledamot av Europeiska revisionsrätten som ansvarar för översikten. "Tidigare betraktade vi kostnadsöverdrag och förseningar som likvärdiga hinder för att uppnå detta mål, men vår jämförelse visar att EU presterar som andra länder när det gäller kostnader men betydligt sämre när det gäller att genomföra stora projekt i tid. För att komma till rätta med detta skulle vi kunna hämta inspiration från metoder som vi identifierade runtom i världen."

Revisorerna har tidigare pekat på skillnaden mellan de uppskattade och faktiska kostnaderna för stora transportprojekt i EU, något som har resulterat i ett genomsnittligt budgetöverdrag på mer än 2 miljarder euro per projekt eller en ökning med 47 % jämfört med de ursprungliga prognoserna. I

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens översikt. Hela översikten finns på eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

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

översikten konstaterar revisorerna dock att kostnadsöverdrag inte är unika för EU: de drabbar transportinfrastruktur över hela världen. Kostnadsöverdragen i de granskade EU-medfinansierade transportprojekten är dessutom inte större än det globala genomsnittet – åtminstone hittills, eftersom EU-projekten i fråga ännu inte har slutförts.

Förseningar, däremot, är ett utmärkande drag – eller kanske det mest utmärkande draget – för EU-projekt jämfört med andra länder. Förra året konstaterade EU:s revisorer att stora transportinfrastrukturprojekt i genomsnitt var försenade med cirka elva år. Översikten visar att detta delvis beror på olika – och ibland motstridiga – prioriteringar mellan EU och medlemsstaterna, som tenderar att fokusera på sina nationella intressen. Därför försummar medlemsstaterna ofta gränsöverskridande avsnitt av projekt dit EU-medel är koncentrerade. Ett exempel är Tyskland som inte prioriterade att bygga den gränsöverskridande norra anslutningssträckan till Brennerbastunneln, trots att EU tillsammans med Österrike och Italien redan hade investerat i projektet sedan 1986. EU skulle kunna lära av USA, Schweiz och Australien när det gäller projektsamordning.

Dessutom påverkas projekt i EU, när de väljs ut, fortfarande av många osäkerhetsfaktorer, såsom behovet av att få miljötillstånd och acceptans från berörda parter, vilket också bidrar till förseningar. Denna typ av bakslag är man bättre förberedd på i andra delar av världen. I exempelvis Schweiz är sannolikheten för berörda parter acceptans större: där har man rådgivande kommittéer i vilka kantonerna och andra berörda parter kan diskutera projektrelaterade frågor. Detta minskar sannolikheten för att rättsliga förfaranden ska försena planeringen och byggandet.

Revisorerna lyfter fram systematisk riskbaserad övervakning som en möjlig lösning som skulle kunna bidra till att minska förseningarna – och kostnadsöverdragen – i EU:s transportinfrastrukturprojekt. En sådan mekanism finns i USA, där projekt som identifierats som högriskprojekt är föremål för förstärkt övervakning. Till exempel kräver projekt vars kostnader ökar med mer än 2 % per år jämfört med den beräknade budgeten mer rapportering från de projektansvariga till regeringen och leder till att de federala förvaltarna ökar sin tillsyn.

Revisorerna noterar slutligen att det inte finns någon rättslig skyldighet i EU att utföra systematiska efterhandsutvärderingar av stora transportprojekt. En sådan utvärdering har bara genomförts en gång (2007), och den var enbart inriktad på ekonomiska indikatorer, till exempel utnyttjandet av tillgängliga EU-medel. USA, Frankrike och Norge, å andra sidan, tillämpar en annan strategi och genomför systematiskt efterhandsutvärderingar av projekt.

Bakgrundsinformation

Detta är inte en granskningsrapport utan en översikt som huvudsakligen grundar sig på allmänt tillgänglig information och material som samlats in specifikt för detta syfte. Syftet med översikten är att jämföra EU:s ram för genomförande av stora infrastrukturprojekt med de ramar som tillämpas av andra länder (Australien, Kanada, Frankrike, Norge, Schweiz och USA) och finna exempel som Europeiska kommissionen och beslutsfattarna skulle kunna använda sig av när EU-stöd tillhandahålls i framtiden. Översikten kommer också att bidra till den pågående översynen av förordningen om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T-förordningen).

De sex transportprojekt i EU som analyseras i denna översikt (alla medfinansierade av Fonden för ett sammanlänkat Europa) är Basque Y, Brennerbastunneln, Fehmarn bält-tunneln, järnvägstunneln Lyon-Turin, Rail Baltica och kanalen Seine-Nord Europe. Mellan 2007 och 2020 anslög EU över 109 miljarder euro till transportinfrastrukturprojekt i TEN-T-nätet.

Revisionsrättens översikt *EU:s ram för stora transportinfrastrukturprojekt: en internationell jämförelse* finns på revisionsrättens webbplats eca.europa.eu på 23 EU-språk.

Under de senaste åren har revisionsrätten offentliggjort flera granskningsrapporter om EU:s transportpolitik, bland annat om [EU:s megaprojekt på transportområdet](#), [EU:s stomvägnät](#) och [ett](#)

[europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik](#). Nästa år planerar revisionsrätten att offentliggöra en rapport om intermodal godstransport.

Presskontakt

Revisionsrättens presstjänst: press@eca.europa.eu

- Vincent Bourgeois: vincent.bourgeois@eca.europa.eu – M: +352 691551502
- Claudia Spiti: claudia.spiti@eca.europa.eu – M: +352 691553547