



**Sajtóközlemény**  
Luxembourg, 2020. június 16.

## **Európai Számvevőszék: Európa közlekedésének optimalizálásához fel kell gyorsítani a határokon átnyúló megaprojekteket**

A határokon átnyúló főbb uniós közlekedési megaprojektek megvalósítása a vártnál jóval lassabban halad. Az Európai Számvevőszék legújabb jelentése szerint a nyolc ellenőrzött, több milliárd eurós infrastruktúra közül hat esetében – a megközelítési útvonalakat is beleértve – valószínűtlen, hogy az az eredeti tervek szerint 2030-ra el tudná érni teljes üzemi kapacitását. Félő, hogy már csak emiatt is később fog megvalósulni a transzeurópai törzshálózat (TEN-T).

Az Európai Unió tagállamai 2013-ban megállapodtak, hogy 2030-ra kiteljesítik a TEN-T közlekedési törzshálózatot. A hálózat egyik fő jellemzője, hogy határokon átnyúló közlekedési projektek révén célozza javítani az európai folyosókon található nemzeti hálózatok összekapcsolódását.

A számvevők megvizsgálták, hogy az uniós közlekedési törzshálózaton található, határokon átnyúló hatású nagyszabású közutak, vasutak és vízi utak kivitelezését megfelelően megtervezték-e és hatékonyan végrehajtották-e. Nyolc uniós finanszírozású, 54 milliárd euró összértékű (ebből 7,5 milliárd euró uniós támogatás) megaprojektet ellenőriztek, amelyek a következő 13 tagállam közlekedési hálózatait kapcsolják össze: Ausztria, a balti országok, Belgium, Dánia, Finnország, Franciaország, Lengyelország, Németország, Olaszország, Románia és Spanyolország.

A megvalósítás valamennyi vizsgált megaprojektnél jelentős (átlagosan 11 év) késedelmet szenvedett, ami kilenc transznacionális folyosó közül ötnél veszélyezteti az eredményes működést. Az eredmények gyengeségének fő oka az volt, hogy a projekteket gyakran rosszul hangolták össze az országok között. A tagállamoknak megvannak a saját beruházási prioritásaik és tervezési eljárásaik, és nem mindig támogatják ugyanannyira a határon átnyúló projekteket vagy a transznacionális folyosókba történő beruházásokat. A projektek végrehajtása sem mindig zajlik megegyező ütemben a határ két oldalán. A Bizottság mindeddig nem élt a rendelkezésére álló korlátozott jogi eszközökkel, hogy a többiektől lemaradó tagállamokban érvényesítse az uniós szinten elfogadott prioritásokat.

*E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről. A jelentés teljes szövege letölthető [a Számvevőszék honlapján](#).*

## **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)

*„A TEN-T törzsfolyosók időben történő megvalósítása elengedhetetlen az uniós szakpolitikai célok eléréséhez, a növekedés és a munkahelyteremtés támogatásához és az éghajlatváltozás kezeléséhez – jelentette ki Oskar Herics, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. „Sok uniós kiemelt közlekedési megaprojekt esetében további erőfeszítéseket kell tenni a megvalósítás felgyorsítására, mivel ezek a projektek kulcsszerepet játszanak abban, hogy Európa-szerte javuljon az összekapcsoltság és időben fellépjenek a hálózat hatásai.”*

A nyolc megaprojekt költségei idővel több mint 17 milliárd euróval (47%) emelkedtek, sok esetben a projektek terveiben és hatókörében bekövetkezett változások, valamint a nem hatékony végrehajtás miatt. Legtöbbet a Szajna–Schelde összeköttetés részét képező Szajna–Észak-Európa csatornánál nőttek a költségek, méghozzá közel háromszorosukra. A számvevők Romániában megállapították, hogy az A1-es autópálya egyik elkészült szakasza használaton kívül van, illetve elrontották két szakasz összekapcsolását, ami a pénzeszközök nem hatékony felhasználását, illetve pazarlását eredményezi.

A számvevők hiányosságokat tártak fel e több milliárd eurós beruházások tagállami költség-haszon elemzéseiben is: a forgalmi előrejelzések túlzóan optimistának bizonyulhatnak, és egyes projektek gazdaságilag fenntarthatatlanok lehetnek. Ez különösen igaz a Rail Baltica vonalára és a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés vasúti szakaszára, ahol túl kevés az utas. A számvevők azt is észrevételezték, hogy a Bizottság az uniós finanszírozás odaítélése előtt nem végezte el a kivitelezési specifikációk potenciális utasszámon és teherforgalmon alapuló független értékelését.

A hálózat tagállami megvalósítására irányuló felügyeletet a Bizottság nem elég közelről gyakorolja, és az megerősítésre szorul. A Bizottság nem hozott létre olyan külön szervezeti egységet, amely szakértői támogatást nyújtana az ilyen nagyprojektek irányításához, illetve nem követi nyomon az elért haladást. Ugyanakkor a Bizottság egy lépéssel közelebb került a szorosabb, eredményesebb felügyelethez és a haladás nyomon követéséhez azáltal, hogy a végrehajtási határozatokban megszabja az egyes projektek keretében felmutatandó eredményeket.

### **A szerkesztők figyelmébe**

A transzeurópai közlekedési törzshálózatok törzshálózati folyosók kialakításával történő megvalósítását az 1315/2013/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szabályozza. A Bizottságnak kell gondoskodnia arról, hogy a tagállamok 2030-re kiépítsék a közlekedési törzshálózatot, míg a tagállamok a konkrét projektek végrehajtásáért felelnek. A nyolc megaprojekt számára mindeddig kb. 7,5 milliárd euró uniós finanszírozást bocsátottak rendelkezésre, amelyből a Bizottság eddig 3,4 milliárd eurót fizetett ki. Az eredetileg odaítélt finanszírozás egy részét késedelmek miatt visszavonta (1,4 milliárd eurót a vizsgált 17 útszakasz vonatkozásában). A Bizottság egy tanulmánya szerint az Unió gazdasága 1,8% potenciális növekedéstől és 10 millió emberévet kitevő foglalkoztatástól esik el, ha nem készül el a hálózat.

A nyolc vizsgált megaprojekt – négy vasúti (Rail Baltica, Lyon–Torino, Brenner-bázislagút, Y vasca), egy vízi úti (Szajna–Schelde), egy közúti (a romániai A1-es autópálya) és két multimodális összeköttetés (Fehmarnbelt közúti-vasúti összeköttetés és Lengyelországban a kikötőkkel összeköttetést biztosító E59-es vasúti vonal) – mindegyikének költsége meghaladja az 1 milliárd eurót és jelentős társadalmi-gazdasági hasznot várnak tőlük.

Az „Uniós közlekedési infrastruktúrák: nagyobb fokozatba kell kapcsolni a megaprojektek megvalósítását, hogy időben felléphessenek a hálózat hatásai” című, 10/2020. sz. különjelentés 23 uniós nyelven, illetve a nyolc megaprojektre vonatkozó, podcast jellegű, többnyelvű hanganyag elérhető a Számvevőszék honlapján (eca.europa.eu). A Számvevőszék korábban már több, az uniós közlekedéssel foglalkozó különjelentést kiadott (lásd: [Kiadványportál](#)).

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

*Az Európai Számvevőszék COVID-19 járvány kapcsán tett intézkedései*

*Az Európai Számvevőszék megtette a szükséges lépéseket, hogy amennyire e nehéz időkben lehetséges, a COVID-19 járvány alatt is eredményesen elláthassuk uniós közpénzellenőrzési feladatainkat, és időszerű ellenőrzési jelentéseket, véleményeket és áttekintéseket készíthessünk. Hálával tartozunk azoknak, 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. Igyekszünk enyhíteni a jelenlegi egészségügyi válság munkatársainkra gyakorolt hatását, és óvintézkedéseket tettünk, hogy a lehető legkisebbre csökkentsük az őket és családjukat érintő kockázatokat.*