

DA



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET

**Horisontal
analyse**

**Hen imod en vellykket
transportsektor i EU:
udfordringer, der skal tackles**

2018

Indhold

	Punkt
Resumé	I-XII
Mål og metode i denne horisontale analyse	01-05
Del I: Overblik over transportsektoren i EU	06-25
Fakta om transportsektoren i Den Europæiske Union	06-07
EU's vigtigste politiske mål for transportsektoren	08-12
De vigtigste interessenter i EU's transportsektor	13-16
Behov for infrastrukturinvesteringer og adgang til midler	17-25
Del II: Den aktuelle situation inden for vigtige områder af EU's transportsektor	26-63
Nuværende tendenser inden for brug af transport	26-39
Transportmængderne er steget støt og forventes fortsat at stige	26-27
Vejtransport er den foretrukne form for passager- og godstransport	28-33
Intelligente transportstyringssystemer: et uundværligt element i fremtidens transport	34-35
Nye tendenser inden for transport	36-39
Udvikling af infrastruktur	40-51
Trods fremskridt i udviklingen af transportinfrastruktur i EU er der fortsat udfordringer	40-46
TEN-T kræver betydelig finansiering - medlemsstaternes gældsætning kan være en hindring	47-51
Det indre marked	52-55
Dekarbonisering af transportsektoren	56-63
Del III: Centrale udfordringer, der skal tackles	64-91
Matchning af målsætninger med ressourcer	66
EU-håndhævelse af en tættere samordning mellem nationale infrastrukturbeslutninger og EU's politiske prioriteter	67-70
Forøgelse af EU-finansieringens merværdi	71-72

Forbedret projektstyring	73-86
Bedre planlægning ved hjælp af en grundig forudgående cost-benefit-analyse	74-78
Forenkling af regler for gennemførelse af infrastrukturprojekter	79-82
Forbedret projektovervågning	83-86
Mere opmærksomhed på vedligeholdelse og fornyelse af eksisterende infrastruktur	87-89
Øget indsats for at flytte gods fra vejtransport til andre transportformer	90-91

Bilag

Bilag I - Revisionsrettens beretninger om transport siden 2010

Bilag II - EU's ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

Bilag III - De vigtigste interesser på EU-plan

Forkortelser

Holdet bag den horisontale analyse

Resumé

I Horisontale analyser giver en bred beskrivelse og analyse af politikområder hovedsagelig baseret på offentligt tilgængelige oplysninger. Denne horisontale analyse beskriver og analyserer, hvad EU gør på transportområdet. Vi sætter fokus på investeringer i infrastruktur, der er finansieret af EU-budgettet, og fremlægger tværgående temaer, som vi har identificeret i forbindelse med nylige revisioner af de fem vigtigste transportformer, nemlig vej-, jernbane- og lufttransport, transport ad indre vandveje og søtransport. Med udgangspunkt i vores konstateringer og anbefalinger fremlægger vi en horisontal analyse af de centrale udfordringer, som udviklingen og finansieringen af transport i EU står overfor. I denne analyse indgår ud over vores egne beretninger også beretninger fra andre overordnede revisionsorganer samt centrale EU-politikdokumenter, undersøgelser, evalueringer og data samt synspunkter fra andre EU-institutioner og internationale institutioner.

II Transport er en strategisk sektor i EU's økonomi, som direkte påvirker hverdagen for alle EU-borgere, og transportsektoren skaber ca. 11 millioner job. Det er en hjørnesten i europæisk integration, da fuldt sammenkoblede og bæredygtige transportnet er en forudsætning for gennemførelsen af et velfungerende europæisk indre marked.

III Mængden af passager- og godstransport i EU er steget i de seneste årtier og forventes fortsat at stige, dog i et langsommere tempo. Vejtransport tegner sig for størstedelen af passager- og godstransporten målt i mængde, og på nuværende tidspunkt tilskynder markedet ikke i tilstrækkelig grad brugerne til at vælge andre transportformer, som generelt fortsat er økonomisk mindre konkurrencedygtige.

IV Transport er et delt kompetenceområde i EU, hvilket vil sige, at medlemsstaterne kan udøve deres egen kompetence, medmindre EU har formuleret fælles transportpolitikker og -strategier. Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) fastlægger grundlaget for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), som er et integreret multimodalt transportnet, der gør det muligt for mennesker og varer at bevæge sig hurtigere og lettere i hele EU. Dette net består af to lag. "Hovednettet", som skal være færdiggjort senest i 2030, består af de strategisk vigtigste forbindelser og knudepunkter i EU. Det "samlede" net, som skal stå færdigt senest i 2050, har et bredere mål om at sikre adgang og forbindelsesmuligheder for alle EU's regioner.

V Ansvar for at udvikle, finansiere og bygge transportinfrastruktur ligger hovedsagelig hos medlemsstaterne. EU-finansiering, som skal give EU-merværdi, må kun fungere som en katalysator og dække en brøkdel af de samlede behov. En række EU-finansieringsinstrumenter til en samlet værdi af ca. 193 milliarder euro for perioden 2007-2020 yder støtte til transportpolitik.

VI Udviklingen af EU's transportinfrastruktur kræver væsentlige investeringer. Kommissionen anslår det samlede behov for investeringer på dette område til ca. 130 milliarder euro årligt, og der kræves yderligere væsentlige investeringer til vedligeholdelse. Alene TEN-T-hovednettet anslås at koste 500 milliarder euro i perioden 2021-2030; med det samlede net og andre transportinvesteringer stiger dette beløb til ca. 1,5 billioner euro.

VII Siden den økonomiske krise i 2008 har faldende investeringer i transportinfrastruktur imidlertid forsinket moderniseringen af EU's transportnet, idet investeringsniveauet gennemsnitligt er langt under det, der er behov for. Der er behov for betydelige finansielle ressourcer for at nå TEN-T-målene efter tidsplanen. På grund af de begrænsede tilgængelige offentlige midler anses øgede private investeringer i strategisk transportinfrastruktur for at være af afgørende betydning.

VIII Tempoet i udviklingen af infrastruktur varierer i EU, idet kvaliteten af og adgangen til infrastruktur stadig halter efter, navnlig i østlige regioner. TEN-T-hovednettene er ganske vist allerede færdigetableret, eller tæt på at være det, i nogle medlemsstater, men andre har stadig lang vej igen.

IX Kommissionen har anerkendt, at den igangværende velkoordinerede udbredelse af intelligente transportstyringssystemer er afgørende for at opnå et paneuropæisk og reelt integreret transportsystem med samordnet modalitet. Desuden er automatisering, digitalisering og fælles mobilitet hurtigt tiltagende tendenser, som har potentiale til at gøre transportsystemerne mere effektive. Men ny teknologi og nye mobilitetsmønstre skaber også udfordringer med hensyn til egnetheden af den retlige ramme, beskyttelse af personoplysninger, sikkerhed, retligt ansvar og databeskyttelse.

X Kommissionen har aktivt støttet åbningen og liberaliseringen af det indre transportmarked. På dette område er der dog fortsat visse udfordringer, navnlig for så vidt angår jernbane- og lufttrafikstyring.

XI Transportsektoren tegner sig for ca. en fjerdedel af de samlede drivhusgasemissioner i EU. Da transportemissionerne begyndte at stige igen i 2014, er

denne sektor ved at blive en af de største udfordringer for EU's overordnede dekarboniseringsmål.

XII Der er sket fremskridt med hensyn til udviklingen af infrastruktur og åbningen af det indre transportmarked, og der er foreslået foranstaltninger til at fremskynde dekarboniseringen af transportsektoren, men EU står fortsat over for udfordringer med:

- at matche relevante og opnåelige målsætninger og prioriteter for transport med tilgængelige ressourcer
- at indføre effektive håndhævelsesværktøjer på EU-plan til at sikre bedre samordning af medlemsstaternes beslutninger om infrastruktur med EU's prioriteter, navnlig med hensyn til grænseoverskridende strækninger
- at fokusere EU-finansieringen på de prioriteter, der giver størst EU-merværdi
- at forbedre planlægningen, gennemførelsen og overvågningen af EU-finansierede projekter
- at sikre, at infrastruktur vedligeholdes tilstrækkeligt og er bæredygtig
- at øge indsatsen for at flytte mere gods væk fra vejene.

Mål og metode i denne horisontale analyse

01 Denne horisontale analyse beskriver og analyserer, hvad EU gør på transportområdet. Vi sætter fokus på investeringer i infrastruktur, der er finansieret af EU-budgettet, og fremlægger tværgående temaer, som vi har identificeret i forbindelse med nylige revisioner af de fem vigtigste transportformer, nemlig vej-, jernbane- og lufttransport, transport ad indre vandveje og søtransport.¹ Den Europæiske Revisionsret har offentliggjort 13 særberetninger på dette område gennem de seneste otte år (jf. **bilag I**). Med udgangspunkt i vores konstateringer og anbefalinger fremlægger vi en horisontal analyse af de centrale udfordringer, som udviklingen og finansieringen af transport i EU står over for. Det Forenede Kongeriges udtræden af EU vil sandsynligvis påvirke planlægningen og gennemførelsen af EU's transportpolitikker. Men fordi forhandlingerne var i gang på tidspunktet for offentliggørelsen af dette dokument, og fordi de konkrete konsekvenser er uvisse, har vi besluttet at udelade dette aspekt i den aktuelle horisontale analyse.

02 Den Europæiske Revisionsrets horisontale analyser giver en bred beskrivelse og analyse af EU's politikområder hovedsagelig baseret på vores tidligere arbejde og offentligt tilgængelige oplysninger. En horisontal analyse er ikke en revision: Den er ikke baseret på nyt revisionsarbejde og fremlægger ikke nye revisionsresultater eller anbefalinger. Den kan dog omfatte konklusioner og anbefalinger fra tidligere offentliggjorte beretninger. Kommissionens svar på vores resultater og anbefalinger i de beretninger, som der henvises til i dette dokument, blev offentliggjort i disse beretninger og er tilgængelige på vores websted.

03 Ud over vores egne beretninger henviser vi i denne analyse til beretninger fra andre overordnede revisionsorganer og centrale EU-dokumenter, -undersøgelser, -evalueringer og -data om transportpolitik. Desuden interviewede vi repræsentanter for Europa-Kommissionen, Europa-Parlamentet, Den Europæiske Investeringsbank og Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling (OECD). Vi opretholdt en regelmæssig dialog med Kommissionen under analyseprocessen og tog så vidt muligt højde for deres bemærkninger til indholdet i denne horisontale analyse.

¹ Andre relevante transportaspekter, som f.eks. passagerrettigheder, indgår ikke i denne analyse, men er vurderet i vores senest offentliggjorte særberetning nr. 30/2018 "EU's passagerrettigheder er omfattende, men passagererne skal stadig kæmpe for dem" (<http://eca.europa.eu>).

04 Ved at fremlægge klare og tilgængelige oplysninger til interessenter og interesserede parter er målet med denne horisontale analyse at tilskynde interessenter til at forbedre tiltag og/eller koordinere dem bedre for at øge merværdien af EU's indsats for at nå de transportpolitiske mål.

05 Analysen er struktureret som følger:

- a) **Del I** giver et overblik over EU's vigtigste politiske mål for transportsektoren, den underliggende forvaltningsramme samt omfanget og tilgængeligheden af den nødvendige finansiering.
- b) **Del II** beskriver den aktuelle situation inden for vigtige områder af EU's transportsektor.
- c) **Del III** fremlægger tværgående temaer og gør rede for de væsentligste udfordringer, som vi anser for at være af fortsat betydning.

Del I: Overblik over transportsektoren i EU

Fakta om transportsektoren i Den Europæiske Union

06 Transport er en strategisk sektor i EU's økonomi, hvor transportydelser tegner sig for omkring 5 % af EU's bruttoværditilvækst² og 5,2 % (eller ca. 11 millioner mennesker) af alle job i 2016. Transport påvirker direkte alle EU-borgeres hverdag og sikrer varestrømmen til forbrugerne fra over 11 millioner producenter og fabrikanter i EU³. Dette gør gode transportsystemer til en hjørnesten i europæisk integration. Gennemtænkte, bæredygtige og fuldt sammenkoblede transportnet er en forudsætning for gennemførelsen af et velfungerende europæisk indre marked.

07 Effektive transportydelser og -infrastrukturer er nødvendige for at udnytte den økonomiske styrke i alle EU's regioner, støtte det indre marked og væksten og fremme økonomisk, territorial og social samhørighed. På grund af transportens centrale rolle er den desuden tæt forbundet med politikområder såsom miljøet, job og vækst, konkurrence, socialpolitik og digitalisering.

EU's vigtigste politiske mål for transportsektoren

08 EU's transportpolitik er fastsat i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF)⁴. Det var et af de første områder, hvor EU meddelte, at det agtede at skabe et fælles marked, med andre ord åbningen af transportnet og indførelsen af fri udveksling af transportydelser.

09 De vigtigste dokumenter, der definerer målene for EU's transportpolitik, er de hvidbøger, som Kommissionen offentliggør ca. hvert tiende år⁵. Den seneste hvidbog

² Værdien af varer og tjenesteydelser produceret på et område, i en branche eller sektor af en økonomi.

³ Europa-Kommissionen, "*Delivering TEN-T Facts & figures*", september 2017, s. 5.

⁴ Artikel 4, stk. 2, litra g), og afsnit VI.

⁵ KOM(1992) 494 endelig af 2.12.1992, KOM(2001) 370 af 12.9.2001 og KOM(2011) 144 af 28.3.2011, *En køreplan for et fælles europæisk transportområde - mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem*.

(fra 2011) fastsætter en køreplan med ti centrale mål (jf. **bilag II**) for oprettelsen af et fælles europæisk transportområde med et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem.

10 En række strategiske dokumenter⁶ og politikdokumenter supplerer og bygger videre på prioriteterne i hvidbogen fra 2011, både med hensyn til de enkelte transportformer og set i et tværgående perspektiv.

11 For at udvikle et integreret multimodalt transportnet, der gør det muligt for mennesker og varer at bevæge sig hurtigere og lettere i hele EU, lagde TEUF (jf. afsnit XVI) også grundlaget for Det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Kommissionen offentliggjorde TEN-T-retningslinjerne i 1996 som grundlaget for udarbejdelse af TEN-T-politikken. De er blevet ændret flere gange, efterfulgt af en forordning i 2013⁷. Forordningen fastsatte frister for færdiggørelse af transportnettets "hovedlag" (2030) og "samlede lag" (2050) (jf. **tabel 1**) og gik, nok så vigtigt, væk fra en tilgang baseret på individuelt prioriterede projekter til et multimodalt EU-dækkende korridor-net. Der er nu planlagt projekter inden for rammerne af korridorplaner, som omfatter alle transportformer under 12 europæiske koordinatore, som er udpeget af Kommissionen til at fremme og føre tilsyn med den koordinerede udvikling af TEN-T-hovednettets korridorer.

⁶ Eksempel: Europa 2020: *En strategi for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst*, KOM(2010) 2020 endelig; *En rammestrategi for en modstandsdygtig energiunion med en fremadskuende klimapolitik*, COM(2015) 80 final; Den europæiske strategi for lavemissionsmobilitet, COM(2016) 501 final (2016); *En luftfartsstrategi for Europa*, COM(2015) 598 final, *Luftfart: et åbent og forbundet Europa*, COM(2017) 286 final; En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer, COM(2016) 766 final; EU's søtransportpolitik frem til 2018 - strategiske mål og anbefalinger, KOM(2009) 8 endelig; Et mobilt Europa - pakkerne: *En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle*, COM(2017) 283 final.

⁷ Forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

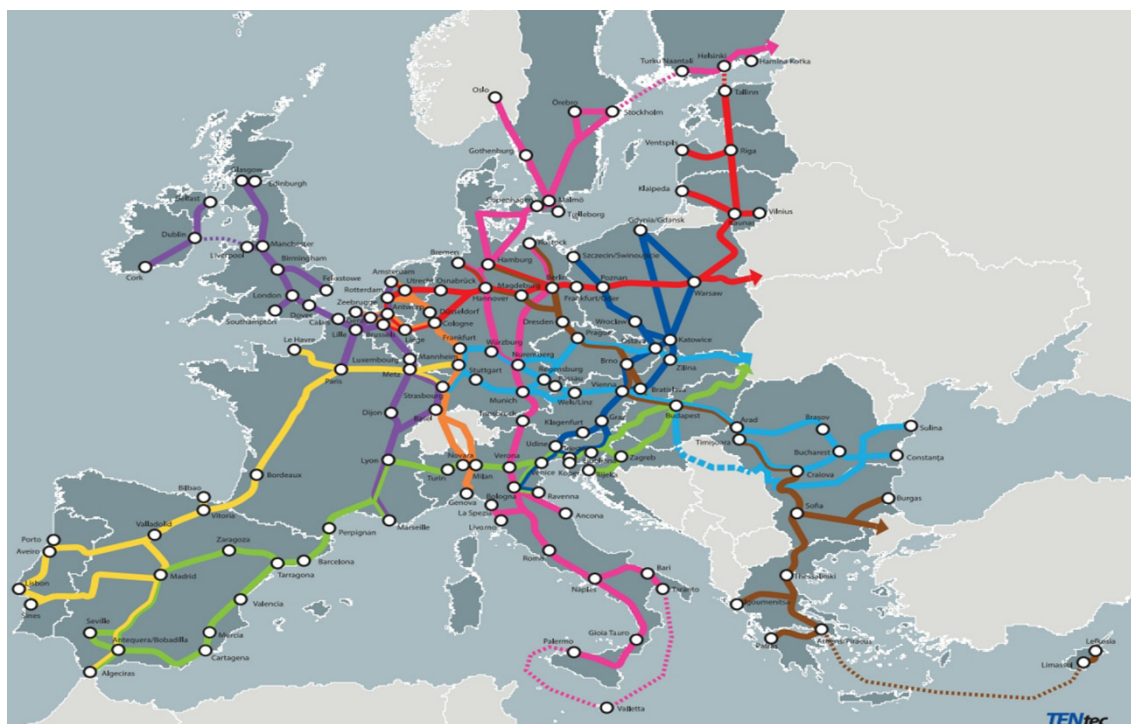
Tabel 1 - Omfanget af TEN-T

TEN-T	Hovednet (km)	Samlet net (km)
Jernbanelinjer	50 762	138 072
Veje	34 401	136 706
Indre vandveje	12 880	23 506

Kilde: Kommissionens efterfølgende evaluering af samhørighedspolitiske programmer for 2007-2013, arbejdsplan 5.

12 Det samlede net skal sikre adgang og forbindelsesmuligheder for alle EU's regioner. Hovednettet består af de strategisk vigtigste forbindelser og knudepunkter i det samlede net. Det er opbygget i ni korridorer (jf. **figur 1**) og tre horisontale prioriteter (det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS), motorveje til søs og færdselssikkerhed).

Figur 1 - TEN-T-hovednettets korridorer



Atlantehavet, Østersøen - Adriaterhavet, Middelhavet, Nordsøen - Østersøen, Nordsøen - Middelhavet, Orienten - det østlige Middelhav, Rhinen - Alperne, Rhinen - Donau, Skandinavien - Middelhavet

Kilde: Kommissionen.

De vigtigste interessenter i EU's transportsektor

13 Transport er et område, hvor EU og medlemsstaterne har delt kompetence⁸. Det betyder, at EU og medlemsstaterne hver især kan lovgive og vedtage juridisk bindende retsakter. Medlemsstaterne kan vedtage love og regler, medmindre EU har udarbejdet fælles transportpolitikker og -strategier.

14 De vigtigste interessenter på EU-plan er Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet (jf. **bilag III**). Som på alle EU-politikområder foreslår Kommissionen lovgivning og gennemfører politik, mens Europa-Parlamentet og Rådet vedtager lovgivning, der generelt er baseret på Kommissionens forslag.

15 De vigtigste interessenter i medlemsstaterne er de nationale, regionale og lokale myndigheder, som er ansvarlige for transport- og investeringspolitik, samt fragt- og passagertransportører.

16 Mere vigtigt er det, at millioner af borgere og virksomheder benytter sig af transportnet og -ydelser.

Behov for infrastrukturinvesteringer og adgang til midler

17 Ansvar for at udvikle, finansiere og bygge transportinfrastruktur ligger hovedsagelig hos medlemsstaterne. EU-finansiering, som skal give EU-merværdi, må kun fungere som en katalysator og dække en brøkdel af de samlede behov.

18 Udviklingen af EU's transportinfrastruktur kræver væsentlige investeringer. Kommissionen anslår, at det samlede investeringsbehov på dette område (både TEN-T og byinfrastruktur) er ca. 130 milliarder euro om året. Der er behov for yderligere væsentlige investeringer til vedligeholdelse⁹. Det anslås, at investeringsbehovet til at

⁸ Artikel 4, stk. 2, litra g) og h), i TEUF.

⁹ Europa-Kommissionen, *Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle*, COM(2017) 283 final af 31.5.2017, s. 7.

udvikle hovednettet er 500 milliarder euro for perioden 2021-2030. Med det samlede net¹⁰ og andre transportinvesteringer øges tallet til ca. 1,5 billioner euro¹¹.

19 Siden den økonomiske krise i 2008 har faldende investeringer i transportinfrastruktur imidlertid forsinket moderniseringen af EU's transportnet¹². Ifølge Kommissionens seneste statusrapport om TEN-T¹³ har det gennemsnitlige investeringsniveau i EU været langt under 100 milliarder euro om året siden krisens begyndelse.

20 En række EU-finansieringsinstrumenter til en samlet værdi af ca. 193 milliarder euro for perioden 2007-2020 yder støtte til transportpolitik (jf. **tabel 2**). Denne støtte gennemføres under både direkte og delt forvaltning¹⁴. De to vigtigste instrumenter er Connecting Europe-faciliteten (CEF)¹⁵ og de europæiske struktur- og investeringsfonde (ESIF). Det første (forvaltes direkte af Kommissionen) prioriterer TEN-T-hovednettet, grænseoverskridende forbindelser, afskaffelse af flaskehalse og interoperabilitetsprojekter, mens det andet instrument (gennemføres under delt forvaltning) udvider disse prioriteter til at omfatte forbedring af regional mobilitet og forbindelse af sekundære og tertiære knudepunkter med TEN-T-infrastrukturen¹⁶.

¹⁰ TEN-T-forordningen fra 2013 fastsætter 2050 som fristen for færdiggørelse af det samlede net.

¹¹ Europa-Kommissionen, "*Delivering TEN-T: Facts & figures*", september 2017.

¹² Europa-Kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues - 2018*, s. 12.

¹³ Statusrapport om gennemførelsen af TEN-T-nettet i 2014-2015, COM(2017) 327 final, 19.6.2017, s. 3.

¹⁴ Under direkte forvaltning (f.eks. CEF, Horisont) udvælger Kommissionen kontrahenter, giver tilskud, overfører midler og overvåger samfinansierede aktiviteter. Under delt forvaltning (f.eks. ESIF) uddelegerer Kommissionen gennemførelsen af en del af budgettet til medlemsstaterne, men har det endelige ansvar.

¹⁵ Jf. forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten.

¹⁶ Omkring 47 % af Samhørighedsfondens midler i perioden 2007-2013 gik til TEN-T-projekter. Jf. Europa-Kommissionen, *Transport - endelig rapport - arbejdsplan 5 – "Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes for 2007-2013, focusing on the ERDF and the Cohesion Fund"*, 2016, s. 97.

Tabel 2 - Tildelinger til EU's transportbudget for perioden 2007-2020 (milliarder euro)

Instrument	2007-2013	2014-2020	I alt
EFRU og Samhørighedsfonden/ESI-fondene	81,8	68,5	150,3
TEN-T	8,0	-	8,0
Marco Polo	0,5	-	0,5
CEF-Transport	-	24,1 ²	24,1
RP7 ¹ -Transport	4,2	-	4,2
Horisont 2020-Transport	-	6,3	6,3
I alt	94,5	98,9	193,4

¹ Syvende rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling.

² Herunder 11,3 milliarder euro overført fra Samhørighedsfonden

Kilde: Revisionsretten baseret på offentligt tilgængelige data.

21 Størstedelen af EU-midlerne (78 %) til finansiering af transport i de to programmeringsperioder fra 2007 til 2020 hører under delt forvaltning. Men den del af midlerne, som forvaltes direkte af Kommissionen, er stigende fra 13 % for 2007-2013 til 31 % for 2014-2020.

22 Transport har været det største udgiftsområde for EFRU og Samhørighedsfonden i begge programmeringsperioder (24 % af den samlede tildeling for 2007-2013 og 20 % for 2014-2020). Næsten halvdelen af EFRU's og Samhørighedsfondens midler til transport for 2007-2020 er afsat til veje (jf. **tabel 3**).






Tabel 3 - Budgettildelinger fra EFRU og Samhørighedsfonden til transportsektoren for 2007-2020 (milliarder euro)

Sektor	2007-2013	% af totalen	2014-2020	% af totalen
Vej	42,6	52 %	30,0	44 %
Jernbane	23,1	28 %	18,6	27 %
Bytransport	8,2	10 %	12,5	18 %
Havne	3,1	4 %	2,0	3 %
Multimodal transport	1,8	2 %	2,2	3 %
Intelligente transportsystemer	1,0	1 %	2,1	3 %
Indre vandveje	0,4	1 %	0,7	1 %
Luft	1,6	2 %	0,4	1 %
Transport i alt	81,8	100 %	68,5	100 %

Kilde: Revisionsretten, baseret på data fra Kommissionen.

23 CEF (kun perioden 2014-2020) havde tildelt 22,3 milliarder euro (ca. 93 % af det samlede budget for CEF-Transport) til projekter pr. december 2017 (jf. **tabel 4**). De fleste af de finansierede projekter vedrører hovednetkorridorerne (79 %) og bæredygtige transportformer såsom jernbaner og indre vandveje.

Tabel 4 - Tildelinger under CEF

Sektor	Tildelt i alt til projekter (december 2017, mia. EUR)		% af totalen
Jernbane	16,4		74 %
Indre vandveje	1,7		8 %
Vej	1,7		8 %
Luft	1,3		6 %
Søtransport	0,9		4 %
Multimodal	0,3		1 %
I alt	22,3		100 %

Kilde: Revisionsretten baseret på data fra Kommissionen.

24 I skrivende stund var budgettildelingerne for den flerårige finansielle ramme 2021-2027 endnu ikke vedtaget. Kommissionens forslag om en CEF-forordning¹⁷ vil betyde en øremærkning af 30,6 milliarder euro til transport, herunder et bidrag på 11,3 milliarder fra Samhørighedsfonden. I Kommissionens forslag om en forordning for 2021-2027, der fastsætter fælles bestemmelser for syv fonde med delt forvaltning¹⁸, foreslås i alt 242 milliarder euro til EFRU og Samhørighedsfonden, men det indeholder ingen oplysninger om tildelinger pr. sektor på nuværende tidspunkt.

25 OECD har understreget vigtigheden af øgede investeringer fra den private sektor i strategisk transportinfrastruktur for at kompensere for manglen på offentlige midler¹⁹.

¹⁷ Forslag om en forordning til oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og forordning (EU) nr. 283/2014, COM(2018) 438 final af 6.6.2018.

¹⁸ Forslag om en forordning, der fastsætter fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl- og Migrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for grænseforvaltning og visa (COM(2018) 375 final af 29.5.2018).

¹⁹ OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings*, OECD-publikationer, Paris, 2011, s. 6.

EU anvender finansielle instrumenter såsom lån og garantier (jf. nedenfor) til at tiltrække private investeringer i transport.

- a) CEF-låneinstrumentet, som anvender EU's budget til at yde garantier primært til EIB-finansiering, har støttet 10 transportprojekter og mobiliseret investeringer for mere end 13 milliarder euro.
- b) EIB-gruppen og Kommissionen lancerede i fællesskab Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI) i 2015 med det formål at afhjælpe det aktuelle investeringsunderskud i EU. Indtil videre har det ydet finansiering på 5,6 milliarder euro til 45 projekter, som bidrager til transportmålene²⁰.
- c) Desuden har EIB ydet ca. 140 milliarder euro i lån til transportprojekter i perioden 2007-2018²¹.

²⁰ Liste over EFSI-projekter pr. oktober 2018 - undertegnede projekter (<http://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/index.htm>).

²¹ EIB-finansierede projekter pr. oktober 2018 (<http://www.eib.org/en/projects/loan/list/index>).

Del II: Den aktuelle situation inden for vigtige områder af EU's transportsektor

Nuværende tendenser inden for brug af transport

Transportmængderne er steget støt og forventes fortsat at stige

26 Mængden af passager- og godstransport i EU er steget støt i de seneste årtier²² fra 5 335 milliarder passagerkilometer i 1995 til 6 802 milliarder i 2016 for passagertransport og fra 2 846 milliarder tonkilometer i 1995 til 3 661 milliarder i 2016 for gods. Kommissionen anslår, at disse tal fortsat vil stige, dog i et langsommere tempo end tidligere. Den forudser en stigning på 42 % for passagertransport og 60 % for indenlandsk gods mellem 2010-2050²³. Den forventede stigning for international søtransport er endnu større med 71 % i den samme periode.

27 Stigningen i transportmængder kan give kapacitetsudfordringer i EU for visse transportformer. Trafikoverbelastning er allerede et stort miljømæssigt og økonomisk problem, der aktuelt koster EU anslået 140 milliarder euro hvert år²⁴. Omkostningerne ved trafikoverbelastning forventes at stige med mere end 40 % i 2050 (i forhold til 2010)²⁵.

²² Europa-Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2018, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²³ Et mobilt Europa: En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle, COM(2017) 283 final, s. 4.

²⁴ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/connect-to-compete-people_2016_en.pdf.

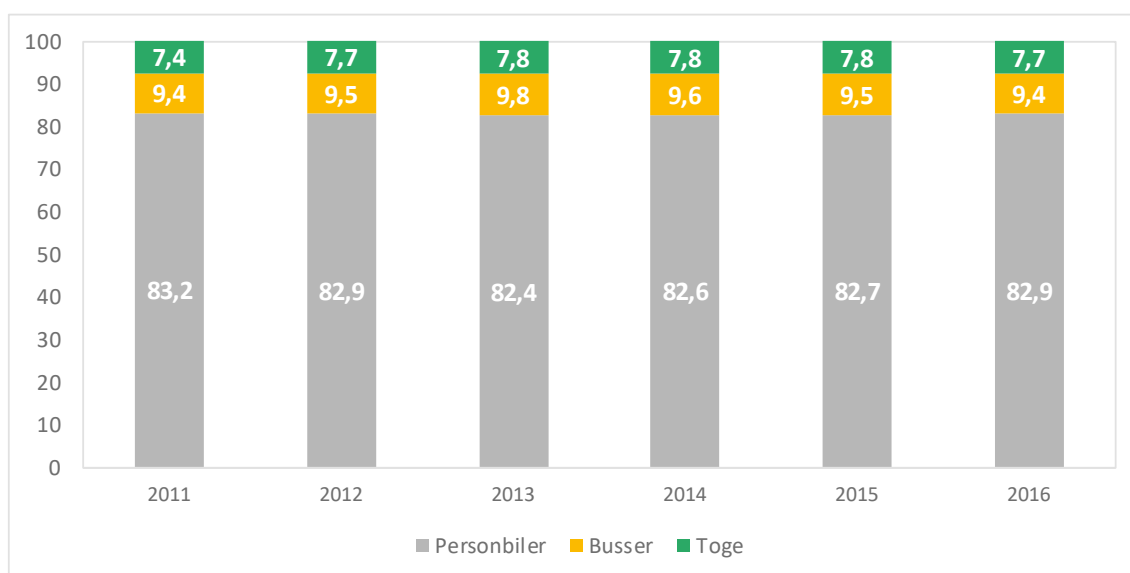
²⁵ Konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, SWD(2017) 180 final af 31.5.2017, bilag 4, s. 38.

Vejtransport er den foretrukne form for passager- og godstransport

28 Vejtransporten tegner sig for størstedelen af passager- og godstransporten målt i mængde²⁶. Bilkørsel er den dominerende form for passagertransport med ca. 71 % af al transportaktivitet i passagerkilometer, efterfulgt af luft-, bus- og jernbanetransport med henholdsvis ca. 10 %, 8 % og 7 %. Veje tegner sig desuden for 49 % af godstransport i EU, efterfulgt af sø- og jernbanetransport²⁷ med henholdsvis ca. 32 % og 11 %.

29 Vejtransportens dominans er endnu mere markant, når det kun gælder indenlandsk (ekskl. sø- og lufttransport) passager- og godstransport. **Figur 2** viser, at størstedelen af passagerkilometer tilbagelægges i biler.

Figur 2 - Procentvis andel af passager-km tilbagelagt i biler, busser og tog i EU-28



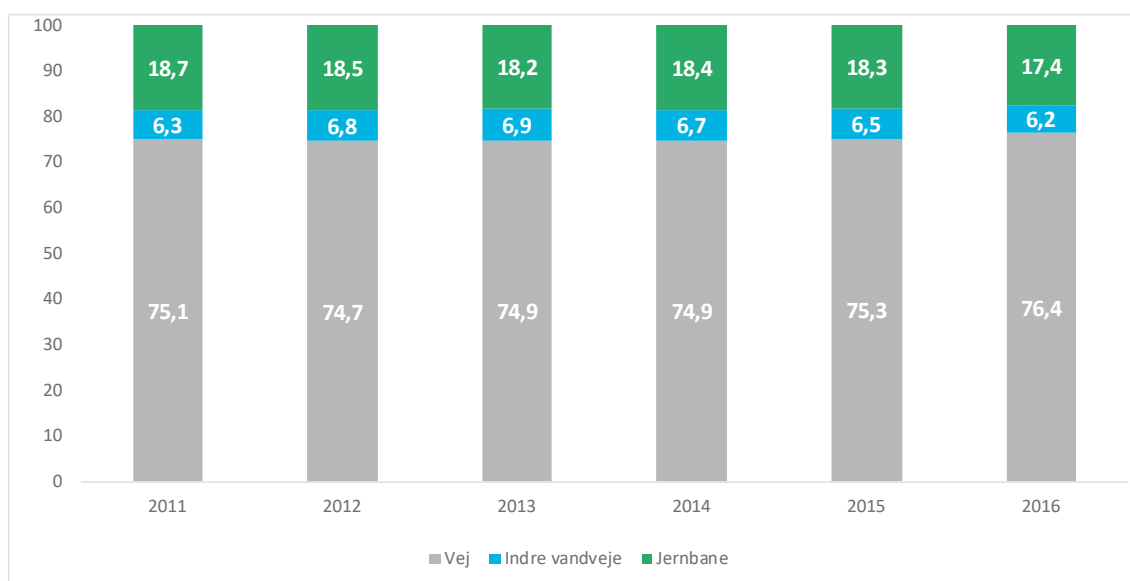
Kilde: Statistiske oplysninger fra Eurostat (pr. juni 2018). Summen af tallene er muligvis ikke lig med 100 % på grund af afrunding.

²⁶ Europa-Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2018, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²⁷ Jernbanegodstransporten præsterer anderledes i andre dele af verden, hvor den ofte er den dominerende transportform med markedsandele på 40 % og derover (f.eks. i USA, Australien, Kina, Indien og Sydafrika). Jf. vores særberetning nr. 8/2016 "Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor" (<http://eca.europa.eu>).

30 Selv om målsætningen i hvidbogen fra 2011 om at flytte 30 % af vejgodstransporten over 300 km til andre former, f.eks. jernbane- eller vandvejstransport, i 2030 og mere end 50 % senest i 2050, og trods EU's større vægt på miljøvenlige transportformer, er andelen af indenlandsk godstransport ad vej faktisk steget fra 75,1 % i 2011 til 76,4 % senest i 2016 (jf. **figur 3**).

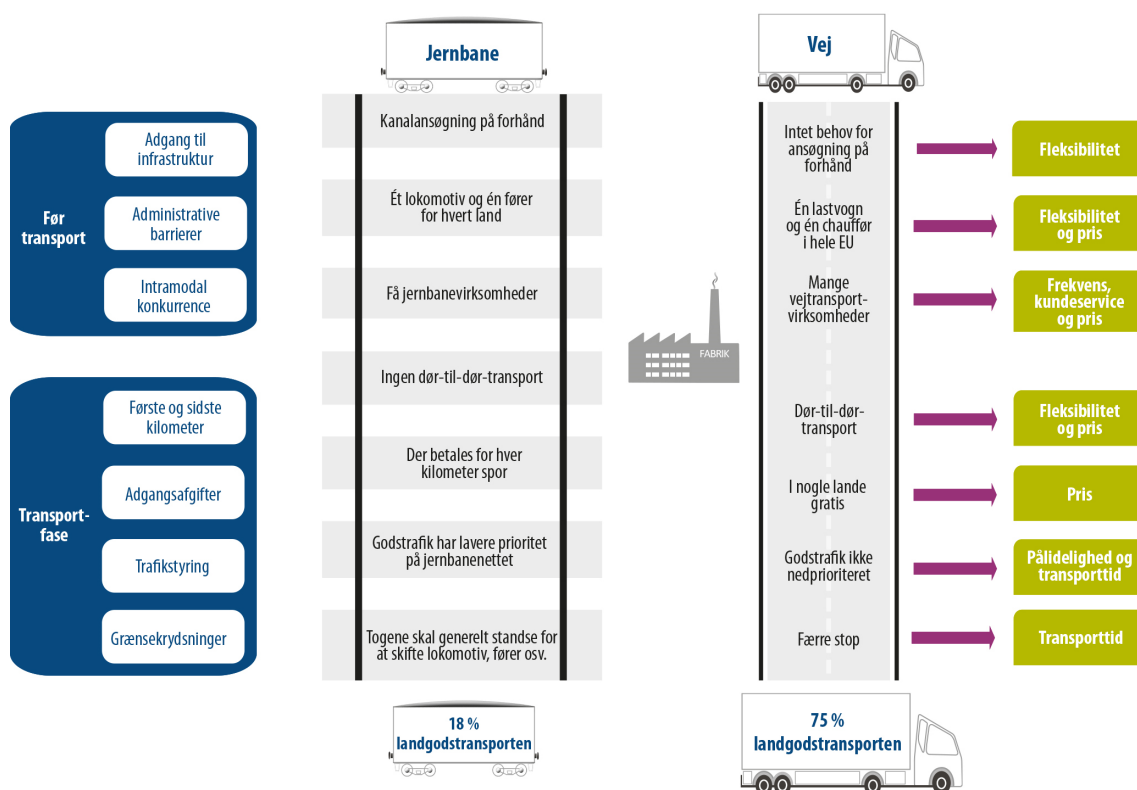
Figur 3 - Procentvis andel af godston-km transporteret ad vej, indre vandveje og jernbane i EU-28



Kilde: Statistiske oplysninger fra Eurostat (pr. juni 2018). Summen af tallene er muligvis ikke lig med 100 % på grund af afrunding.

31 Vejtransport er den foretrukne måde til at sende varer i EU på grund af fordelene med hensyn til fleksibilitet, pålidelighed, pris, tid og dør-til-dør-levering. I 2016 offentliggjorde Revisionsretten en særberetning om jernbanegodstransport i EU. Vi sammenlignede udfordringerne for de godstransportører, som benytter jernbanetransport, og dem, der benytter vejtransport. På nuværende tidspunkt tilskynder markedet ikke brugere tilstrækkeligt til at skifte fra vejtransport til andre transportformer, som fortsat er økonomisk mindre konkurrencedygtige. **Figur 4** viser nogle af hovedårsagerne til, at jernbaner klarer sig dårligere end veje til godstransport.

Figur 4 - Udfordringerne for jernbanetransporten i forhold til vejtransporten i forbindelse med godstransport



Kilde: Revisionsrettens særberetning nr. 8/2016 "Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor".

32 Transporten volder skader, f.eks. ulykker, drivhusgasemissioner, luftforurening og støj, der medfører sociale og økonomiske omkostninger. Inden indregning af trafikoverbelastning blev skader ved transport anslået til at koste ca. 4 % af EU's BNP i 2011. Som det også fremgik af vores seneste beretning om højhastighedstog²⁸, er der en løbende debat i EU om opkrævningsystemer (især vejafgifter), hvor der overvejes både brugeren betaler-princippet og forureneren betaler-princippet på alle de forskellige transportformer. Det er et udtryk for, at man er klar over behovet for en grundig analyse af de mulige ulemper og fordele ved internalisering af eksterne omkostninger. Internaliseringen af eksterne omkostninger betyder, at brugerne betaler de omkostninger, de forårsager, hvilket giver et incitament til at ændre deres adfærd for at reducere disse omkostninger. Internalisering vil få stor betydning for transportnettene, prisen for slutbrugerne og brugen af transportinfrastruktur. Kommissionen foretager i øjeblikket en undersøgelse om internaliseringen af eksterne omkostninger ("Bæredygtige transportinfrastrukturafgifter og internalisering af eksterne transportomkostninger") med henblik på både at vurdere, i hvilket omfang

²⁸ Særberetning nr. 19/2018 "Et europæisk højhastighedsjernbanenet: ikke en realitet, men et ineffektivt kludetæppe" (<http://eca.europa.eu>).

brugeren betaler-princippet og forureneren betaler-princippet allerede anvendes på de forskellige transportformer i medlemsstaterne, og at udforme et bidrag til debatten. Resultaterne af undersøgelsen forventes at foreligge medio 2019.

33 Øget multimodal transport, som i mange år været et af hovedmålene for EU's transportpolitik, kan spille en rolle i skiftet væk fra vejtransport. Multimodalitet henviser til brugen af forskellige transportformer under den samme tur. Trods en vis fremgang i de senere år er multimodal transport fortsat ikke udbredt i Europa²⁹. EU's vigtigste juridiske instrument, som direkte støtter multimodal transport, er direktivet om kombineret transport fra 1992³⁰, som er ved at blive ændret i skrivende stund. Multimodale projekter støttes primært via EFRU og Samhørighedsfonden med et tildelt beløb på ca. 4 milliarder euro i perioden 2007-2020. Kommissionen udnævnte 2018 som "året for multimodalitet"; et år, hvor Kommissionen ville øge den rolle, som multimodalitet spiller i EU's transportsystem.

Intelligente transportstyringssystemer: et uundværligt element i fremtidens transport

34 Intelligente transportstyringssystemer henviser til en række digitale trafikstyrings- og trafikinformationssystemer, som dækker forskellige transportformer (jf. **tekstboks 1**). Kommissionen har anerkendt, at den vellykkede koordinerede indførelse af sådanne systemer er afgørende for at opnå et paneuropæisk og fuldt integreret transportsystem med samordnet modalitet og udgør et uundværligt element i fremtidens transport³¹. Indførelsen er i gang med ca. 3,1 milliard euro tildelt

²⁹ Ifølge Kommissionens arbejdsdokument SWD(2017) 362 final, *konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne*, udgjorde intermodal transport i 2015 18 % af godstransporten i EU (ekskl. luft- og rørledningstransport samt søtransport med lande uden for EU) efter en årlig vækst på i gennemsnit 3,5 % i de fem foregående år.

³⁰ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

³¹ Europa-Kommissionen, *The implementation of the 2011 White Paper on Transport "Roadmap to a Single European Transport Area – towards a competitive and resource-efficient transport system" five years after its publication: achievements and challenges*, SWD(2016) 226 final af 1.7.2016, s. 24-25.

fra EFRU og Samhørighedsfonden for 2007-2020 og yderligere 3 milliarder euro tildelt fra CEF ved udgangen af 2017.

Tekstboks 1

Intelligente transportstyringssystemer

- Intelligente transportsystemer (ITS) anvender informations- og kommunikationsteknologier på vejtransportområdet, herunder infrastruktur, køretøjer og brugere, samt trafik- og mobilitetsstyring, og grænseflader til andre transportformer.
- Det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) er et projekt, der har til formål at erstatte Europas mange nationale togkontrol- og togstyringssystemer med et fælles system.
- ATM-forskning i det fælles europæiske luftrum (SESAR) er et projekt, der har til formål at forbedre lufttrafikstyringen (ATM) ved at modernisere og harmonisere ATM-systemer gennem fastlæggelse, udvikling, validering og gennemførelse af innovative teknologiske og operationelle ATM-løsninger.
- Flodinformationstjenester (RIS) blev oprettet for at muliggøre hurtig overførsel af elektroniske data mellem skib og kyst ved hjælp af udveksling af prognose- og realtidsoplysninger.
- Det primære formål med trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten (VTMIS) er at øge sikkerheden og minimere skibssulykkers miljøpåvirkning.

35 Desuden har det europæiske globale satellitnavigationssystem (Galileo) til formål at sikre bedre oplysninger om position og tid, hvilket bør have en positiv virkning for transportydelse og brugere. Da transport i stigende grad er blevet afhængig af satellitsignaler til præcis positionering, udnævnte hvidbogen fra 2011 udviklingen af Galileo som en af dens målsætninger. Galileo blev lanceret som EU's alternativ til amerikanernes GPS og russernes GLONASS, så EU kunne opnå selvstændighed i denne strategiske sektor. Systemet anslås at koste i alt ca. 10,5 milliarder euro og omfatter 30 satellitter og den tilknyttede jordinfrastruktur. Udviklingen af Galileo pågår; Kommissionen forventer at færdiggøre projektet inden udgangen af 2020.

Nye tendenser inden for transport

36 Automatisering, digitalisering og fælles mobilitet er hurtigt tiltagende tendenser (jf. **tekstboks 2**), som har potentiale til at gøre transportsystemer mere effektive og derved forbedre færdselssikkerheden³², reducere miljøpåvirkninger og afhjælpe trafikoverbelastning.

Tekstboks 2

Nye tendenser inden for transport

- Automatisering: automatisk udførelse af mindst nogle af et køretøjs funktioner uden førerens/operatørens indgriben.
- Digitalisering: udveksling af data mellem forskellige aktører i transportsystemet, så udbud og efterspørgsel kan matches i realtid, hvilket fører til en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne. Digitalisering kan hjælpe med at skabe et reelt multimodalt transportsystem ved at kombinere alle transportformer i én velfungerende mobilitetstjeneste for mennesker og varer.
- Fælles mobilitet: fælles brug af køretøjer, f.eks. delecycler eller -biler.

37 I dag testes fuldautomatiske køretøjer, og den teknologiske udvikling vil i sidste ende kunne gøre dem til et dagligdags syn på vejene. Fuldautomatisk kørsel vil kræve avanceret telekommunikations- og satellitinfrastruktur samt -tjenester til positionsbestemmelse og kommunikation mellem køretøjer. Når Galileo er endeligt udviklet, vil systemet udføre de nødvendige tjenester til at opfylde disse behov.

38 Men ny teknologi og nye mobilitetsmønstre skaber også udfordringer med hensyn til egnetheden af den retlige ramme, beskyttelse af personoplysninger, sikkerhed, retligt ansvar og databeskyttelse³³. EU-strategien for fremtidens mobilitet fra 2018³⁴ indeholder Kommissionens forslag til at tackle disse væsentlige forhold.

³² Betydelige fremskridt i de seneste årtier (trafikdræbte faldet fra næsten 55 000 i 2001 til 25 650 i 2016) har gjort EU til verdens sikreste vejtransportområde, men fremgangen er gået i stå igennem de seneste fire år. Der er behov for en yderligere indsats for at opfylde hvidbogens målsætning om "nul trafikdrab" senest i 2050.

³³ SWD(2016) 226 final, s. 38.

³⁴ Europa-Kommissionen, *På vej til automatiseret mobilitet: En EU-strategi for fremtidens mobilitet*, COM(2018) 283 final af 17.5.2018.

39 Tilpasningen af infrastruktur til nye mobilitetsmønstre og opbygningen af ny infrastruktur til rene, alternative brændstoffer udgør yderligere udfordringer, som kræver nye investeringer og en ændret tilgang til udformningen af netværk og forretningsmodeller. Der kræves en opladningsinfrastruktur for at fremme udviklingen af elektromobilitet, navnlig for så vidt angår udbredelsen af elbiler³⁵. I 2013 lancerede EU sin strategi for rene brændstoffer³⁶, der har til formål at sikre et netværk af alternative tankstationer (herunder elektriske ladestander) med standardiseret udformning og anvendelse.

Udvikling af infrastruktur

Trods fremskridt i udviklingen af transportinfrastruktur i EU er der fortsat udfordringer

40 Problemfri dør-til-dør-mobilitet for personer og varer i EU afhænger af en avanceret og velfungerende transportinfrastruktur. Den vigtigste byggesten i udviklingen af det europæiske transportsystem er færdiggørelsen af TEN-T. Andre lag i transportsystemet, f.eks. bytransport, er også vigtige, fordi mange af sektorens negative eksterne virkninger (f.eks. ulykker, forurening og støj) mærkes mest direkte på disse lag.

41 Udvidelsen af EU fra 15 til 28 medlemsstater medførte ændringer i erhvervslivets logistikkæder og geografiske mønstre og gjorde den strukturelle udfordring med hensyn til hurtig udvikling af EU's transportinfrastruktur større, navnlig i de nye medlemsstater.

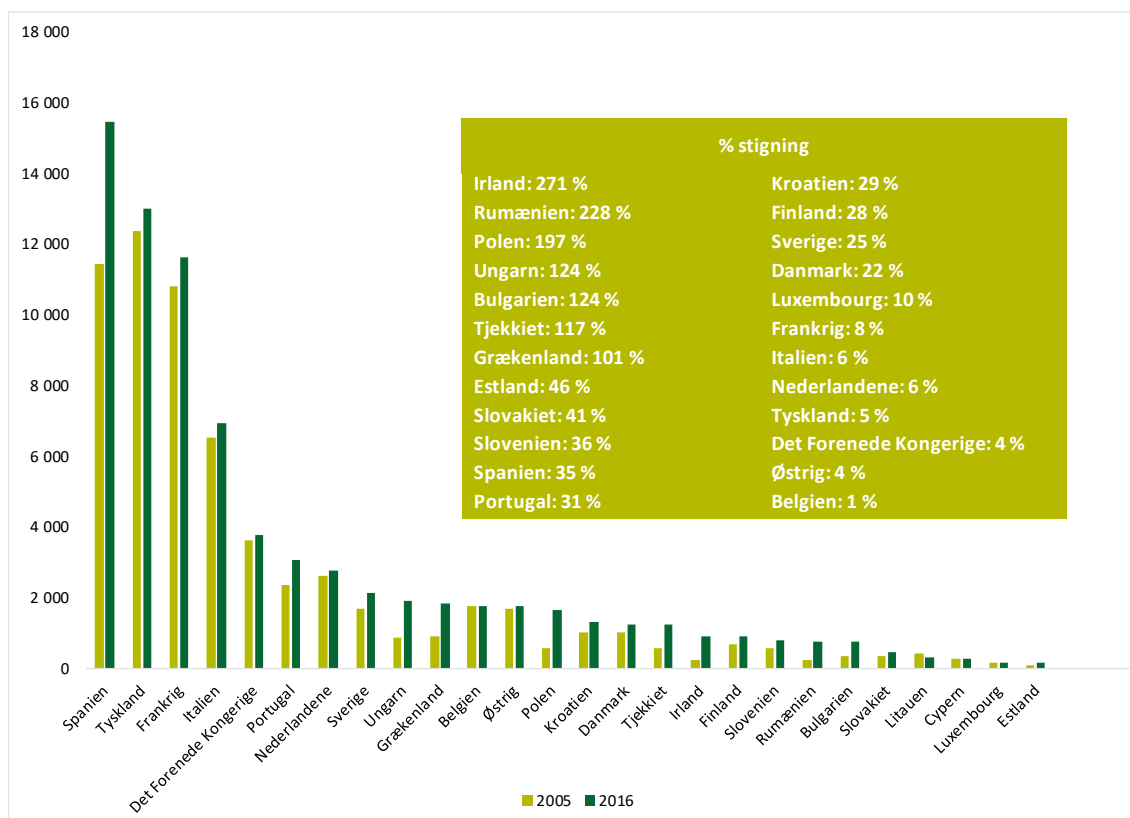
42 Som den mest fleksible transportform har vejtransporten lettest tilpasset sig den nye virkelighed, hvorimod det kræver en større indsats at modernisere og udbygge transportnettet og forbindelserne i forbindelse med f.eks. jernbanetransporten.

Figur 5 og **figur 6** viser udviklingen i længden af (både i absolutte tal og i procent) af motorveje og jernbaner i EU i årtiet frem til 2016.

³⁵ Af den samlede personbilpark udgjorde plugin-hybridbiler i 2017 kun ca. 0,3 % i EU, Europa-Parlamentet, undersøgelse for TRAN-udvalget - "Charging infrastructure for electric road vehicles", s. 13.

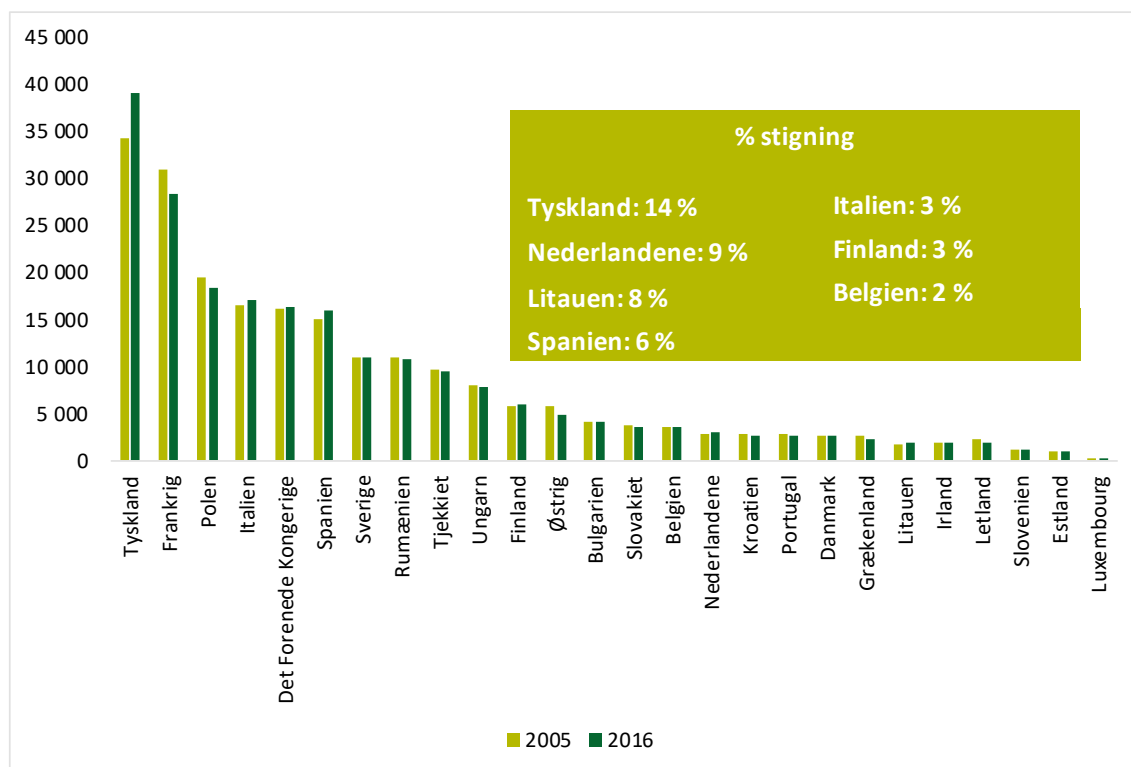
³⁶ Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer, COM(2013) 17 final af 24.1.2013.

Figur 5 - Motorvejslængde 2005-2016 i EU-28 (i km)



Kilde: Revisionsretten, baseret på Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook, 2018. Ingen data for Malta og Letland.

Figur 6 - Jernbanelængde 2005-2016 i EU-28 (i km)



Kilde: Revisionsretten, baseret på Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook, 2018. Cypern og Malta har intet jernbanenet.

43 Tempoet i udviklingen af infrastruktur varierer i EU, idet kvaliteten og tilgængeligheden af infrastruktur stadig halter efter, navnlig i østlige regioner³⁷ (færre motorveje og højhastighedslinjer, konventionelle jernbaner, der trænger til opgradering og har længere rejsetider end i Vesteuropa). Desuden er der stadig manglende forbindelser og flaskehalse i EU's transportnet, hvor de udgør alvorlige hindringer for trafikstrømmen. Grænsepassager er særligt berørt i denne henseende. Eksempelvis er 149 (41 %) af de 365 grænseoverskridende jernbaneforbindelser, som Kommissionen har identificeret, ikke i drift i dag³⁸.

44 Nogle medlemsstater har allerede færdiggjort, eller er tæt på at færdiggøre, deres del af TEN-T-hovednettet, mens andre stadig har lang vej igen³⁹. Ud over de

³⁷ Europa-Kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues – 2018*, s. 13.

³⁸ De fleste af de manglende forbindelser er ikke placeret i en TEN-T-korridor eller i det samlede net. Jf. Kommissionens analyse fra 2018 *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*, s. 13.

³⁹ Jf. GD MOVE's resultattavle for transport for de seneste tilgængelige data (pr. ultimo 2015) (https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_en).

regelmæssigt ajourførte korridorarbejdsplaner⁴⁰ udsendte Kommissionen i 2017 en statusrapport⁴¹ om gennemførelsen af TEN-T i 2014 og 2015. Rapporten konkluderede, at der er gjort fremskridt, men generelt kan det antages, at der i de fleste tilfælde stadig er behov for betydelige forbedringer og væsentlige investeringer for at opfylde TEN-T-målene.

45 Væsentlige EU-investeringer⁴² har bidraget til at forbedre forbindelserne og adgangen. Eksempelvis støttede Samhørighedsfonden i perioden 2007-2013 anlæggelse af 3 875 km nye veje (47 % heraf var TEN-T) og fornyelse af mere end 23 000 km veje; en samlet længde svarende til ca. 10 % af hovedvejsnettet i de 15 støtteberettigede medlemsstater⁴³. Resultatet var bedre vejadgang for millioner af mennesker og kortere rejsetider⁴⁴. Samhørighedsfonden støttede desuden anlæggelse og fornyelse af 3 405 km jernbanelinjer (49 % TEN-T) svarende til lidt over 2 % af hele jernbanenet⁴⁵.

46 For at fortsætte arbejdet med at rette op på forskellene mellem medlemsstaterne er der desuden planlagt betydelige EU-udgifter i perioden 2014-2020⁴⁶:

- a) Der er planlagt ca. 70 milliarder euro fra ESIF til EU-medfinansiering: 34 milliarder euro til TEN-T-infrastruktur og 36 milliarder euro til

⁴⁰ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/downloads_en.

⁴¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/com20170327-progress-report-tent-2014-2015.pdf>.

⁴² Investeringer i transport tegnede sig for over 40 % af de samlede statslige kapitaludgifter til transport i perioden 2007-2013 i EU-12; jf. *Kommissionens syvende rapport om økonomisk, social og territorial samhørighed, 2017*, s. 198.

⁴³ De medlemsstater, som er berettigede til støtte fra Samhørighedsfonden er Bulgarien, Cypern, Estland, Grækenland, Letland, Litauen, Kroatien, Malta, Polen, Portugal, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet og Ungarn.

⁴⁴ Europa-Parlamentet, *Betænkning om gennemførelse af samhørighedspolitikken og det tematiske mål "fremme af bæredygtig transport og afskaffelse af flaskehalse i vigtige netinfrastrukturer"* - artikel 9, stk. 7, i forordningen om fælles bestemmelser (2017/2285(INI), 4.4.2018.

⁴⁵ Europa-Kommissionen, Transport - endelig rapport - arbejdsplan 5 - "Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes for 2007-2013, focusing on the ERDF and the Cohesion Fund", 2016, s. 3-4, 42, 46.

⁴⁶ Europa-Kommissionen, *Delivering TEN-T - Fact and Figures*, september, 2017.

transportinvesteringsprojekter, der er forbundet med eller supplerer TEN-T-projekter. Investeringen vil dække 977 km indre vandveje, anlæggelse af 3 414 km veje og 9 742 km vejfornyelse, anlæggelse af 1 136 km og opgradering af 9 680 km jernbanelinjer og 748 km nye eller forbedrede sporvogns- og metrolinjer.

- b) Desuden fokuserer budgettet på 24,1 milliard euro for CEF-Transport (inkl. 11,3 milliarder til de medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden) primært på jernbaneprojekter i TEN-T-hovednettet. De forventede resultater af disse projekter omfatter bl.a. fjernelsen senest i 2020 af 243 flaskehalse på jernbaner, veje og indre vandveje, 3 088 nye forsyningspunkter med alternative brændstoffer til vejtransport, 1 790 km jernbaner tilpasset standardsporvidden, 5 788 km udstyret med ERTMS, 1 753 km elektrificeret, 2 804 km forbedrede godstogsstrækninger og 3 862 km opgraderede indre vandveje.

TEN-T kræver betydelig finansiering - medlemsstaternes gældsætning kan være en hindring

47 Trods væsentlige investeringer på nationalt plan og EU-plan, der allerede er foretaget, og som har medvirket til bedre forbindelser og adgang, er der behov for meget mere for at opfylde TEN-T-målene (jf. **punkt 17**).

48 Ansvar for at udvikle, finansiere og bygge transportinfrastruktur ligger hovedsagelig hos medlemsstaterne. Desuden er EU nået til enighed om, at medlemsstaternes årlige offentlige underskud ikke bør være over 3 %, og at medlemsstaternes gæld i forhold til BNP ikke bør være over 60 % (Maastrichtkriterierne⁴⁷). Så selv om målene for færdiggørelsen af TEN-T indgår i en forordning, kan national gældsætning i nogle tilfælde begrænse medlemsstaternes investeringskapacitet yderligere. Nedbringelsen af den offentlige gæld og forøgelsen af offentlige investeringer, herunder i transport, kan derfor være modstridende mål.

⁴⁷ Eurokonvergenskriterierne (også kendt som "Maastrichtkriterierne") er baseret på artikel 140 i TEUF. Medlemsstaterne skal opfylde disse kriterier for at indtræde i tredje fase af Den Økonomiske og Monetære Union og vedtage euroen som deres møntfod.

49 OECD har anerkendt denne udfordring og behovet for bedre finansiering og finansieringsordninger i mange lande på grund af de nuværende høje underskuds- og gælds niveauer og andre belastninger af nationale budgetter⁴⁸.

50 Europa-Parlamentet har endvidere bemærket, at medlemsstater i økonomiske og budgetmæssige vanskeligheder ikke har været i stand til at medfinansiere godsprojekter, og mener, at projekter, der vedrører CEF, ikke bør indgå i beregningerne af offentlig gæld⁴⁹ ifølge stabilitets- og vækstpagten⁵⁰.

51 Kommissionen har udsendt en meddelelse⁵¹ for at præcisere anvendelsen af en vis fleksibilitet, som er indbygget i stabilitets- og vækstpagten med hensyn til støtteberettigede investeringer, der under bestemte omstændigheder kan begrunde en midlertidig afvigelse fra de eksisterende regler. Anvendelsen og effektiviteten af denne investeringsfleksibilitet undersøges som led i en bredere gennemgang af fleksibilitetsordningerne⁵².

⁴⁸ OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings*, OECD-publikationer, Paris, 2011, s. 4.

⁴⁹ Europa-Parlamentets *beslutning af 19. januar 2017 om logistik i EU og multimodal transport i de nye TEN-T-korridorer (2015/2348(INI))*, punkt. 13.

⁵⁰ En aftale vedrørende gennemførelsen af Maastrichttraktatens bestemmelser, der har været bindende for alle EU-medlemsstater siden 1997 (ændret i 2005 og 2011) og har til formål at sikre bæredygtigheden af medlemsstaternes finanspolitikker, især ved at fastholde det offentlige underskud og gæld på acceptable niveauer.

⁵¹ Europa-Kommissionen, *Optimal udnyttelse af fleksibiliteten inden for rammerne af de gældende regler under stabilitets- og vækstpagten*, COM(2015) 12 final af 13.1.2015. Ifølge "investeringsklausulen" er støtteberettigede investeringer nationale udgifter til projekter, som medfinansieres via struktur- og samhørighedspolitikken, de transeuropæiske net, Connecting Europe-faciliteten og Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer. Betingelserne for at begrunde en midlertidig afvigelse er: BNP-væksten i de berørte medlemsstater skal være negativ eller et godt stykke under dens potentiale; afvigelsen fører ikke til overskridelse af referenceværdien for underskud på 3 %, og der bibeholdes en passende sikkerhedsmargen; investeringsniveauerne øges effektivt som følge heraf; der bliver kompenseret for afvigelsen inden for tidshorizonten i medlemsstatens stabilitets- eller konvergensprogram.

⁵² I sin særberetning nr. 18/2018 "Er det vigtigste mål for stabilitets- og vækstpagtens forebyggende del realiseret?" (<http://eca.europa.eu>) konkluderede Revisionsretten, at investeringsklausulen ikke sikrer en stigning i den offentlige investeringskvote og tillader ikke investeringsrelaterede udgifter at fortsætte i de kommende år, og den anbefalede Kommissionen at ophøre med at anvende investeringsklausulen i sin nuværende form.

Det indre marked

52 For at opnå et velfungerende indre marked for transport har Kommissionen tilstræbt at skabe fair konkurrencevilkår både inden for de enkelte og mellem transportformer. Kommissionen har aktivt støttet åbningen og liberaliseringen af det indre transportmarked, men der er fortsat visse udfordringer, især med hensyn til jernbane- og lufttrafikstyring.

53 Med hensyn til jernbaner har der været fri konkurrence inden for godstransport siden 2007, og den internationale passagertransport blev liberaliseret i 2010. Men markedsliberaliseringen i jernbanesektoren har været uensartet i medlemsstaterne. Kun en håndfuld medlemsstater har liberaliseret deres indenlandske jernbanepassagermarkeder. Nye aktører på markedet forskelsbehandles fortsat med hensyn til at få adgang til jernbaneinfrastruktur og nødvendige servicefaciliteter, der ofte ejes og drives af etablerede aktører⁵³. I 2016 vedtog EU den "fjerde jernbanepakke"⁵⁴, der har til formål at liberalisere passagermarkedet yderligere og fjerne hindringer for interoperabilitet, hvor tidsplanen for håndhævelse begynder i juni 2019.

Kommissionen accepterede ikke denne anbefaling og bemærkede, at investeringsklausulen gennemgås som led i en bredere gennemgang af stabilitets- og vækstpagtens fleksibilitetsordninger.

Desuden offentliggjorde Kommissionen i maj 2018 en gennemgang af fleksibiliteten ifølge stabilitets- og vækstpagten (COM(2018) 335 final og SWD (2018) 270 final). Gennemgangen viste, at for de medlemsstater, som blev ydet fleksibilitet i perioden 2015-2018, blev strukturreformens mål og investeringsklausulerne til en vis grad opfyldt. Med hensyn til investeringsklausulen bekræftede gennemgangen, at de projekter, som var berettiget til at være omfattet af investeringsklausulen, var medfinansieret af EU. Men analysen var mere blandet med hensyn til, om investeringsklausulen resulterede i nye investeringer. Kommissionen noterede sig, at reformernes/investeringernes positive virkning på den finanspolitiske holdbarhed skal måles over en længere periode end den, der er omfattet af denne analyse, og at det er vanskeligt præcist at anslå, hvordan mængden af offentlige investeringer er blevet påvirket.

⁵³ Jf. Europa-Kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues - 2018*, s. 7, og Revisionsrettens særberetning nr. 8/2016 "Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor".

⁵⁴ Den fjerde jernbanepakke er et sæt bestående af seks lovttekster, der tilsigter at færdiggøre det indre marked for jernbanetjenester. Pakkens overordnede mål er at genoplive jernbanesektoren og hjælpe den med at konkurrere med andre transportformer.

54 EU liberaliserede luftfarten i 1992, hvilket resulterede i øget konkurrence, flere rejsemuligheder og betydeligt mere trafik. Antallet af daglige flyvninger i EU steg fra 10 000 til 29 000 i perioden 1992-2017, og antallet af flyrejsende pr. år steg fra 360 millioner til over 1 milliard i perioden 1993-2017. I dag tegner europæisk luftfart sig for 26 % af verdensmarkedet og bidrager med 510 milliarder euro om året til det europæiske BNP og støtter beskæftigelsen med 9,3 millioner job i Europa.

55 Selv om lufttrafikken i sig selv er international, er den traditionelt blevet forvaltet nationalt og i et fragmenteret og monopolistisk miljø. Dette har medvirket til højere omkostninger i forbindelse med lufttrafikstyring, som afholdes af luftrumsbrugerne. Kommissionen lancerede derfor det fælles europæiske luftrum som et initiativ, der skulle forbedre præstationerne generelt inden for lufttrafikstyring ved at flytte en række forpligtelser fra det mellemstatslige domæne til EU. Men den europæiske luftrumsstyring er fortsat fragmenteret⁵⁵. I 2013 foreslog Kommissionen forbedringer af rammerne for det fælles europæiske luftrum (lovpakken "SES2+"⁵⁶). Men i skrivende stund var pakken endnu ikke vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet, hvilket forhindrer indførelsen af sammenhængende, ajourførte rammer på EU-plan.

Dekarbonisering af transportsektoren

56 I oktober 2014 vedtog EU's ledere den klima- og energipolitiske ramme for 2030, herunder et mål om at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 40 % senest i 2030 (i forhold til 1990). I 2015 underskrev EU og samtlige 28 medlemsstater Parisaftalen⁵⁷. I henhold til denne aftale skulle de fremlægge langsigtede planer senest i 2020, som viser indsatsen pr. land for at reducere nationale emissioner og tilpasse sig virkningerne af klimaændringerne. I marts 2018 opfordrede Det Europæiske Råd Kommissionen til senest i første kvartal 2019 at fremlægge et forslag til en langsigtet

⁵⁵ Europa-Kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues - 2018*, s. 9.

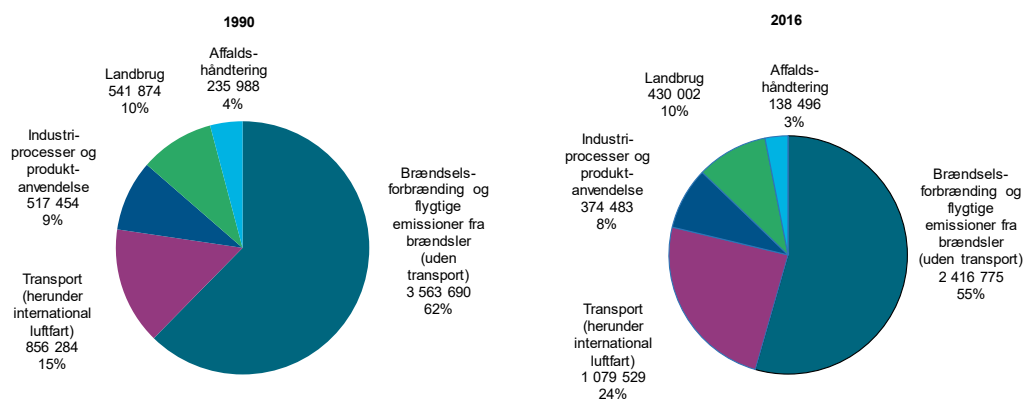
⁵⁶ Europa-Kommissionen, *Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning)*, COM(2013) 410 final af 11.6.2013.

⁵⁷ Den 21. samling i partskonferencen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer. Parterne i Parisaftalen forpligtede sig til at begrænse drivhusgasemissionerne til de niveauer, der er nødvendige for at begrænse stigningen i den gennemsnitlige globale temperatur til et godt stykke under 2 °C over det førindustrielle niveau. Desuden forpligtede parterne sig til at begrænse temperaturstigningen til 1,5 °C (målambedition).

EU-strategi for at reducere drivhusgasemissionerne i overensstemmelse med Parisaftalen, idet der tages højde for de nationale planer.

57 **Figur 7** viser, at transportsektoren i 2016 stod for ca. en fjerdedel af alle drivhusgasemissioner i EU (sammenlignet med 15 % i 1990), hvilket gør denne sektor til den andenstørste producent af drivhusgasemissioner efter energiforsyningssektoren. Hvidbogen fra 2011 fastsætter et mål om senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transportsektoren (bortset fra international søtransport) med mindst 60 % i forhold til 1990-niveauet og et midlertidigt mål om ca. 20 % i forhold til 2008-niveauet senest i 2030.

Figur 7 - Drivhusgasemissioner fordelt på kilder i 1 000 ton, EU 28, 1990 og 2016



Kilde: Det Europæiske Miljøagentur, data pr. 5. juni 2018.

58 Ifølge Det Europæiske Miljøagentur steg transportemissionerne mellem 1990 og 2007 og faldt derefter frem til 2014. De steg igen i 2015 og 2016⁵⁸. Det betyder, at denne sektor er blevet en af de største udfordringer for EU's overordnede dekarboniseringsmål. I henhold til de nuværende politikker, hvor der forudses en vækst i gods- og passagertransporten, forventes drivhusgasemissionerne fra transport senest i 2020 at falde med 15 % i forhold til 2005. Men emissionerne vil stadig være 10 % højere i 2050 end i 1990, hvilket skyldes den hastige stigning i transportemissionerne i løbet af 1990'erne⁵⁹.

⁵⁸ Jf. *Trends and projections in Europe 2017*, rapport nr. 17/2017, 7.11.2017, s. 25.

⁵⁹ Konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, SWD(2017) 180 final af 31.5.2017, bilag 4, s. 34-35.

59 I 2017 offentliggjorde vi en horisontal analyse af energi og klimaforandringer⁶⁰, som bidrager til debatten om dekarbonisering. Den omfattede bl.a. et samlet overblik over relevante transportrevisioner foretaget af EU's overordnede revisionsorganer, som drejede sig om reduktionen af drivhusgasemissioner i transportsektoren direkte eller beskæftigede sig med transportformer med lavemission eller omstilling til sådanne transportformer (jf. **punkt 90**).

60 Opnåelse af emissionsreduktionsmålene vil kræve et fundamentalt skift til at bruge mindre og renere energi samt mere effektiv brug af transportinfrastruktur. EU har vedtaget initiativer og lovgivningsmæssige foranstaltninger for at fremskynde dekarboniseringen af transportsektoren. Strategien for energiunionen fra 2015⁶¹ udpegede overgangen til en energieffektiv, dekarboniseret transportsektor som et område af kritisk betydning. I 2016 blev den fulgt op af en strategi for lavemissionsmobilitet⁶². CEF-programmet bidrager også til at reducere drivhusgasemissionerne, da de fleste af de transportprojekter, der udvælges til finansiering, vedrører andre transportformer end vejtransport.

61 Mange af bestræbelserne på at reducere emissionerne, både på EU-plan og i medlemsstaterne, har fokuseret på **veje**, som er den sektor, der stod for den største andel (72 %) af transportemissionerne⁶³ i 2016. Da vejtransportsektorens emissioner er koncentreret i tæt befolkede områder og er en af hovedårsagerne til luftforurening i byerne, er dekarboniseringen af vejtransport også vigtig med hensyn til at forbedre luftkvaliteten og menneskers sundhed. I vores beretning fra 2018 om luftforurening gjorde vi opmærksom på, at luftforurening normalt påvirker indbyggere i byer mere end indbyggere i landområder, fordi den større befolkningstæthed i byerne medfører en mere omfattende udledning af luftforurenende stoffer (f.eks. fra vejtransport), og fordi luftforureningen har sværere ved at sprede sig i byerne end på landet⁶⁴. I 2017 og

⁶⁰ Jf. vores horisontale analyse: "EU's energi- og klimaindsats" 2017 (<http://eca.europa.eu>).

⁶¹ En rammestrategi for en robust energiunion med en fremadskuende klimapolitik, COM(2015) 80 final.

⁶² Europa-Kommissionen, *En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet*, COM(2016) 501 final af 20.7.2016.

⁶³ Europa-Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures*, Statistical Pocketbook 2018, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

⁶⁴ Jf. vores særberetning nr. 23/2018 "Luftforurening: Vores sundhed er stadig utilstrækkeligt beskyttet" (<http://eca.europa.eu>).

2018 indeholdt Kommissionens tre "mobilitetspakker"⁶⁵ forslag, som omfattede evaluering af EU's direktiver om renere køretøjer, eurovignetten og kombineret transport, en handlingsplan om øget investering i infrastruktur for alternative brændstoffer, de første CO₂-emissionsstandarder for tunge køretøjer nogensinde, nye CO₂-emissionsstandarder for personbiler og varevogne efter 2020, bedre mærkning af dæk i forbindelse med brændstoffeffektivitet og en handlingsplan om batterier.

62 På området for **luft**transport har der primært været fokus på international luftfart baseret på EU's emissionshandelssystem. EU har forpligtet sig til som minimum at nå det globale mål, der er sat for international luftfart af Den Internationale Organisation for Civil Luftfart i oktober 2016, nemlig at fastholde de globale CO₂-emissioner på 2020-niveauet ved hjælp af CO₂-neutral vækst.

63 Med hensyn til **søfarts**sektoren er EU på linje med den internationale søfartsorganisations globale tilgang. I april 2018 vedtog den internationale søfartsorganisation en første strategi for reducere af drivhusgasemissionerne fra skibe med mindst 50 % senest i 2050 i forhold til 2008 sideløbende med en indsats for at dekarbonisere sektoren så hurtigt som muligt i dette århundrede. Med henblik herpå ledsages strategien af en omfattende liste over mulige foranstaltninger til emissionsreduktioner, herunder foranstaltninger på kort sigt⁶⁶.

⁶⁵ Et mobilt Europa-pakkerne - *En dagsorden for en socialt retfærdig omstilling til ren, konkurrencedygtig og sammenbundet mobilitet for alle*, COM(2017) 283 final.

⁶⁶ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/GHG-Emissions.aspx>.

Del III: Centrale udfordringer, der skal tackles

64 Siden 2010 har Revisionsretten offentliggjort 13 særberetninger om transport i EU, primært med fokus på investeringer i infrastruktur og udvikling af det indre marked. På grundlag af vores bemærkninger har vi draget konklusioner og fremsat anbefalinger for at hjælpe Kommissionen og medlemsstaterne med at forbedre forvaltningen af EU's udgifter vedrørende transport, øge kvaliteten af udgifterne og informere offentligheden om, hvordan deres penge bliver brugt (jf. **bilag I**, der indeholder en liste over alle beretningerne med et resumé af de vigtigste konklusioner og anbefalinger).

65 I **punkt 66-91** fremlægger vi **seks** tværgående emner, som vi har undersøgt i vores revisioner af forskellige dele af transportområdet, og som vi anser for at have fortsat betydning. Desuden fremlægger vi en horisontal analyse af de centrale udfordringer, som udviklingen og finansieringen af transport i EU står over for, samt punkter rejst af EU-medlemsstaternes overordnede revisionsorganer og præsenteret i andre former for offentligt tilgængelig information.

Matchning af målsætninger med ressourcer

66 EU har fastsat en række meget ambitiøse målsætninger for alle transportformer, især med hensyn til færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet senest i 2030. På grund af de store økonomiske investeringer og den tid, det tager at færdiggøre store projekter for transportinfrastruktur⁶⁷, kræver det grundig planlægning at opfylde disse målsætninger på basis af en robust og troværdig analyse af de anslåede omkostninger, hvortil der bør være tilstrækkelige økonomiske ressourcer. Vores tidligere revisionsarbejde har fremhævet en række problemer, som kan resultere i, at målsætninger ikke opfyldes. Eksempler:

- a) Revision vedrørende ERTMS⁶⁸: Ændringen af den europæiske udbygningsplan i 2017 var et skridt i retning af en mere realistisk udbygning, men der var stadig

⁶⁷ Som nævnt i vores særberetning nr. 19/2018 "Et europæisk højhastighedsjernbanenet: ikke en realitet, men et ineffektivt kludetæppe" (<http://eca.europa.eu>) går der i gennemsnit ca. 16 år fra påbegyndelsen af arbejdet på nye højhastighedslinjer, før de er operationelle.

⁶⁸ Særberetning nr. 13/2017 "Et fælles europæisk jernbanetrafikstyringssystem: Vil det politiske mål nogensinde blive til virkelighed?" (<http://eca.europa.eu>).

store udfordringer. For det første omfattede udbygningsplanen stadig ikke en samlet EU-vurdering af omkostningerne. For det andet var der ingen øremærket finansiering, og der var heller ikke angivet nogen kilde til finansiering. Endvidere var der stadig ingen juridisk bindende frist for at afskaffe de nationale systemer og gøre ERTMS til det eneste anvendte signalsystem i medlemsstaterne. Den lave ERTMS-installeringsgrad (8 % af hovednetkorridorernes strækninger på revisionstidspunktet) indebar en risiko for, at målsætningerne for 2030 ikke kan nås.

- b) Revision vedrørende indre vandveje⁶⁹: Vi konstaterede, at EU-strategierne for transport ad indre vandveje ikke var baseret på en solid og omfattende analyse, og at omkostningerne til fjernelse af flaskehalse i Europa (ca. 16 milliarder euro) var langt højere end den finansiering, der kunne opnås fra EU-budgettet med henblik på infrastrukturer til transport ad indre vandveje. Der er derfor behov for yderligere finansiering fra nationale og/eller private kilder til at lukke dette hul.
- c) Revision vedrørende søtransport⁷⁰: Vi konstaterede, at de langsigtede havnestrategier, som medlemsstaterne og Kommissionen havde opstillet, ikke skabte et tilstrækkeligt grundlag for planlægning af havnekapacitet eller vurdering af behovet for EU-finansiering og national offentlig finansiering af infrastruktur.

Udfordring, der skal tackles: Matchning af relevante og opnåelige målsætninger og prioriteter for transport med tilgængelige ressourcer

Fastlæggelse af ambitiøse politiske målsætninger og prioriteter uden at sikre tilgængelige ressourcer reducerer sandsynligheden for, at målsætningerne kan opfyldes til tiden, hvilket påvirker troværdigheden af hele politikken. Der er sket fremskridt (jf. **punkt 72**), men der er brug for yderligere arbejde.

⁶⁹ Særberetning nr. 1/2015 "Transport ad indre vandveje i Europa: Ingen væsentlige forbedringer med hensyn til transportandel og besejlingsforhold siden 2001" (<http://eca.europa.eu>). I september 2013 vedtog Kommissionen Naiades II-programmet (COM(2013) 623 final), der fastsætter de politiske foranstaltninger vedrørende transport ad indre vandveje i perioden 2014-2020. Revisionsretten har ikke vurderet effektiviteten af dette program.

⁷⁰ Særberetning nr. 23/2016 "Søtransport i EU: på dybt vand – mange ineffektive og ubæredygtige investeringer" (<http://eca.europa.eu>). I april 2018 offentliggjorde den udpegede europæiske koordinator en detaljeret gennemførelsesplan for motorveje til søs. Revisionsretten har ikke vurderet effektiviteten af denne plan.

- o Den langsigtede plan for anlæggelse af den resterende infrastruktur, navnlig i TEN-T-hovednettet, bør styrkes ved hjælp af præcist definerede delmål, som overvåges regelmæssigt, pålidelige samlede omkostningsoverslag, som matches af de tilgængelige økonomiske ressourcer, og et særligt fokus på grænseoverskridende strækninger. Det vil øge sandsynligheden for at opfylde de transportpolitiske målsætninger til tiden og inden for budgettet.

EU-håndhævelse af en tættere samordning mellem nationale infrastrukturbeslutninger og EU's politiske prioriteter

67 TEN-T-forordningen fastlægger de korridorer, som infrastrukturen skal anlægges i, og de europæiske koordinatore søger at koordinere arbejdsplanerne efter dette, men det er medlemsstaterne, der tilvejebringer størstedelen af den nødvendige finansiering og er de primært ansvarlige for planlægningen og leveringen af transportnet. Det er kun medlemsstaterne, der kan beslutte, om og hvornår der skal anlægges infrastruktur⁷¹. Der er derfor en risiko for, at EU's transportnet bliver udviklet som individuelle net snarere end et integreret system, som er bedst i stand til at dække EU's behov som helhed.

68 Vi og andre overordnede revisionsorganer har i nylige revisioner bemærket, at medlemsstaterne ikke altid deler EU's ambitioner: Medlemsstaterne har intet incitament til at gennemføre EU-politikker af ringe national interesse, især grænseoverskridende forbindelser⁷².

- a) Revision vedrørende højhastighedstog⁷³: Medlemsstaterne anlagde ikke højhastighedslinjer, hvis de ikke blev anset for være en national prioritet, selv om de lå i en grænseoverskridende korridor og var del af hovednettet. Desuden havde Kommissionen kun begrænsede håndhævelsesværktøjer og beføjelser til at

⁷¹ Særberetning nr. 19/2018 "Et europæisk højhastighedsjernbanenet: ikke en realitet, men et ineffektivt kludetæppe".

⁷² Midtvejsevalueringen af CEF (s. 6 og 13) konstaterede også, at de nationale budgetter ikke i tilstrækkelig grad prioriterer multinationale investeringer på tværs af grænserne. Dette blev hovedsagelig tilskrevet asymmetri i fordelingen af omkostninger og nytteværdi i forbindelse med multinationale projekter, fordi omkostningerne afholdes nationalt/lokalt, mens nytteværdien opnås på europæisk plan.

⁷³ Særberetning nr. 19/2018 "Et europæisk højhastighedsjernbanenet: ikke en realitet, men et ineffektivt kludetæppe".

holde medlemsstaterne fast på deres tilsagn om at anlægge de højhastighedslinjer, som var nødvendige for at færdiggøre hovednettet.

- b) Revision vedrørende ERTMS: Den ændrede europæiske udbygningsplan manglede tidsmæssig overensstemmelse mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende strækninger. Dette viste, at medlemsstaterne reelt planlægger installeringsindsats på grundlag af deres nationale behov og uden hensyntagen til deres forpligtelser vedrørende EU-prioriteterne.
- c) Sveriges overordnede revisionsorgan⁷⁴ konstaterede, at de nationale myndigheder ikke havde prioriteret EU-perspektivet i deres planlægning af transportinfrastrukturer.
- d) Frankrigs overordnede revisionsorgan⁷⁵ konstaterede, at Frankrig holdte efter med de nødvendige investeringer til at realisere den teknologiske søjle i det fælles europæiske luftrum og havde fremlagt en resultatplan, der ikke overholdt resultatmålene på EU-plan.

69 I sin beslutning fra 2017⁷⁶ beklagede Europa-Parlamentet også, at medlemsstaternes nationale infrastrukturplaner alt for ofte fastlægges uden skelen til TEN-T-målene. Parlamentet opfordrede indtrængende Kommissionen og medlemsstaterne til at højne samordningen mellem de to planlægningsniveauer og opprioritere projekter, der er i tråd med TEN-T-målene og sandsynligvis vil tilføre større EU-merværdi.

70 Da transportsystemer i EU historisk set er blevet udviklet til at opfylde nationale behov, er administrative barrierer og tekniske, operationelle og proceduremæssige forskelle mellem medlemsstaterne en væsentlig hindring for opnåelsen af målet om interoperabilitet i hele EU. Eksempelvis har de nationale jernbaner mere end 11 000 forskellige regler, som Den Europæiske Unions Jernbaneagentur har fået til opgave at "rense ud i"⁷⁷. Vi bemærker, at en rettidig gennemførelse af den fjerde jernbanepakke

⁷⁴ Jf. *Road and rail investments in Sweden: lacking an EU perspective?* RIR 2017: 27, Riksrevisionen, Sverige, november 2017 (<https://www.riksrevisionen.se/>).

⁷⁵ Jf. *L'État et la compétitivité du transport aérien: un rôle complexe, une stratégie à élaborer*, Cour des Comptes, september 2016 (<https://www.ccomptes.fr/fr>).

⁷⁶ Europa-Parlamentets *beslutning af 19. januar 2017 om logistik i EU og multimodal transport i de nye TEN-T-korridorer* (2015/2348(INI)), punkt 12.

⁷⁷ Særberetning nr. 19/2018 "Et europæisk højhastighedsjernbanenet: ikke en realitet, men et ineffektivt kludetæppe".

(jf. **punkt 53**) kunne hjælpe med at fjerne de administrative og lovgivningsmæssige barrierer for interoperabilitet.

Udfordring, der skal tackles: Indførelse af effektive håndhævelsesværktøjer på EU-plan til at sikre bedre samordning af medlemsstaternes beslutninger om infrastruktur med EU's prioriteter, navnlig med hensyn til grænseoverskridende strækninger

Dårlig samordning mellem EU's og medlemsstaternes prioriteter er en hindring for færdiggørelsen af det fælles transportmarked.

- Der er brug for hensigtsmæssige håndhævelsesværktøjer, som sikrer, at forpligtelserne i henhold til TEN-T-forordningen kan opfyldes hurtigere med henblik på færdiggørelse af væsentlig strategisk infrastruktur, og giver mulighed for at træffe afhjælpende foranstaltninger, hvis prioriterede projekter ikke starter som planlagt eller efterfølgende bliver forsinket, eller hvis koordinationsproblemer på grænseoverskridende strækninger formentlig vil hindre infrastruktur i at blive taget i brug som planlagt.
- Fjernelsen af alle administrative og lovgivningsmæssige barrierer for interoperabilitet bør prioriteres.

Forøgelse af EU-finansieringens merværdi

71 EU-midler kan kun dække en lille del af de samlede investeringsbehov (jf. **punkt 17-25**). For at maksimere disse begrænsede ressourcers effekt, bør de fokuseres på de højeste prioriteter og på opnåelse af EU-merværdi. Vores seneste revisioner har vist, at EU's midler bør målrettes bedre.

- a) Revision vedrørende ERTMS: Selv om ERTMS-investeringerne ifølge EU's politik bør fokusere på hovednetkorridorerne, var der (især med støtte fra samhørighedspolitikken) foretaget nogle EU-finansierede investeringer i enkelte linjer, som lå uden for hovednettet og hverken havde forbindelse til det eller til en grænseoverskridende strækning. Desuden blev der kun givet begrænset EU-støtte til fast udstyr på grænseoverskridende strækninger.

- b) Revision vedrørende søtransport: Størstedelen af EU-finansieringen var målrettet mod "centrale havne". Vi konstaterede imidlertid, at der er for mange af disse (104 i alt), hvilket kan betyde, at støtten ikke bliver målrettet mod de vigtigste havne.
- c) Revision vedrørende indre vandveje: Der var ingen forskel mellem hovednettet og det samlede net, så det var ikke let at prioritere mellem vandvejene. EU's strategier prioriterede ikke fjernelse af flaskehalse og prioriterede heller ikke mellem de floder, som de begrænsede tilgængelige ressourcer skulle investeres i.

72 Under ESI-fondene blev der i perioden 2014-2020 indført en ny betingelse for adgang til transportfinansiering: Nu skal medlemsstaterne påvise, at de foreslåede projekter vil blive gennemført som del af en omfattende og langsigtet national eller regional transportplan, der bidrager til det fælles europæiske transportområde og TEN-T. Det er et positivt skridt i retning af en bedre koordineret og strategisk udpegning af projekter.

Udfordring, der skal tackles: Fokusering af EU-finansieringen på de prioriteter, der giver størst EU-merværdi

Fordi EU-finansieringen er begrænset i forhold til de samlede behov, er det nødvendigt at fokusere på de prioriteter, der giver størst EU-merværdi.

- o Bedre koordinering og målretning af EU-finansieringen under både delt og direkte forvaltning for at afspejle EU's transportpolitiske prioriteter kunne bidrage til at maksimere effekten af investeringerne og sikre en mere sammenhængende og strategisk tilgang til udvikling af transportnettet.
- o Det bør prioriteres at yde EU-støtte til projekter, der gennemføres på baggrund af klart fastslåede og behørigt vurderede behov, er baseret på grundig planlægning og kan påvises at resultere i EU-merværdi for transportnettet (f.eks. afhjælpning af alvorlige flaskehalse og manglende forbindelser samt etablering af grænseoverskridende forbindelser).

Forbedret projektstyring

73 Projektstyring indebærer vurdering⁷⁸ af de ressourcer og bestræbelser, som er nødvendige for at opfylde projektmålene og -målsætningerne samt gennemførelse og overvågning af disse bestræbelser. God projektstyring er afgørende for, at målsætninger kan opfyldes produktivt og effektivt.

Bedre planlægning ved hjælp af en grundig forudgående cost-benefit-analyse

74 Da transportinfrastruktur kræver store økonomiske ressourcer, er det meget vigtigt at analysere alle væsentlige omkostninger og fordele korrekt på forhånd. Med en rigtigt anvendt cost-benefit-analyse kan et projekts investeringsafkast og dets sociale ønskværdighed og nytte vurderes, inden der træffes beslutninger.

75 Ifølge vores revisioner er der en tendens til, at projektsponsorer og vurderingspersoner kun bruger cost-benefit-analyser som et obligatorisk administrativt trin og ikke som et redskab til bedre beslutningstagning. Desuden påvirkes cost-benefit-analyser ofte af en optimistisk skævhed. Projektsponsorer har en tendens til at være for optimistiske med hensyn til et projekts nøgleparametre, herunder anlægs- og driftsomkostninger, projektvarighed og forventet nytteværdi. Urealistiske skøn kan resultere i mål, der ikke kan opfyldes, overdimensionerede og/eller underudnyttede projekter, omkostningsstigninger og forsinkelser - med andre ord mindre valuta for pengene.

76 I flere revisioner fandt vi eksempler på, at beslutninger blev truffet på grundlag af en upålidelig analyse og resulterede i uønskede virkninger:

- a) Revision vedrørende højhastighedstog: Beslutningerne om anlæggelse af højhastighedslinjer var ofte politisk baserede, og der blev næsten ikke anvendt cost-benefit-analyser til at sikre omkostningseffektiv beslutningstagning. Vurderingerne af medlemsstaters reelle behov var i nogle tilfælde af ringe kvalitet, og ofte blev den alternative løsning med opgradering af eksisterende konventionelle linjer ikke taget behørigt i betragtning trods det betydelige

⁷⁸ Vurderingen er den proces, hvor der foretages en bedømmelse af omkostningerne og fordelene ved at opfylde målsætningerne samt af de tilknyttede risici. Den hjælper beslutningstagerne til at forstå forskellige muligheds sandsynlige virkninger, kompromiser og samlede effekt ved at tilvejebringe et objektive evidensgrundlag for beslutningstagningen.

potentiale. Resultatet var, at der blev anlagt højhastighedslinjer, som kun havde små chancer for at blive levedygtige ud fra et socialt cost-benefit-synspunkt.

- b) Revision vedrørende lufthavne⁷⁹: I mange tilfælde var de EU-finansierede infrastrukturer overdimensionerede på grund af stærkt overoptimistiske antagelser i investeringsplanerne. Mere end halvdelen af EU-støttemidlerne til de reviderede lufthavne gik til infrastrukturer (nyanlagte eller opgraderede), som var unødvendigt store eller ikke blev udnyttet fuldt ud efter færdiggørelsen.
- c) Revision vedrørende søtransport: Finansiering af den samme type havneinfrastruktur i nabohavne uden fornuftige forretningsmæssige grunde eller en forudgående cost-benefit-analyse førte til ineffektive investeringer og tilfælde, hvor faciliteter ikke blev brugt eller blev underudnyttet.

77 I erkendelse af disse svagheder indførte Kommissionen (INEA) ved indkaldelsen af forslag til CEF i 2015 en specifik cost-benefit-vurdering, som foretages af eksterne cost-benefit-eksperter inden beslutningen om at yde CEF-støtte, hvilket måske kan bidrage til at forbedre kvaliteten af den indledende beslutningstagning.

78 Revisionsretten noterer sig, at forordningerne om CEF og ESI-fondene for programmeringsperioden 2014-2020 udtrykkeligt refererer⁸⁰ til cost-benefit-analyser, men at dette ikke længere er tilfældet i forslagene til forordninger⁸¹ for perioden 2021-2027.

Forenkling af regler for gennemførelse af infrastrukturprojekter

79 Revisionsretten og nationale overordnede revisionsorganer har i nylig revisioner konstateret, at projekter, hvor forberedelsen har været mindre grundig og udførlig, har haft større risici for forhøjede omkostninger og forsinkelser.

⁷⁹ Særberetning nr. 21/2014 "EU-finansierede lufthavnsinfrastrukturer giver ikke valuta for pengene" (<http://eca.europa.eu>).

⁸⁰ Artikel 10, stk. 6, i CEF-forordningen nr. 1316/2013 fastsætter, at størrelsen af den finansielle støtte, der tildeles de udvalgte aktioner, fastlægges på grundlag af en cost-benefit-analyse af hvert projekt. Ifølge artikel 101, litra e), i forordningen om fælles bestemmelser for ESI-fondene (nr. 1303/2013) fastsætter med hensyn til godkendelse af store projekter, at forvaltningsmyndigheden skal sikre, at der foreligger en cost-benefit-analyse.

⁸¹ COM(2018) 438 final af 6.6.2018 og COM(2018) 375 final af 29.5.2018.

- a) Revision vedrørende højhastighedstog: I forbindelse med én station var anlægsomkostningerne steget fra 4,5 milliarder euro (skønnet i 2003) til 8,2 milliarder euro i januar 2018 på grund af urealistiske oprindelige skøn vedrørende tunnelarbejde i et tætbeholdt bycentrum og utilstrækkelige vurderinger af geologiske, miljømæssige og kulturarvsrelaterede aspekter.
- b) Revision vedrørende offentlig-private partnerskaber⁸²: Et yderligere beløb på næsten 1,5 milliarder euro i offentlige midler var nødvendigt for at færdiggøre de fem motorveje, som vi reviderede, hvoraf ca. 30 % blev ydet af EU. Navnlig måtte den offentlige myndighed i et offentlig-privat partnerskab vedrørende anlæg og drift af tre motorveje betale yderligere 705 millioner euro til de private partnere, hvilket også skyldtes, at projekter var dårligt forberedt, og at OPP-kontrakter var blevet underskrevet, inden relevante problemer vedrørende f.eks. fjernelse af arkæologiske fund var løst, samt at de påkrævede miljøtilladelser skulle indhentes og den nødvendige ekspropriering skulle afsluttes.
- c) Flere overordnede revisionsorganer i EU⁸³ har også rapporteret om, at svagheder i forbindelse med projektplanlægning/-udarbejdelse resulterer i forsinkelser og omkostningsoverskridelser.

80 Forsinkelser og omkostningsoverskridelser blev også forårsaget af ineffektive lovgivningsmæssige og administrative procedurer. Eksempelvis afslørede vores revision vedrørende søtransport betydelige forsinkelser i gennemførelsen af projekter på grund af administrativ kompleksitet (i ét tilfælde skulle der 33 tilladelser til for at anlægge og drive en marina, og i et andet tilfælde tog det 22 år at indhente de nødvendige tilladelser til at påbegynde anlæggelsen af en havn). Dette er udtryk for strukturelle problemer i forbindelse med udstedelsen af tilladelser og godkendelser på nationalt plan.

81 Situationen vanskeliggøres yderligere i forbindelse med grænseoverskridende projekter, hvor udbud er et vigtigt emne. I vores revision vedrørende højhastighedstog fremhævede vi, at der ikke var nogen fælles retlig ramme for grænseoverskridende projekter, og at udbudsdokumenterne, kontrakterne og regnskabssystemerne var

⁸² Særberetning nr. 9/2018 "Offentlig-private partnerskaber i EU: Omfattende mangler og begrænsede fordele" (<http://eca.europa.eu>).

⁸³ Østrig, *Federal Report 2017/4: Railroad Project: Brenner Base Tunnel*, Rechnungshof, 2017 (<https://www.rechnungshof.gv.at/home.html>), Belgien, *Mise en oeuvre et financement du Réseau régional express (RER)*, Cour des Comptes, 2017 (<https://www.ccrek.be/>), Storbritannien, *Modernising the Great Western railway - assessment of the Department management of the program*, National Audit Office, 2016 (<https://www.nao.org.uk/>).

forskellige fra medlemsstat til medlemsstat. Der var ingen forenklede procedurer (f.eks. "kvikskranker") til at lette og fremskynde gennemførelsen. Desuden manglede Kommissionen de nødvendige instrumenter til at gribe effektivt ind, hvis forsinkelser på den ene side af grænsen hæmmede den planmæssige brug af højhastighedsinfrastruktur anlagt på den anden side af grænsen. De europæiske koordinatorene havde gode muligheder for at overvåge, hvad der fungerer og ikke fungerer langs en korridor, men de havde ikke juridiske beføjelser til at gribe ind. Alle disse forhold indvirkede negativt på projektgennemførelsens tempo og succes.

82 Efter at have anerkendt dette tilbagevendende problem fremsatte Kommissionen i 2018 et lovinitiativ⁸⁴ for Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på at forenkle gennemførelsen af TEN-T, især med hensyn til komplekse grænseoverskridende projekter (indførelse af kvikskranker, en 3-årig tidsramme for tilladelser, en styrkelse af de europæiske koordinators rolle i forbindelse med overvågning af procedurerne for udstedelse af tilladelser og indførelse af forenklede udbudsprocedurer i forbindelse med grænseoverskridende projekter). I skrivende stund er forslaget til forordning endnu ikke vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet.

Forbedret projektovervågning

83 Overvågning både under og efter projektgennemførelsen er også et vigtigt aspekt ved projektstyring.

84 Løbende cost-benefit-overvågning under gennemførelsen er nødvendig af hensyn til at sikre hensigtsmæssig forvaltning og kontrol samt gennemsigtige ansvarlighedsforhold. Store infrastrukturprojekter med en gennemførelsesperiode på mange år bør have en mekanisme til løbende overvågning og, i nødvendigt omfang, ajourføring af de oprindelige prognoser. Dette er afgørende for at sikre opnåelse af samfundsmæssig værdi gennem målopfyldelse og omkostningsstyring, og det kan gavne både nuværende og fremtidig beslutningstagning.

85 I vores revisioner konstaterede vi, at løbende kontrol af omkostningseffektiviteten ikke var et af grundprincipperne ved gennemførelsen af transportprojekter. Men vi fandt også eksempler på god praksis, hvor projekter blev

⁸⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om forenkling af foranstaltninger til fremme af gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet, COM(2018) 277 final af 17.5.2018.

revurderet inden hver ny programmeringsfase for at sikre, at de stadig passede til de aktuelle behov⁸⁵.

86 Overvågningen og evalueringen af et projekt efter gennemførelsen omfatter en vurdering af interventionens resultater og en sammenfatning af de erfaringer, der blev indhøstet i forbindelse med udformning og gennemførelse. Vi har i flere beretninger argumenteret for⁸⁶, at projektovervågningen hovedsagelig er outputorienteret og ikke giver en vurdering af resultater og effekt. Der er således ikke noget bestemt organ, der har klare oplysninger om, hvorvidt de EU-medfinansierede projekter, individuelt og/eller i forbindelse med hovednetkorridorerne, har nået nogen resultatbaserede mål og haft en effekt på den økonomiske udvikling (nye job, turisme osv.).

Udfordring, der skal tackles: Forbedring af planlægningen, gennemførelsen og overvågningen af EU-finansierede projekter

Tackling af tilbagevendende problemer ved planlægning, gennemførelse og overvågning af EU-finansierede projekter kunne bidrage til at forbedre EU-støttens effektivitet.

- Planlægningen kunne forbedres ved at foretage en grundig behovsanalyse og bruge realistiske trafikprognoser og pålidelige parametre til at vurdere omkostningerne til og nytteværdien af projekter.
- Forenkling af reglerne for gennemførelse af infrastrukturprojekter, især grænseoverskridende projekter, bør prioriteres for at fjerne alle administrative og lovgivningsmæssige barrierer. Dette kunne bidrage til at mindske ineffektivitet, reducere forsinkelser og holde omkostningsstigninger under kontrol.
- Løbende cost-benefit-overvågning under projektgennemførelsen er afgørende for at sikre omkostningseffektive investeringer. Overvågning fokuseret på resultater og virkninger såvel som output kunne give et klarere billede af, i hvilket omfang

⁸⁵ Beretningen om højhastighedstog fremhævede eksempelvis en projektevaluering, hvor det blev konkluderet, at man ved at udforme en linje anderledes kunne spare 5,7 milliarder euro med kun ti minutters ekstra rejsetid til følge, altså en besparelse på 570 millioner pr. ekstra minuts rejsetid. Dette eksempel viser, hvordan konstruktionsvalg kan føre til anseelige besparelser med begrænset effekt på ydelsen.

⁸⁶ Særberetning nr. 21/2018 "Udvælgelsen og overvågningen af EFRU- og ESF-projekter i perioden 2014-2020 er stadig primært outputorienteret" (<http://eca.europa.eu>), særberetning nr. 19/2018, særberetning nr. 23/2016

de EU-finansierede projekter leverer bæredygtige resultater og virkninger samt bidrager til at opfylde EU's målsætninger på transportområdet.

Mere opmærksomhed på vedligeholdelse og fornyelse af eksisterende infrastruktur

87 Infrastruktur af høj kvalitet er afgørende for, at EU's indre marked kan fungere effektivt og bæredygtigt. Men i flere tilfælde har vi og andre overordnede revisionsorganer⁸⁷ rapporteret om utilstrækkelig vedligeholdelse af eksisterende vej-, jernbane- og flodinfrastruktur i forskellige lande i EU med konsekvenser for kvaliteten, sikkerheden, effektiviteten og bæredygtigheden⁸⁸.

88 Vedligeholdelse af infrastruktur er de nationale og lokale myndigheders ansvar. Kommissionen har gjort opmærksom på, at vej- og jernbaneinfrastruktur i hele EU er blevet forringet på grund af for lidt vedligeholdelse⁸⁹. Den har også bemærket, at vedligeholdelsesbudgetterne ofte er utilstrækkelige og ikke er fulgt med den voksende infrastruktur og aldringen af vigtige forbindelser, hvilket har medført store pukler af

⁸⁷ Særberetning nr. 19/2018, særberetning nr. 8/2016, særberetning nr. 1/2015. Sverige: *The Swedish Transport Administration's road maintenance*, RiR 2017:8, Riksrevisionen, 2017 (<https://www.riksrevisionen.se/>). Holland: *Maintaining the main road network*, Algemene Rekenkamer, 2014 (<https://www.rekenkamer.nl/>). Frankrig: *Le rapport public annuel 2016, Tome II, 7 - Les transports ferroviaires en Île-de-France depuis 2010: des progrès sensibles, des insuffisances persistantes*, Cour des comptes, 2016 (<https://www.ccomptes.fr/fr>). Polen: *Functioning of the inland waterways*, Najwyższa Izba Kontroli, 2014 (<https://www.nik.gov.pl/>).

⁸⁸ Kommissionens efterfølgende evaluering af programmerne under samhørighedspolitikken i 2007-2013 gjorde også opmærksom på, at der var usikkerhed med hensyn til nogle projekters økonomiske bæredygtighed på grund af manglende dokumentation for, at der var taget behørig højde for vedligeholdelsesomkostninger. Jf. s. 70.

⁸⁹ Europa-Kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues*, 2018, s. 12.

manglende vedligeholdelse⁹⁰. Både Europa-Parlamentet⁹¹ og Rådet⁹² har desuden understreget vigtigheden af at være opmærksom på behov for vedligeholdelse af transportinfrastruktur.

89 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at Kommissionens forslag til den nye forordning om fælles bestemmelser for programmeringsperioden 2021-2027 (endnu ikke vedtaget i skrivende stund) indeholder grundforudsætningen "Omfattende transportplanlægning på et passende niveau", som vil kræve oplysninger om tilgængeligheden af budgetmæssige og økonomiske ressourcer til at finansiere de planlagte investeringer og dække drifts- og vedligeholdelsesomkostningerne vedrørende eksisterende og planlagt infrastruktur. Denne grundforudsætning skal medlemsstaterne opfylde og anvende gennem hele programmeringsperioden. Ellers kan udgifter i tilknytning til den specifikke målsætning ikke indgå i betalingsanmodningerne.

Udfordring, der skal tackles: Sikring af, at infrastruktur vedligeholdes tilstrækkeligt og er bæredygtig

Tilstrækkelig vedligeholdelse af infrastruktur er en afgørende forudsætning for udviklingen af et bæredygtigt EU-transportnet.

- Interessenterne bør ikke blot have opmærksomhed på investeringer i ny infrastruktur, men også på at sikre vedligeholdelse og fornyelse af eksisterende infrastruktur, som p.t. ikke er tilfredsstillende.

Øget indsats for at flytte gods fra vejtransport til andre transportformer

90 Som nævnt i **punkt 58** er emissionerne fra transportsektoren en af de største udfordringer for EU's overordnede dekarboniseringsmål. Vores horisontale analyse fra

⁹⁰ Konsekvensanalyse, der ledsager forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer, SWD(2017) 180 final af 31.5.2017, s. 6-20.

⁹¹ Europa-Parlamentets *beslutning af 19. januar 2017 om logistik i EU og multimodal transport i de nye TEN-T-korridorer (2015/2348(INI))*, punkt 15.

⁹² Rådets konklusioner om fremskridt i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) på transportområdet af 5. december 2017, punkt 25.

2017 om energi og klimaindsats inddrog bl.a. relevante transportrevisioner fra EU's overordnede revisionsorganer, som direkte drejede sig om reduktionen af drivhusgasemissioner i transportsektoren eller beskæftigede sig med transportformer med lavemission eller omstilling til sådanne transportformer. Vi bemærkede navnlig, at der var problemer med udformningen og effektiviteten af biobrændstofpolitikken, og at omstillingen af varetransport fra veje til jernbaner og søveje/indre vandveje ikke foregik i tilstrækkeligt omfang. Hverken transport ad indre vandveje eller jernbaner kunne konkurrere med vejtransport.

91 I vores revision vedrørende jernbanegodstransport bemærkede vi, at der ikke på omfattende vis tages hensyn til de eksterne virkninger i forbindelse med jernbane- og vejtransport⁹³ (miljøindvirkning og forurening, trafikoverbelastning, ulykker osv.), når det fastsættes, hvor meget brugerne skal betale for at få adgang til infrastrukturen.

Udfordring, der skal tackles: Øget indsats for at flytte mere gods væk fra vejene

Overflytning af gods fra vejtransport til andre, mere miljøvenlige transportformer kan medvirke til at reducere transportemissionerne, som hovedsagelig kommer fra vejsektoren.

- Interessenterne bør tilstræbe at flytte gods fra vejtransport til andre transportformer ved at styrke den intermodale konkurrence, fastsætte principper om, at alle transportformers eksterne omkostninger skal tages i betragtning på passende vis, og advokere for implementeringen af disse principper.

⁹³ I forbindelse med sine mobilitetspakker har Kommissionen foreslået en revision af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

Vedtaget af Afdeling II, der ledes af Iliana Ivanova, medlem af Revisionsretten, i Luxembourg på mødet den 24. oktober 2018.

På Revisionsrettens vegne

Klaus-Heiner Lehne
Formand

Bilag

Bilag I - Revisionsrettens beretninger om transport siden 2010

Titel	Beskrivelse/konklusioner	Vigtigste anbefalinger
<p>Særberetning nr. 19/2018 "Et europæisk højhastighedsjernbanenet: ikke en realitet, men et ineffektivt kludetæppe"</p>	<p>EU's nuværende langsigtede plan for højhastighedsjernbanerne vil sandsynligvis ikke blive realiseret, og der mangler en solid strategisk tilgang, som omfatter hele EU. Det europæiske højhastighedsjernbanenet er kun et kludetæppe af nationale linjer, som er individuelt planlagt og anlagt af medlemsstaterne uden ordentlig koordination på tværs af grænserne, hvilket resulterer i dårlige forbindelser. Kommissionen har ingen retlige værktøjer og ingen beføjelser i beslutningstagningen til at sikre, at medlemsstaterne gør hurtige fremskridt med hensyn til at færdiggøre hovednettet.</p>	<p>Europa-Kommissionen bør: foretage en realistisk, langsigtet planlægning, aftale med medlemsstaterne, hvilke vigtige strategiske strækninger der skal anlægges først, med vurdering af behovet for linjer til meget høje hastigheder og med nøje overvågning og håndhævelsesbeføjelser til at sikre, at forpligtelserne til at færdiggøre EU's hovednet til højhastighedstog respekteres, knytte EU-medfinansieringen til øremærkede strategisk prioriterede projekter, reel konkurrence på skinnerne og opnåelse af resultater, forenkle udbudsprocedurerne vedrørende grænseoverskridende projekter, anvende kvikskranker til de forskellige formaliteter og fjerne alle resterende administrative og lovgivningsmæssige barrierer for interoperabilitet, sikre en mere optimal højhastighedsjernbanedrift for passagererne ved f.eks. at indføre e-billetter og forenkle sporadgangsafgifterne.</p>
<p>Særberetning nr. 9/2018 "Offentlig-private partnerskaber i EU: Omfattende mangler og begrænsede fordele"</p>	<p>Offentlig-private partnerskaber (OPP'er), der medfinansieres af EU, kan ikke betragtes som en økonomisk bæredygtig måde at levere offentlig infrastruktur på. De reviderede OPP'er led under omfattende mangler og begrænsede fordele, hvilket medførte, at 1,5 milliarder euro blev brugt ineffektivt og uproduktivt. Hertil kommer, at valuta for pengene og gennemsigtighed i høj grad blev undermineret af især uklar politik og strategi, utilstrækkelige analyser, opførelse af OPP'er uden for balancen samt ubalancerede risikodelingsordninger.</p>	<p>Kommissionen og især medlemsstaterne bør: ikke fremme en mere intensiv og udbredt brug af OPP'er, før de identificerede problemer er håndteret, afbøde den finansielle virkning, som forsinkelser og genforhandlinger har på de omkostninger, som den offentlige partner må bære, basere OPP-udvælgelsen på grundige komparative analyser for at finde den bedste udbudsmulighed, sikre den nødvendige administrative kapacitet og etablere klare OPP-politikker og -strategier til gennemførelse af EU-støttede OPP-projekter, forbedre EU-rammen for bedre effektivitet i OPP-projekter, således at valget af OPP-muligheden begrundes af</p>

		overvejelser om den valuta, der gives for pengene.
Særberetning nr. 18/2017 "Det fælles europæiske luftrum: En ændret kultur, men ikke et fælles luftrum"	Initiativet vedrørende oprettelse af et fælles europæisk luftrum (SES) med henblik på at forbedre lufttrafikstyringen i EU tog fat på et klart behov og har resulteret i en større effektivitetskultur. Den europæiske luftrumsstyring er dog stadig fragmenteret, og SES som koncept er endnu ikke opnået. EU's finansiering af de teknologiske dele af SES er indtil videre nået op på 730 millioner euro og forventes at nå 3,8 milliarder euro i 2020.	Europa-Kommissionen bør: gennemgå de overordnede SES-mål, analysere andre løsningsmodeller med henblik på at reducere fragmentering og prioritere F&U-løsninger, der behandler problemet, sikre, at de nationale tilsynsmyndigheder er fuldstændigt uafhængige, strømline præstationsordningen og revidere nogle af sine centrale præstationsindikatorer, gennemgå EU's støttestruktur for F&U i lyset af SES-målene, styrke SESAR-fællesforetagendets ansvarlighed.
Særberetning nr. 13/2017 "Et fælles europæisk jernbanetrafikstyringssystem: Vil det politiske mål nogensinde blive til virkelighed?"	Installeringen af det EU-dækkende jernbanesignalsystem er indtil videre begrænset og fragmenteret. Konceptet anfægtes ellers generelt ikke af jernbanesektoren. Revisorerne konstaterede, at mange infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder er tilbageholdende med at investere i systemet, fordi det er omkostningskrævende, og de ikke har en individuel business case.	Revisorerne fremsatte en række anbefalinger til Europa-Kommissionen, medlemsstaterne og Den Europæiske Unions Jernbaneagentur vedrørende vurdering af omkostningerne ved udbygningen, afskaffelse af de nationale signalsystemer, individuelle business cases for infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, systemkompatibilitet og -stabilitet, Den Europæiske Unions Jernbaneagents rolle og ressourcer, tilpasning af nationale udbygningsplaner, overvågning og håndhævelse, bedre udnyttelse af EU-midler til jernbanesignalprojekter og bedre målretning af EU-finansieringen.
Særberetning nr. 23/2016 "Søtransport i EU: på dybt vand - mange ineffektive og ubæredygtige investeringer"	En tredjedel af EU-udgifterne til faciliteter såsom kajer, dokker og bølgebrydere ved EU-søhavne mellem 2000 og 2013 var ineffektive og ubæredygtige. En ud af tre euro brugt på de undersøgte projekter (194 millioner euro) gik til projekter, der fordoblede eksisterende faciliteter i nærheden. Der blev investeret 97 millioner euro i infrastruktur, der enten ikke blev udnyttet, eller som havde været stærkt underudnyttede i	Europa-Kommissionen bør: ændre det aktuelle antal på 104 centrale havne og udarbejde en havneudviklingsplan for hele EU, overveje at udelukke havneinfrastruktur til containeromladning og oplagring samt suprastrukturer, som ikke er omfattet af offentlige aktiviteter, fra EU-støtte, sikre, at alle nødvendige låneoplysninger vedrørende foreslåede EIB-lån deles mellem EIB og Kommissionen, fokusere EU-støtten til investeringer på centrale havne og centrale vandveje udelukkende der, hvor der er påvist

	<p>en periode på over tre år efter arbejdernes færdiggørelse.</p>	<p>EU-merværdi, og hvor der er en tilstrækkelig stor privat investeringsandel, udstikke havnespecifikke retningslinjer for statsstøtte og overvåge og følge op på tidligere afgørelser om statsstøtte, nedbringe den administrative byrde og forsinkelserne ved at indføre nationale "kvikskranker" for udstedelse af tilladelser og godkendelser, styrke søtransportens konkurrenceposition i forhold til andre transportformer ved yderligere at forenkle søtransport- og toldformaliteterne.</p>
<p>Særberetning nr. 8/2016 "Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor"</p>	<p>Trods Europa-Kommissionens mål om at overflytte gods fra vejene til jernbanerne, er jernbanegodssektorens andel af transporten på EU-niveau faktisk faldet lidt siden 2011. Jernbanetransporten er mere miljøvenlig og bruger mindre mængder af importeret olie, men det lykkedes den ikke at reagere på konkurrencen fra vejtransporten.</p>	<p>Kommissionen og medlemsstaterne bør afhjælpe de svagheder, som er konstateret i forbindelse med liberalisering af markedet for jernbanegodstransport, trafikstyringsprocedurer, administrative og tekniske begrænsninger, overvågning af og gennemsigtige oplysninger om jernbanegodssektorens præstationer samt fair konkurrence mellem forskellige transportformer. For en bedre anvendelse af EU-midler bør Kommissionen og medlemsstaterne matche politikmålene mere konsekvent med tildelingen af midler og forbedre udvælgelsen, planlægningen og forvaltningen af projekter samt vedligeholdelsen af nettet.</p>
<p>Særberetning nr. 1/2015 "Transport ad indre vandveje i Europa: Ingen væsentlige forbedringer med hensyn til transportandel og besæjlingsforhold siden 2001"</p>	<p>De EU-finansierede bestræbelser på at overflytte godstrafik fra vejene til de indre vandveje har kun ført til langsomme fremskridt i de sidste 15 år. De projekter, der er blevet medfinansieret af EU som led i en strategi for at øge anvendelsen af indre vandveje, er ikke blevet gennemført effektivt. Transport ad indre vandveje har ikke vundet frem som et alternativ til vejtransport, og besæjlingsforholdene er ikke blevet bedre.</p>	<p>Med henblik på at gøre EU's finansiering af transport ad indre vandveje mere effektiv: Medlemsstaterne bør prioritere de projekter vedrørende indre vandveje, der giver de største og mest umiddelbare fordele; Kommissionen bør rette sin finansiering mod projekter med detaljerede planer for fjernelse af flaskehalse. For at forbedre koordineringen mellem medlemsstaterne bør Kommissionen grundigt analysere det potentielle marked for og de potentielle fordele ved indlandsskibsfart på de forskellige flodstrækninger og koordinere medlemsstaternes etablering af TEN-T-hovednettet, blive enig med medlemsstaterne om specifikke og</p>

		realiserbare mål for fjernelse af flaskehalse, styrke retsgrundlaget med henblik på at udvide rapporteringskravene vedrørende vandvejenes navigationsstatus og pålægge medlemsstaterne på koordineret vis at udarbejde nationale planer for vedligeholdelse af de indre vandveje.
Særberetning nr. 21/2014 "EU-finansierede lufthavnsinfrastrukturer giver ikke valuta for pengene"	EU-finansierede investeringer i lufthavne har hverken skabt de forventede resultater eller givet valuta for pengene. På grund af utilstrækkelig planlægning og prognostisering lå nogle af de finansierede lufthavne for tæt på hinanden, samtidig med at nogle af byggeprojekterne var for store i forhold til antallet af fly og passager i de pågældende lufthavne.	Kommissionen bør sikre, at medlemsstaterne i programperioden 2014-2020 kun tildeler EU-støtte til lufthavnsinfrastrukturer i lufthavne, som er økonomisk levedygtige, og hvis investeringsbehov er blevet korrekt vurderet og påvist. Dette bør også være en del af Kommissionens godkendelse og overvågning af operationelle programmer. Medlemsstaterne bør opstille sammenhængende regionale, nationale og overnationale planer for udvikling af lufthavne for at undgå overkapacitet, overlapning og ukoordinerede investeringer i lufthavnsinfrastrukturer. På baggrund af denne revision blev EU's støtte til europæiske lufthavne betydeligt reduceret i programmeringsperioden 2014-2020.
Særberetning nr. 1/2014 "Effektiviteten af EU-støttede projekter inden for offentlig bytransport"	To tredjedele af de bytransportprojekter, der medfinansieres af EU's strukturfonde, bliver benyttet for lidt. Svagheder i projektudformningen og en uhensigtsmæssig mobilitetspolitik var to af de væsentligste medvirkende årsager hertil.	Kommissionen bør kræve: at der indføres forvaltningsredskaber, så tjenesternes kvalitet og brugernes tilfredshed kan overvåges, når projekterne er operationelle, at der medtages et minimumssæt af resultatindikatorer med dertilhørende mål i tilskudsaftalerne, og at opfyldelsen af dem efterfølgende måles, at vurderingen af antallet af forventede brugere analyseres mere omhyggeligt, og at valget af transportform bygger på en kvantificeret sammenligning af de forskellige transportmuligheder, at bytransportprojekter indgår i en fornuftig mobilitetspolitik, at disse relevante anbefalinger også tages op af medlemsstaternes myndigheder, når de skal forvalte EU-finansierede bytransportprojekter.

<p>Særberetning nr. 5/2013 "Er de EU-samhørighedsmidler, som anvendes på veje, givet godt ud?"</p>	<p>Revisionsretten reviderede 24 vejinvesteringsprojekter under EFRU og Samhørighedsfonden i Tyskland, Grækenland, Polen og Spanien for at vurdere, om de havde nået deres mål til rimelige omkostninger. Den samlede værdi af de reviderede projekter var på over 3 milliarder euro. Alle de vejprojekter, som blev undersøgt af revisorerne, medførte rejsetidsbesparelser og forbedret trafiksikkerhed. Men revisorerne konstaterede, at der ikke var gjort tilstrækkeligt for at sikre omkostningseffektiviteten. Trafikprognoserne for de fleste af de reviderede projekter var upræcise. Resultatet var, at den valgte vejtype ofte ikke var den, der passede bedst til trafikken. Der blev foretrukket motorveje, selv om motortrafikveje kunne have løst trafikproblemerne. For 14 ud af 19 projekters vedkommende blev der registreret mindre anvendelse af vejene end forventet. Sammenlignet med de oprindelige planer var den gennemsnitlige omkostningsforøgelse 23 %. Tidsoverskridelserne var i gennemsnit 9 måneder eller 41 % i forhold til de oprindeligt aftalte tidsfrister.</p>	<p>Tre hovedanbefalinger: EU-medfinansiering af vejprojekter bør betinges af, at der findes klare målsætninger med mål for rejsetid, øget vejsikkerhed, kapacitetsforbedringer og økonomiske virkninger, betalinger bør kobles til anvendelsen af omkostningseffektive vejbygningsteknikker i overensstemmelse med bedste praksis, og medlemsstaterne bør sikre international konkurrence om bygge- og anlægsprojekter og fokusere deres udbudsprocedurer på levering af de økonomisk mest fordelagtige tilbud.</p>
<p>Særberetning nr. 3/2013 "Har Marco Polo-programmerne været effektive med hensyn til at flytte trafik væk fra vejene?"</p>	<p>Revisorerne konstaterede, at der ikke blev indsendt tilstrækkelig mange relevante projektforslag, fordi markedssituationen og adgangsbetingelserne afskrækkede virksomhederne fra at deltage i ordningen. I halvdelen af de undersøgte projekter var bæredygtigheden begrænset. Et af de vigtigste revisionsresultater var, at der er alvorlige indikationer på "dødvægt", dvs. at nogle projekter også ville være blevet iværksat uden EU-finansiering.</p>	<p>Revisionsretten anbefalede Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen at overveje at ophøre med at yde EU-støtte til godstransporttjenester under en ordning med samme udformning som Marco Polo-programmerne (en top-down-metode til stimulering af efterspørgslen), der navnlig har ført til de svagheder, som er beskrevet i denne beretning (utilstrækkelig udbredelse på markedet, manglende dokumentation for målopfyldelse, tung administrativ byrde, ringe bæredygtighed samt dødvægt) og stiller som betingelse for fortsat</p>

	<p>Faktisk bekræftede 13 af de 16 reviderede støttemodtagere, at de også ville have iværksat og drevet transporttjenesterne uden støtte. Desuden var der ingen pålidelige data, som kunne anvendes til at vurdere fordelene med hensyn til godstransportens miljømæssige indvirkninger, overbelastningen af vejnettet og trafikikkerheden.</p>	<p>finansiering, at der foretages en forudgående konsekvensanalyse, som dokumenterer, at der er tale om EU-merværdi og i hvilket omfang. Det vil kræve, at der gennemføres en detaljeret markedsanalyse af den potentielle efterspørgsel, og at der tages hensyn til erfaringer og god praksis fra tilsvarende nationale støtteordninger i medlemsstaterne. Revisionsretten anbefaler, at Kommissionen tager en række skridt til at styrke resultaterne i forbindelse med fremtidige ordninger, men kun hvis det vurderes, at der kan gennemføres en meningsfuld EU-foranstaltning på dette område.</p>
<p>Særberetning nr. 4/2012 "Anvendelse af strukturfondene og Samhørighedsfonden til medfinansiering af transportinfrastruktur i søhavne: en effektiv investering?"</p>	<p>Ved revisionen blev det konstateret, at kun 11 af de 27 reviderede projekter for transportinfrastruktur i søhavne, som strukturfondene og Samhørighedsfonden havde medfinansieret i programmeringsperioden 2000-06, var effektive. Hertil kommer, at en tredjedel af de reviderede projekter ikke havde transportrelaterede mål. Ud over ineffektive projekter konstaterede Revisionsretten, at nogle af projekterne ikke var i brug, og at fire væsentlige projekter til en værdi af 70,8 % af det samlede reviderede beløb ikke var færdiggjort, da revisionen fandt sted. Af de 23 færdiggjorte projekter var 11 blevet færdige til tiden, mens 12 var blevet forsinket med i gennemsnit 26 måneder. Fem af de færdiggjorte projekter, som tegner sig for næsten halvdelen af de beløb, der blev revideret, vil endvidere få brug for store yderligere investeringer, før infrastrukturen vil kunne udnyttes effektivt.</p>	<p>Kommissionen bør minde medlemsstaterne om, at de har pligt til at anvende EU-midlerne i overensstemmelse med princippet om forsvarlig økonomisk forvaltning, gøre støtten under samhørighedspolitikken for den kommende periode betinget af, at der foreligger en samlet langsigtet havneudviklingsstrategi (baseret på en behovsvurdering) for alle havne i den relevante region, sætte øget fokus på projekternes effektivitet ved hjælp af virknings- og resultatindikatorer, kontrol på stedet vedrørende effektivitetsrelaterede spørgsmål og indførelse af et princip om, at EU-støtten skal være betinget af de opnåede resultater, foretage efterfølgende kontrol af anvendelsen og resultaterne af medfinansierede infrastrukturer på grundlag af en risikobaseret stikprøve, styrke vurderingen af store projekter og samhørighedsfondsprojekter.</p>

<p>Særberetning nr. 8/2010 "Bedre transportpræstationer på de transeuropæiske jernbaneakser: Har EU's investeringer i jernbaneinfrastruktur været effektive?"</p>	<p>Revisionsretten konkluderede, at EU ved at medfinansiere udviklingen af jernbaneinfrastruktur havde bidraget til at skabe nye muligheder for den transeuropæiske jernbanetransport. Det ville dog være muligt at få mere ud af EU-midlerne.</p>	<p>Kommissionen bør i sine fremtidige overvejelser af definitionen af de prioriterede projekter samarbejde med medlemsstaterne og jernbaneinstanserne for at identificere de transeuropæiske korridorer, hvor der for øjeblikket er stor efterspørgsel, eller hvor der forventes at blive stor efterspørgsel i fremtiden, ved at styrke videngrundlaget på europæisk plan og om nødvendigt det analytiske grundlag. Kommissionen bør overveje at lægge større vægt på at fjerne de praktiske hindringer for jernbanetransport på tværs af landegrænser, der ikke i sig selv vedrører infrastrukturene, og tilskynde til og gøre det nemmere for medlemsstaternes jernbaneinstanser at samarbejde med dette mål for øje.</p>
--	--	---

Bemærk: Vores beretninger og Kommissionens svar på vores revisionsresultater og anbefalinger er offentliggjort på vores websted (<http://eca.europa.eu>).

Bilag II - EU's ti mål for et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem

Udvikling og anvendelse af nye og bæredygtige brændstoffer og fremdriftssystemer

- Halvere brugen af køretøjer, der bruger konventionelt brændstof i bytransporten inden 2030, udfase dem i byerne inden 2050, opnå stort set CO₂-fri bylogistik i større bycentre inden 2030.
- Få andelen af bæredygtige flybrændstoffer med lave CO₂-emissioner op på 40 % inden 2050 og nedbringe EU's CO₂-emissioner fra skibsbunkerfuel med 40 % (om muligt 50 %),

Optimering af multimodale logistikkæders ydeevne, bl.a. ved at bruge mere energieffektive transportformer

- 30 % af vejgodstransporten på strækninger over 300 km bør overgå til andre transportformer såsom jernbane-eller søtransport inden 2030 og mere end 50 % inden 2050. Effektive og grønne godstransportkorridorer skal bidrage hertil. Hvis vi skal nå det mål, skal der udvikles passende infrastruktur.
- Færdiggørelse af et europæisk højhastighedsjernbanenetværk inden 2050. En tredobling af de eksisterende højhastighedsjernbanenetværk inden 2030 og bibeholdelse af et tæt jernbanenetværk i alle medlemsstaterne. Inden 2050 bør størstedelen af al mellemdistancepassagertransport foregå med tog.
- Etablering af et fuldt ud funktionsdygtigt og multimodalt centralt TEN-T-netværk inden 2030 med et netværk af høj kvalitet og høj ydeevne inden 2050 og dertil hørende informationstjenester.
- Forbindelse af alle lufthavne i hovednettet med jernbanenettet inden 2050-og helst med højhastighedsjernbaner-og forbindelse af alle centrale havne med godsjernbaner og om muligt med de indre vandveje.

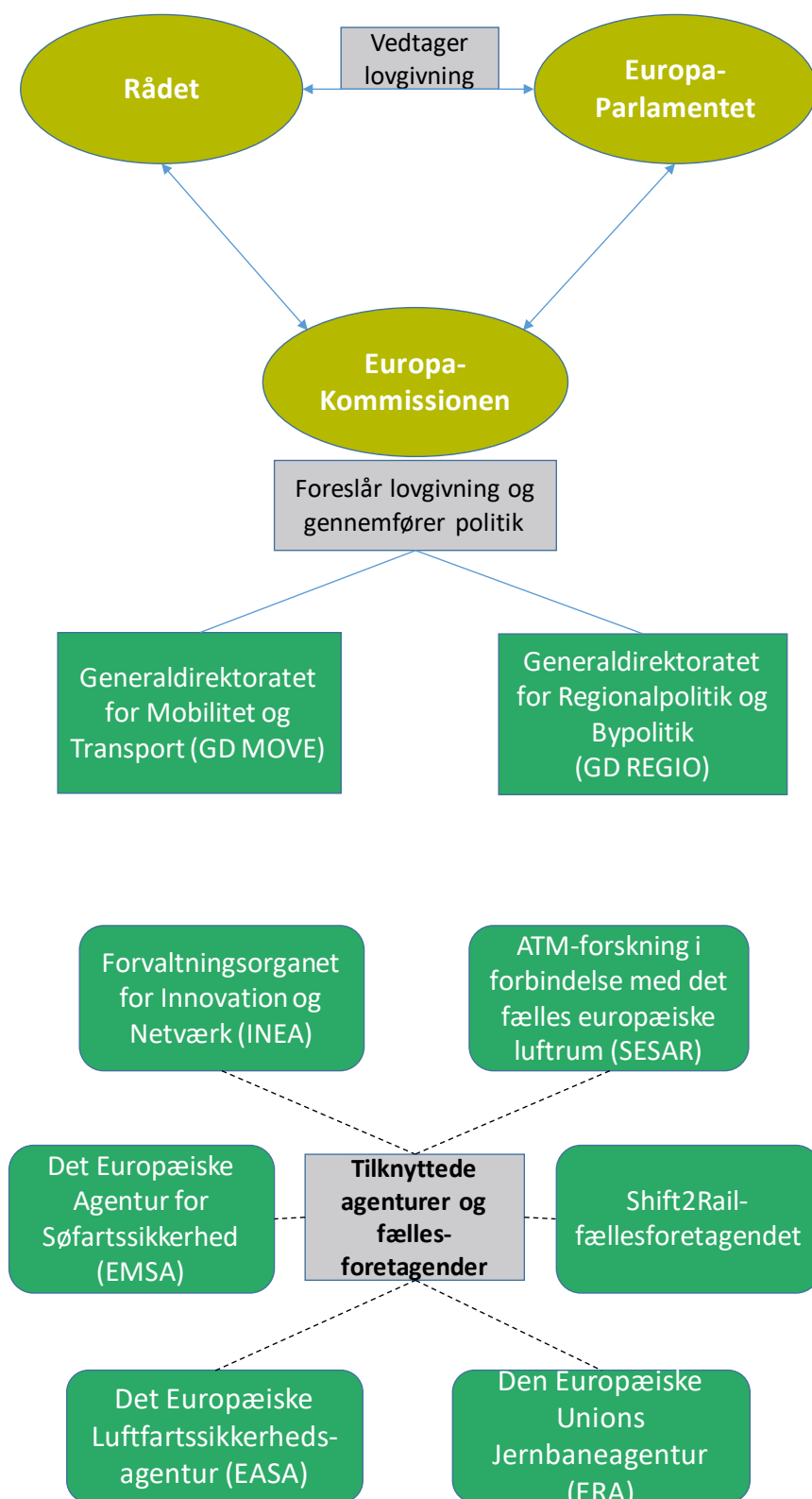
Øget transporteffektivitet og brug af infrastruktur ved hjælp af informationssystemer og markedsbaserede incitamenter

- Tage en moderniseret infrastruktur til lufttrafikstyring (SESAR) i Europa i brug inden 2020 og færdiggøre det fælles europæiske luftfartsområde. Anvende tilsvarende styringssystemer til land- og søtransport (ERTMS, ITS, SSN og LRIT, RIS). Tage det europæiske globale satellitnavigationssystem (Galileo) i brug.

- Etablere en ramme for et europæisk informations, forvaltnings og betalingssystem til multimodal transport inden 2020.
- Nå et mål om tæt ved nul dødsulykker i trafikken inden 2050. EU sigter ligeledes mod at halvere antallet af trafikofre inden 2020. Sikre, at EU er førende inden for transportsikkerhed på alle transportområder.
- Tage et skridt mod fuld udnyttelse af principperne om brugerbetaling og "forureneren betaler" samt styrke den private sektors vilje til at fjerne konkurrenceforvridninger, herunder skadelige støttetildelinger, skabe indtægter og sikre finansiering af kommende transportinvesteringer.

Kilde: KOM(2011) 144 endelig af 28.3.2011 - En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem.

Bilag III - De vigtigste interessenter på EU-plan



Forkortelser

ATM: Lufttrafikstyring

BNP: Bruttonationalprodukt

CEF: Connecting Europe-faciliteten

EFRU: Den Europæiske Fond for Regionaludvikling

ESFI: Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer

EIB: Den Europæiske Investeringsbank

ERTMS: Det europæiske system til styring af jernbanetrafik

ESIF: De europæiske struktur- og investeringsfonde

Eurostat: EU's statistiske kontor Eurostat (generaldirektorat under Kommissionen)

FFR: Flerårig finansiel ramme

Galileo: Det europæiske globale satellitnavigationssystem

GD MOVE: Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport

GD REGIO: Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Regionalpolitik og Bypolitik

GHG: Drivhusgasser

GLONASS: Globalt satellitnavigationssystem

GPS: Globalt positioneringssystem

HSR: Højhastighedstog

IMO: Den Internationale Søfartsorganisation

INEA: Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk

ITS: Intelligente transportsystemer

OECD: Organisationen for Økonomisk Samarbejde og Udvikling

OPP: Offentlig-private partnerskaber

RIS: Flodinformationstjenester

SAI: Overordnet revisionsorgan

SES: Det fælles europæiske luftrum

SESAR: ATM-forskning i det fælles europæiske luftrum

SGP: Stabilitets- og vækstpagten

TEN-T: Det transeuropæiske transportnet

TEUF: Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde

VTMIS: Trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten

Holdet bag den horisontale analyse

Denne horisontale analyse blev udført af Revisionsafdeling II - Investering i samhørighed, vækst og inklusion, der ledes af Iliana Ivanova, medlem af Revisionsretten.

Analysen blev udført under ledelse af Ladislav Balko, medlem af Revisionsretten, med støtte fra kabinetschef Branislav Urbanic og attaché Zuzana Frankova, ledende administrator Pietro Puricella, opgaveansvarlig Svetoslav Hristov samt revisorerne Valeria Rota, Enrico Grassi, Marjeta Leskovar og Annekatrin Langer. Thomas Everett ydede sproglig støtte.



Første række: Enrico Grassi, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Marjeta Leskovar, Pietro Puricella

Anden række: Branislav Urbanic, Thomas Everett

Denne horisontale analyse beskriver og analyserer, hvad EU gør på transportområdet. Vi sætter fokus på investeringer i infrastruktur, der er finansieret af EU-budgettet, og fremlægger tværgående temaer, som vi har identificeret i forbindelse med nylige revisioner af de fem vigtigste transportformer, nemlig vej-, jernbane- og lufttransport, transport ad indre vandveje og søtransport. Med udgangspunkt i vores konstateringer og anbefalinger fremlægger vi en horisontal analyse af de centrale udfordringer, som udviklingen og finansieringen af transport i EU står over for.

Ved at fremlægge klare og tilgængelige oplysninger til interessenter og interesserede parter er målet med denne horisontale analyse at tilskynde interessenter til at forbedre tiltag og/eller koordinere dem bedre for at øge merværdien af EU's indsats for at nå de transportpolitiske mål.



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET



Publikationskontoret



© Den Europæiske Union, 2018.

Tilladelse til at anvende eller gengive fotos eller andet materiale, hvortil Den Europæiske Union ikke har ophavsretten, skal indhentes direkte hos indehaveren af ophavsretten.

PDF ISBN 978-92-847-1420-9

doi:10.2865/682247

QJ-03-18-425-DA-N

HTML ISBN 978-92-847-1401-8

doi:10.2865/620104

QJ-03-18-425-DA-Q