



EUROPEISKA
REVISIONSRÄTTEN

**Översiktlig
analys**

**Mot en väl fungerande
transportsektor i EU:
utmaningar som måste hanteras**

2018

Innehållsförteckning

	Punkt
Sammanfattning	I-XII
Syfte och metod i denna översiktliga analys	01-05
Del I: Översikt över transportsektorn i EU	06-25
Nyckelfakta om transportsektorn i Europeiska unionen	06-07
EU:s transportpolitiska huvudmål	08-12
Huvudaktörerna i EU:s transportsektor	13-16
Behovet av investeringar i infrastruktur och tillgången till finansiering	17-25
Del II: Lägesrapport om viktiga delar i EU:s transportsektor	26-63
Aktuella trender när det gäller transportanvändning	26-39
Transportvolymerna har ökat stadigt och förväntas fortsätta att öka	26-27
Vägtransport är förstahandsval för person- och godstrafik	28-33
Intelligenta transportsystem: en självklar del i framtidens transporter	34-35
Nya trender i transportsektorn	36-39
Infrastrukturutbyggnad	40-51
Trots framsteg i utbyggnaden av transportinfrastruktur i EU återstår fortfarande utmaningar	40-46
Betydande finansiering behövs för TEN-T – medlemsstaternas skuldsättning kan vara ett hinder	47-51
Den inre marknaden	52-55
Utfasning av fossila bränslen i transportsektorn	56-63
Del III: Centrala utmaningar som måste hanteras	64-91
Anpassa mål efter resurser	66
EU måste se till att nationella infrastrukturbeslut närmare överensstämmer med EU:s politiska prioriteringar	67-70
Förbättra EU-finansieringens mervärde	71-72

Förbättra projektförvaltningen	73-86
Planera bättre genom att utföra en noggrann förskottsanalys av kostnader och fördelar	74-78
Förenkla reglerna för att genomföra infrastrukturprojekt	79-82
Stärka projektövervakningen	83-86
Ägna mer uppmärksamhet åt underhåll och förnyande av befintlig infrastruktur	87-89
Större ansträngningar för att få över gods från vägarna till andra transportsätt	90-91

Bilagor

Bilaga I – Europeiska revisionsrättens rapporter om transport sedan 2010

Bilaga II – EU:s tio målsättningar för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

Bilaga III – De främsta aktörerna på EU-nivå

Förkortningar

Teamet bakom den översiktliga analysen

Sammanfattning

I Översiktliga analyser innehåller allmänna beskrivningar och analyser av olika politikområden, till största delen sammanställda utifrån allmänt tillgänglig information. I denna översiktliga analys beskrivs och analyseras EU:s arbete inom transportområdet. Vi tittar främst på infrastrukturinvesteringar som fått finansiering från EU:s budget och lägger fram övergripande teman som har framkommit i våra senaste revisioner rörande de fem främsta transportslagen: väg, järnväg, luftfart, inre vattenvägar och havsjöfart. Utifrån våra iakttagelser och rekommendationer lägger vi fram en översiktlig analys om de främsta utmaningarna som uppstår i och med utbyggnaden och finansieringen av transportsektorn i EU. Utöver våra egna rapporter tar vi i denna analys även hänsyn till rapporter från andra högre revisionsorgan, viktiga dokument om EU:s politik, studier, utvärderingar och uppgifter och åsikter från andra institutioner inom EU och internationellt.

II Transportsektorn är en strategisk sektor i EU:s ekonomi som har direkt påverkan på alla EU-medborgares vardagsliv. Transportsektorn sysselsätter dessutom cirka elva miljoner människor. Transporter är en hörnsten i den europeiska integrationen eftersom helt sammanlänkade och hållbara transportnät är en förutsättning för att EU:s inre marknad ska fullbordas och fungera väl.

III Person- och godstrafiken inom EU har ökat under de senaste åren och förväntas fortsätta att öka, om än i långsammare takt. Den största delen av person- och godstrafiken sker på väg, och i dagsläget erbjuder marknaden inte användarna tillräckliga incitament för att byta till andra transportsätt, eftersom de i allmänhet fortfarande är mindre ekonomiskt fördelaktiga.

IV Transport är ett område med delad befogenhet i EU, vilket innebär att medlemsstaterna har egen bestämmanderätt så länge inte EU har formulerat gemensamma åtgärder och strategier på området. I fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) fastställs grunden för ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T), ett integrerat multimodalt nät med olika transportsätt som gör att människor och varor kan förflyttas snabbt och enkelt över hela EU. Nätet består av två lager. Det så kallade stomnätet, som ska vara klart 2030, består av de strategiskt mest viktiga förbindelserna och knutpunkterna i EU, medan det så kallade övergripande nätet, som ska vara klart 2050, ska säkerställa tillgänglighet och anslutningar för alla regioner i EU.

V Ansvar för att planera, finansiera och bygga transportinfrastruktur ligger främst på medlemsstaterna. EU-finansiering, som måste ge europeiskt mervärde, kan endast

fungera som ett startskott och täcka en bråkdel av de totala behoven. EU har en stor mängd olika finansieringsinstrument, innehållande sammanlagt runt 193 miljarder euro under perioden 2007 till 2020, varifrån det går att få stöd för transportpolitiska åtgärder.

VI Att bygga ut EU:s transportinfrastruktur kostar mycket. Kommissionen uppskattar att de totala investeringsbehoven ligger någonstans runt 130 miljarder euro per år, med ytterligare betydande investeringsbehov för underhåll därefter. Bara stomnätet i TEN-T förväntas kosta 500 miljarder euro under perioden 2021 till 2030, och räknar man med det övergripande nätet och andra transportinvesteringar ökar summan till omkring 1,5 biljoner euro.

VII Sedan finanskrisen 2008 har dock investeringarna i transportinfrastruktur minskat, vilket har hämmat moderniseringen av EU:s transportnät, och de genomsnittliga investeringsnivåerna ligger betydligt under vad som behövs. Betydande finansiella resurser måste tillföras för att TEN-T-målen ska uppnås i tid. På grund av den begränsade tillgången på offentliga medel anses det vara nödvändigt med ökade investeringar i strategisk transportinfrastruktur från den privata sektorn.

VIII Utbyggnadstakten för infrastruktur varierar inom EU, och kvaliteten och tillgången till infrastruktur är fortfarande eftersatt, särskilt i de östra regionerna. I vissa länder är stomnätet i TEN-T redan färdigt eller nästan färdigt, medan andra fortfarande har mycket kvar att göra.

IX Kommissionen har bekräftat att intelligenta transportsystem måste införas på ett samordnat sätt. Det är ett arbete som i dagsläget pågår och är av yttersta vikt för att man ska kunna uppnå ett Europatäckande, verkligen sammanbyggt och samordnat system med olika transportsätt. Dessutom är automatisering, digitalisering och delad rörlighet snabbt växande trender som kan göra transportsystemen mer effektiva. Den nya tekniken och de nya rörlighetsmönstren för dock även med sig utmaningar vad gäller sådant som regelverkens lämplighet, integritetsskydd, säkerhet, ansvar och datasäkerhet.

X Kommissionen har aktivt arbetat för att den inre transportmarknaden ska öppnas upp och liberaliseras. Även här kvarstår vissa utmaningar, särskilt när det gäller järnvägen och flygledningstjänster.

XI Transporter står för ungefär en fjärdedel av alla utsläpp av växthusgaser i EU. Sedan 2014 har utsläppen från transportsektorn dessutom börjat öka igen, och sektorn

håller på att bli en av de största utmaningarna som måste lösas för att EU:s övergripande mål om minskade koldioxidutsläpp ska nås.

XII Man har kommit en bit på väg när det gäller att bygga ut infrastrukturen och öppna upp den inre marknaden för transporter, och det finns föreslagna åtgärder för att påskynda utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn. EU måste dock öka ansträngningarna och

- anpassa relevanta och uppnåbara transportpolitiska mål och prioriteringar efter tillgängliga resurser,
- inrätta ändamålsenliga efterlevnadsverktyg på EU-nivå för att säkerställa att medlemsstaternas infrastrukturbeslut närmare överensstämmer med EU:s prioriteringar, särskilt när det gäller gränsöverskridande delar,
- inrikta EU:s finansiering på prioriteringar med högst EU-mervärde,
- förbättra planeringen, genomförandet och övervakningen av EU-finansierade projekt,
- se till att infrastrukturunderhållet är tillräckligt och hållbart,
- trappa upp arbetet med att flytta övergodstrafik till andra transportsätt än vägtrafik.

Syfte och metod i denna översiktliga analys

01 I denna översiktliga analys beskrivs och analyseras EU:s arbete inom transportområdet. Vi tittar främst på infrastrukturinvesteringar som fått finansiering från EU:s budget och lägger fram övergripande teman som har framkommit i våra senaste revisioner rörande de fem främsta transportslagen: väg, järnväg, luftfart, inre vattenvägar och havsjöfart¹. Revisionsrätten har offentliggjort 13 särskilda rapporter om detta område de senaste åtta åren (se ***bilaga I***). Utifrån våra iakttagelser och rekommendationer lägger vi fram en översiktlig analys om de främsta utmaningarna som uppstår i och med utbyggnaden och finansieringen av transportsektorn i EU. Förenade kungarikets utträde ur EU lär få konsekvenser för planeringen och genomförandet av EU:s transportpolitik. Eftersom förhandlingarna fortfarande pågick när denna analys skulle offentliggöras, och de konkreta konsekvenserna är ovisa, beslöt vi dock att inte ta någon hänsyn till denna aspekt i denna översiktliga analys.

02 Revisionsrättens översiktliga analyser innehåller allmänna beskrivningar och analyser av EU:s olika politikområden och är till största delen sammanställda utifrån våra tidigare arbeten och allmänt tillgänglig information. En översiktlig analys är inte en revision – inga nya granskningar görs och den innehåller inga nya revisionsresultat eller rekommendationer. Det kan dock finnas slutsatser och rekommendationer från tidigare offentliggjorda rapporter. Kommissionens svar på resultaten och rekommendationerna i de rapporter som citeras i denna analys har offentliggjorts tillsammans med respektive rapport och finns att läsa på vår webbplats.

03 Förutom våra egna rapporter hänvisar vi i denna analys även till rapporter från andra högre revisionsorgan och viktiga dokument, studier, utvärderingar och uppgifter om EU:s transportpolitik. Vi har även intervjuat företrädare för Europeiska kommissionen, Europaparlamentet, Europeiska investeringsbanken (EIB) och OECD (Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling). Vi har haft en regelbunden dialog med kommissionen under analysarbetets gång och har, så långt som möjligt, tagit hänsyn till kommissionens kommentarer om innehållet i denna översiktliga analys.

¹ Andra aspekter rörande transportsektorn, som passagerarrättigheter, ingår inte i denna analys men har granskats i vår nyligen offentliggjorda särskilda rapport nr 30/2018 *Passagerarnas rättigheter inom EU är omfattande, men passagerarna måste fortfarande kämpa för dem* (<http://eca.europa.eu>).

04 Genom att förse berörda parter och intressenter med klar och lättillgänglig information vill vi med denna översiktliga analys uppmuntra berörda parter att förbättra åtgärderna och/eller samordna dem bättre i syfte att tillföra värde till EU:s insatser för att uppnå sina transportpolitiska mål.

05 Analysen är uppdelad i följande delar:

- a) **Del I** innehåller en översikt över EU:s främsta politiska mål för transportsektorn, det bakomliggande styrande regelverket samt över storlek och tillgänglighet vad gäller nödvändig finansiering.
- b) **Del II** innehåller en beskrivning av hur det ser ut i dag inom viktiga delar av transportsektorn i EU.
- c) **Del III** innehåller en beskrivning av de övergripande frågor och de främsta utmaningar som vi anser vara av fortsatt betydelse.

Del I: Översikt över transportsektorn i EU

Nyckelfakta om transportsektorn i Europeiska unionen

06 Transportsektorn är en strategisk sektor i EU:s ekonomi, som 2016 stod för cirka 5 % av EU:s bruttoförelingsvärde² och 5,2 % av alla arbetstillfällena (vilket motsvarar cirka elva miljoner personer). Den har direkt påverkan på alla EU-medborgares vardagsliv, och säkerställer flödet av varor till konsumenterna från fler än elva miljoner producenter och tillverkare i EU³. Därför ett bra transportsystem en hörnsten i den europeiska integrationen. Välplanerade, hållbara och helt sammanlänkade transportnät är en förutsättning för att EU:s inre marknad ska fullbordas och fungera väl.

07 Effektiva transporter och bra infrastruktur är en förutsättning för att vi ska kunna utnyttja de starka ekonomiska sidorna som finns i alla delar av EU, upprätthålla den inre marknaden och tillväxten och främja ekonomisk, territoriell och social sammanhållning. På grund av sin centrala roll har transportsektorn även band till sådana politiska frågor som miljö, arbetstillfällena och tillväxt, konkurrens, socialpolitik och digitalisering.

EU:s transportpolitiska huvudmål

08 EU:s transportpolitik fastslås i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget)⁴. Det var ett av de första områdena där EU slog fast att man ville skapa en gemensam marknad, det vill säga att transportnäten skulle öppnas upp och det skulle vara fritt att tillhandahålla transporttjänster.

² Värdet på alla varor och tjänster som produceras inom ett område, en bransch eller en sektor i ekonomin.

³ Europeiska kommissionen, *Delivering TEN-T Facts & figures* (förverkliga TEN-T: fakta och siffror), september 2017, s. 5.

⁴ Artikel 4.2 g och avdelning VI.

09 Målen för EU:s transportpolitik fastställs främst i vitböckerna som kommissionen lägger fram ungefär vart tionde år⁵. I den senaste vitboken som kom 2011 finns en färdplan med tio målsättningar (se [bilaga II](#)) för inrättandet av ett gemensamt europeiskt transportområde med ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.

10 Det finns ett antal strategidokument⁶ som kompletterar och utvecklar prioriteringarna i vitboken från 2011, både för enskilda transportsätt och ur ett övergripande perspektiv.

11 För att skapa ett integrerat multimodalt nät med olika transportsätt som gör att människor och varor kan förflyttas snabbt och enkelt över hela EU lägger man i EUF-fördraget även grunden till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (se avdelning XVI). Kommissionen gav ut TEN-T-riktlinjerna 1996 som grund för utformningen av TEN-T-politiken. De har sedan dess ändrats flera gånger för att sedan följas av en förordning 2013⁷. I denna förordning fastslås tidsfrister för när stomnätet (2030) och det övergripande nätet (2050) ska vara klara (se [tabell 1](#)). Framför allt gick man över från att arbeta med enskilda prioriterade projekt till att arbeta med ett EU-täckande multimodalt nät av korridorer. Projekt planeras nu inom ramen för korridorplaner som omfattar alla transportsätt under ledning av tolv, av kommissionen tillsatta, europeiska samordnare som ska underlätta och samordna arbetet med att skapa stomnätskorridorer i TEN-T.

⁵ KOM(1992) 494 slutlig, 2.12.1992, KOM(2001) 370, 12.9.2001 och KOM(2011) 144, 28.3.2011, *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.*

⁶ Till exempel *Europa 2020 En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla* KOM(2010) 2020 slutlig, *En ramstrategi för en motståndskraftig energiunion med en framåtblickande klimatpolitik* COM(2015) 80 final, *En europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet* COM(2016) 501 final, *En luftfartsstrategi för Europa* COM(2015) 598 final, *Luftfart: Ett öppet och sammankopplat Europa* COM(2017) 286 final, *En europeisk strategi för samverkande intelligenta transportsystem* COM(2016) 0766 final, *Strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018* KOM(2009) 0008 slutlig, *rörlighetspaketet Europa på väg – En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla* COM(2017) 0283 final.

⁷ Förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

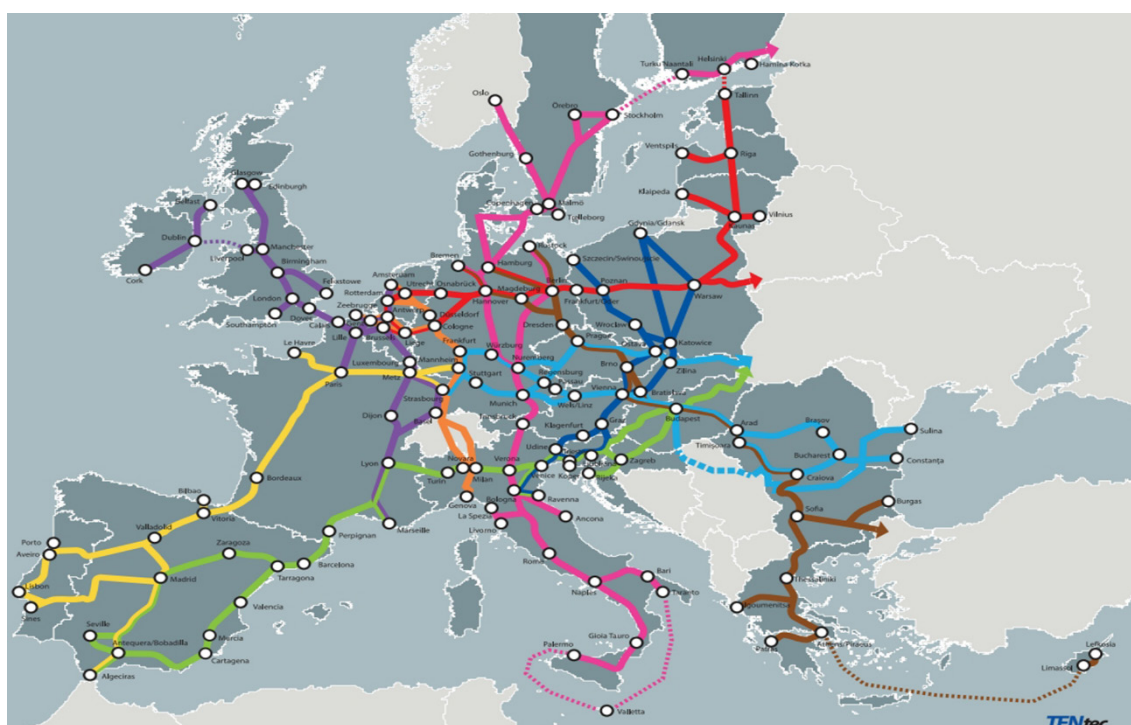
Tabell 1 – Storleken på TEN-T

TEN-T	Stamnätet (km)	Övergripande nätet (km)
Järnvägar	50 762	138 072
Vägar	34 401	136 706
Inre vattenvägar	12 880	23 506

Källa: Kommissionens efterhandsutvärdering av programmen inom sammanhållningspolitiken 2007–2013, arbetspaket 5.

12 Det övergripande nätet är utformat för att alla regioner i EU ska tillförsäkras tillgänglighet och anslutningar. Stamnätet består av de strategiskt viktigaste förbindelserna och knutpunkterna i det övergripande nätet, indelat i nio korridorer (se **figur 1**) och tre övergripande prioriteringar (det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), sjömotorvägar och trafiksäkerhet).

Figur 1 – Stamnätskorridorerna i TEN-T



Atlanten, Östersjön-Adriatiska havet, Medelhavet, Nordsjön-Östersjön, Nordsjön-Medelhavet, Orienten-Östra Medelhavet, Rhen-Alperna, Rhen-Donau, Skandinavien-Medelhavet

Källa: Europeiska kommissionen.

Huvudaktörerna i EU:s transportsektor

13 Transport är ett område där EU och medlemsstaterna har delad befogenhet⁸. Detta innebär att både EU och medlemsstaterna får lagstifta och anta rättsligt bindande lagar. Medlemsstaterna kan anta lagar och regler så länge EU inte har formulerat gemensamma åtgärder och strategier på området.

14 De främsta aktörerna på EU-nivå är kommissionen, Europaparlamentet och rådet (se *bilaga III*). Som inom alla EU:s politikområden är det kommissionen som tar fram lagförslag och verkställer politiska beslut medan det är parlamentet och rådet som antar lagar, oftast utifrån förslag från kommissionen.

15 De främsta aktörerna i medlemsstaterna är nationella, regionala och lokala myndigheter med ansvar för transport- och investeringspolitik, liksom gods- och persontransportföretag.

16 Men viktigast av allt är att miljoner medborgare och företag utnyttjar transportnäten och transporttjänsterna.

Behovet av investeringar i infrastruktur och tillgången till finansiering

17 Ansvar för att planera, finansiera och bygga transportinfrastruktur ligger främst på medlemsstaterna. EU-finansiering, som måste ge europeiskt mervärde, kan endast fungera som ett startskott och täcka en bråkdel av de totala behoven.

18 Att bygga ut EU:s transportinfrastruktur kostar mycket. Kommissionen uppskattar att det sammanlagda investeringsbehovet på detta område (både TEN-T och infrastruktur i städer) ligger på runt 130 miljarder euro per år. Dessutom tillkommer betydande investeringar för underhåll⁹. Investeringsbehovet för att bygga stomnätet bedöms uppgå till 500 miljarder euro för perioden 2021 till 2030. Räknar man även

⁸ Artikel 4.2 g och h i EUF-fördraget.

⁹ Europeiska kommissionen, *Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*, COM(2017) 283 final, 31.5.2017, s 7.

med det övergripande nätet¹⁰ och andra transportinvesteringar ökar siffran till runt 1,5 biljoner euro¹¹.

19 Sedan finanskrisen 2008 har dock investeringarna i transportinfrastruktur minskat, vilket har hämmat moderniseringen av EU:s transportnät¹². Enligt kommissionens senaste lägesrapport om TEN-T¹³ har investeringarna i EU i genomsnitt legat på långt under 100 miljarder euro per år sedan krisen slog till.

20 EU har en stor mängd olika finansieringsinstrument, värda sammanlagt 193 miljarder euro för perioden 2007–2020, som tillhandahåller stöd för transportpolitiska åtgärder (se **tabell 2**). Detta stöd tillhandahålls både genom direkt och delad förvaltning¹⁴. De två främsta instrumenten är fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)¹⁵ och de europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonderna). I den förstnämnda (som förvaltas direkt av kommissionen) prioriteras projekt som rör stomnätet i TEN-T, gränsöverskridande förbindelser, arbete med att få bort flaskhalsar och skapa driftskompatibilitet, och i den andra (som genomförs genom delad förvaltning) utökas dessa prioriteringar till att även omfatta regional rörlighet och hopkoppling av sekundära och tertiära knutpunkter med TEN-T-infrastrukturen¹⁶.

¹⁰ Enligt TEN-T-förordningen från 2013 ska det övergripande nätet vara färdigt 2050.

¹¹ Europeiska kommissionen, *Delivering TEN-T: Facts & figures* (förverkliga TEN-T: fakta och siffror), september 2017.

¹² Europeiska kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues* (transporter i Europeiska unionen – aktuella trender och frågor), 2018, s. 12.

¹³ Lägesrapport om genomförandet av TEN-T-nätet 2014 och 2015, COM(2017) 327 final, 19.6.2017, s. 3.

¹⁴ Vid direkt förvaltning (t.ex. FSE och Horisont) är det kommissionen som väljer leverantörer, beviljar bidrag, överför medel och kontrollerar den medfinansierade verksamheten. Vid delad förvaltning (t.ex. ESI-fonderna) delegerar kommissionen genomförandet av en del av budgeten till medlemsstaterna men behåller det slutliga ansvaret.

¹⁵ Se förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa.

¹⁶ Cirka 47 % av finansieringen i sammanhållningsfonden gick under perioden 2007–2013 till TEN-T-projekt. Se Europeiska kommissionen, *Transport – Final Report – Work Package 5 – Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes for 2007–2013, focusing on the ERDF and the Cohesion Fund* (transport – slutrapport –arbetspaket 5 –efterhandsutvärdering av programmen inom sammanhållningspolitiken 2007–2013 med fokus på Eruf och Sammanhållningsfonden), 2016, s. 97.

Tabell 2 – EU:s budgetanslag till transportsektorn 2007–2020 (miljarder euro)

Instrument	2007–2013	2014–2020	Totalt
Eruf och Sammanhållningsfonden/ESI-fonderna	81,8	68,5	150,3
TEN-T	8,0	e.t.	8,0
Marco Polo	0,5	e.t.	0,5
FSE, transport	e.t.	24,1 ²	24,1
Sjunde ramprogrammet ¹ transport	4,2	e.t.	4,2
Horisont 2020, transport	e.t.	6,3	6,3
Totalt	94,5	98,9	193,4

¹ Sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling.

² Inklusivt 11,3 miljarder euro som förts över från Sammanhållningsfonden.

Källa: Revisionsrätten, utifrån allmänt tillgängliga uppgifter.

21 Största delen av EU:s finansiering till transportsektorn (78 %) under de två programperioderna 2007 till 2020 administrerades genom delad förvaltning. Andelen som förvaltas direkt av kommissionen har dock ökat: från 13 % 2007–2013 till 31 % 2014–2020.

22 Transportsektorn har varit det största utgiftsområdet för Eruf och Sammanhållningsfonden under båda programperioderna (24 % av alla anslag 2007–2013 och 20 % 2014–2020). Nästan hälften av transportbidragen från Eruf och Sammanhållningsfonden 2007–2020 har gått till vägnätet (se **tabell 3**).







Tabell 3 – Anslag från Eruf och Sammanhållningsfonden till olika transportsektorer 2007–2020 (miljarder euro)

Sektor	2007–2013	i %	2014–2020	i %
Vägar	42,6	52 %	30,0	44 %
Järnväg	23,1	28 %	18,6	27 %
Stadstrafik	8,2	10 %	12,5	18 %
Hamnar	3,1	4 %	2,0	3 %
transporter	1,8	2 %	2,2	3 %
Intelligenta transportsystem	1,0	1 %	2,1	3 %
Inre vattenvägar	0,4	1 %	0,7	1 %
Flyg	1,6	2 %	0,4	1 %
Totalt transport	81,8	100 %	68,5	100 %

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av uppgifter från kommissionen.

23 Från FSE (endast perioden 2014–2020) hade i december 2017 22,3 miljarder euro (cirka 93 % av den sammanlagda FSE-budgeten för transporter) anslagits till olika projekt (se **tabell 4**). De flesta av de finansierade projekten genomförs i stomnätskorridorerna (79 %) och rör hållbara transportsätt som järnväg och inre vattenvägar.

Tabell 4 – Finansiering från FSE

Sektor	Totala anslag beviljade till projekt (december 2017, i miljarder euro)		i %
Järnväg	16,4		74 %
Inre vattenvägar	1,7		8 %
Vägar	1,7		8 %
Flyg	1,3		6 %
Sjöfart	0,9		4 %
Multimodala transporter	0,3		1 %
Totalt	22,3		100 %

Källa: Europeiska revisionsrätten, på grundval av uppgifter från kommissionen.

24 När denna analys sammanställs är budgetanslagen för den fleråriga budgetramen för 2021–2027 ännu inte fastslagna, men enligt kommissionens förslag till en FSE-förordning¹⁷ ska 30,6 miljarder euro öronmärkas för transportsektorn, vari även ett bidrag från Sammanhållningsfonden på 11,3 miljarder ingår. I kommissionens förslag till en förordning med gemensamma bestämmelser för sju fonder med delad förvaltning¹⁸, som ska gälla 2021–2027, ska sammanlagt 242 miljarder euro anslås för Eruf och Sammanhållningsfonden, men inga uppgifter finns ännu om hur fördelningen mellan olika sektorer ska se ut.

25 OECD har pekat på att den privata sektorn måste öka sina investeringar i strategisk transportinfrastruktur för att kompensera för den minskade tillgången på

¹⁷ Förslag till förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014, COM(2018) 438 final, 6.6.2018.

¹⁸ Förslag till förordning om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden samt Europeiska havs- och fiskerifonden, och om finansiella regler för dessa fonder och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för gränsförvaltning och visering, COM(2018) 375 final, 29.5.2018.

offentlig finansiering¹⁹. EU använder finansieringsinstrument som lån och garantier (se nedan) för att uppmuntra privata investeringar i transportsektorn.

- a) Skuldinstrumentet i FSE, som genom EU:s budget ger garantier främst för finansiering från EIB, har gett stöd till tio transportprojekt och lett till privata investeringar på över 13 miljarder euro.
- b) EIB-gruppen och kommissionen startade tillsammans Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) 2015 i syfte att överbrygga det nuvarande investeringsunderskottet i EU. Hittills har den beviljat finansiering på 5,6 miljarder euro till 45 projekt som bidrar till transportmålen²⁰.
- c) Därutöver har EIB betalat ut cirka 140 miljarder euro i lån för transportprojekt under perioden 2007–2018²¹.

¹⁹ OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings* (behoven inom strategisk transportinfrastruktur fram till 2030: huvudresultat), OECD Publications, Paris, 2011, s. 6.

²⁰ Lista över Efsi-projekt från oktober 2018, undertecknade överenskommelser (<http://www.eib.org/en/efsi/efsi-projects/index.htm>).

²¹ Projekt med finansiering från EIB i oktober 2018 (<http://www.eib.org/en/projects/loan/list/index>).

Del II: Lägesrapport om viktiga delar i EU:s transportsektor

Aktuella trender när det gäller transportanvändning

Transportvolymerna har ökat stadigt och förväntas fortsätta att öka

26 Person- och godstrafiken har ökat stadigt i EU under de senaste årtiondena²², från 5 335 miljarder personkilometer 1995 till 6 802 miljarder 2016 för persontrafik och från 2 846 miljarder tonkilometer 1995 till 3 661 miljarder 2016 för godstrafik. Kommissionen uppskattar att volymerna kommer att fortsätta att öka om än i långsammare takt än tidigare. Enligt kommissionens prognoser kommer persontrafiken att öka med 42 % och landtransporterna med 60 % mellan 2010 och 2050²³. Den internationella sjöfarten förutspås öka ännu mer, med 71 %, under samma period.

27 Ökningen av transportvolymerna kan leda till kapacitetsutmaningar i EU för vissa transportsätt. Trafikstockningar är redan ett stort miljömässigt och ekonomiskt problem som i dag beräknas kosta EU 140 miljarder euro per år²⁴. Kostnaderna för trafikstockningar förväntas öka med över 40 % fram till 2050 jämfört med 2010²⁵.

²² Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (EU:s transporter i siffror, statistik i pocketutgåva), https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²³ Europa på väg: En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla, COM(2017) 283 final, s. 4.

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

²⁵ Konsekvensanalys, följedokument till förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, SWD(2017) 180 final, 31.5.2017, bilaga 4, s. 38.

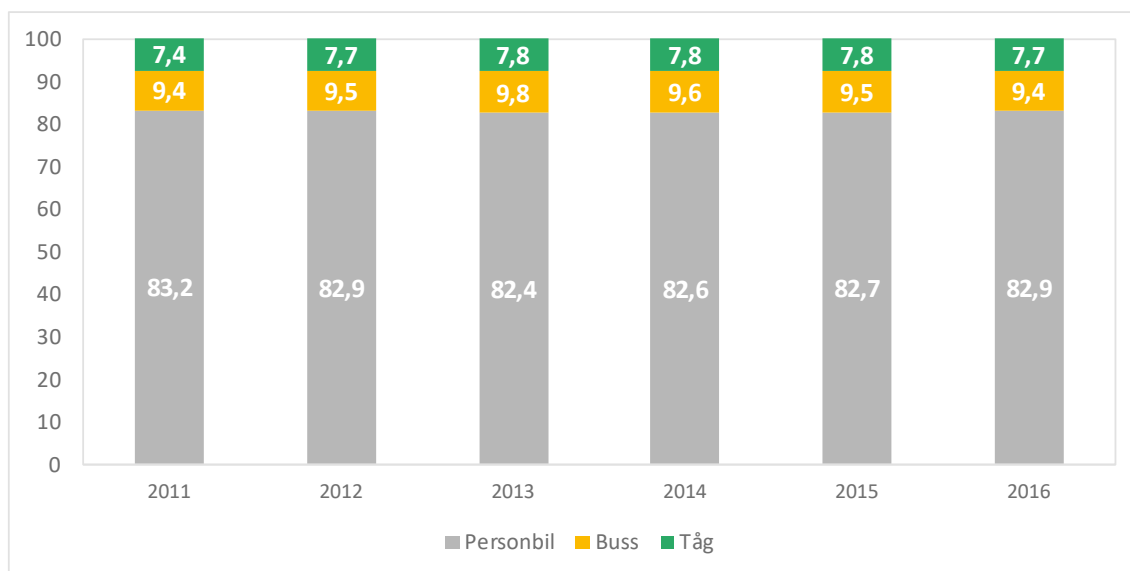
Vägtransport är förstahandsval för person- och godstrafik

28 Vägtransporter står för de största volymerna av person- och godstrafik²⁶.

Bilåkande är det främsta persontransportsättet med runt 71 % av alla resor i personkilometer, följt av flyg, buss och tåg med 10, 8 respektive 7 %. Även 49 % av godstrafiken sker på väg, följt av sjöfart och järnväg²⁷ med 32 respektive 11 %.

29 Vägtransporternas dominerande ställning är ännu mer slående om vi endast tittar på person- och godstrafik på land (alltså inte till sjöss eller med flyg). **Figur 2** visar att de flesta personkilometerna har tillryggalagts med bil.

Figur 2 – Andel personkilometer som tillryggalagts med bil, buss och tåg i EU-28



Källa: Statistik från Eurostat (från juni 2018). Summan av siffrorna blir kanske inte 100 % på grund av avrundning.

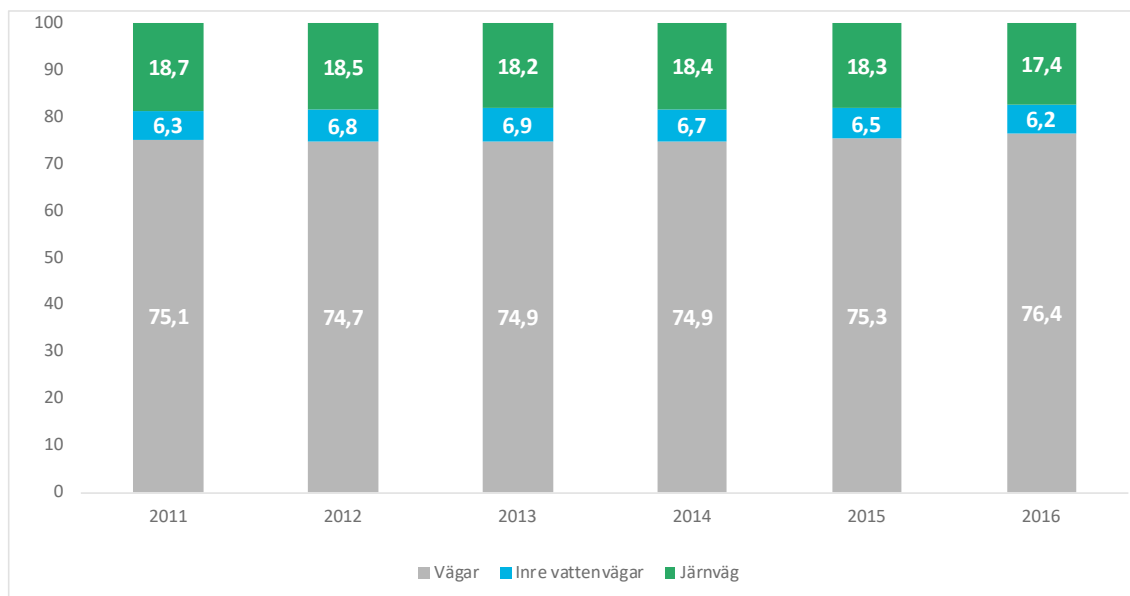
30 Trots målet i vitboken från 2011 om att 30 % av godstransporterna över 300 km ska ske med andra transportsätt, som järnväg eller vattenvägar, senast 2030 och mer än 50 % senast 2050, och trots EU:s ökade fokus på miljövänliga transportsätt, har

²⁶ Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (EU:s transporter i siffror, statistik i pocketutgåva), https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

²⁷ I andra delar av världen är godstrafiken på järnväg däremot ofta det dominerande transportsättet med marknadsandelar på 40 % och mer (t.ex. i Förenta staterna, Australien, Kina, Indien och Sydafrika). Se vår särskilda rapport nr 8/2016: *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår* (<http://eca.europa.eu>).

andelen godstransporter som sker på väg faktiskt ökat från 75,1 % 2011 till 76,4 % 2016 (se **figur 3**).

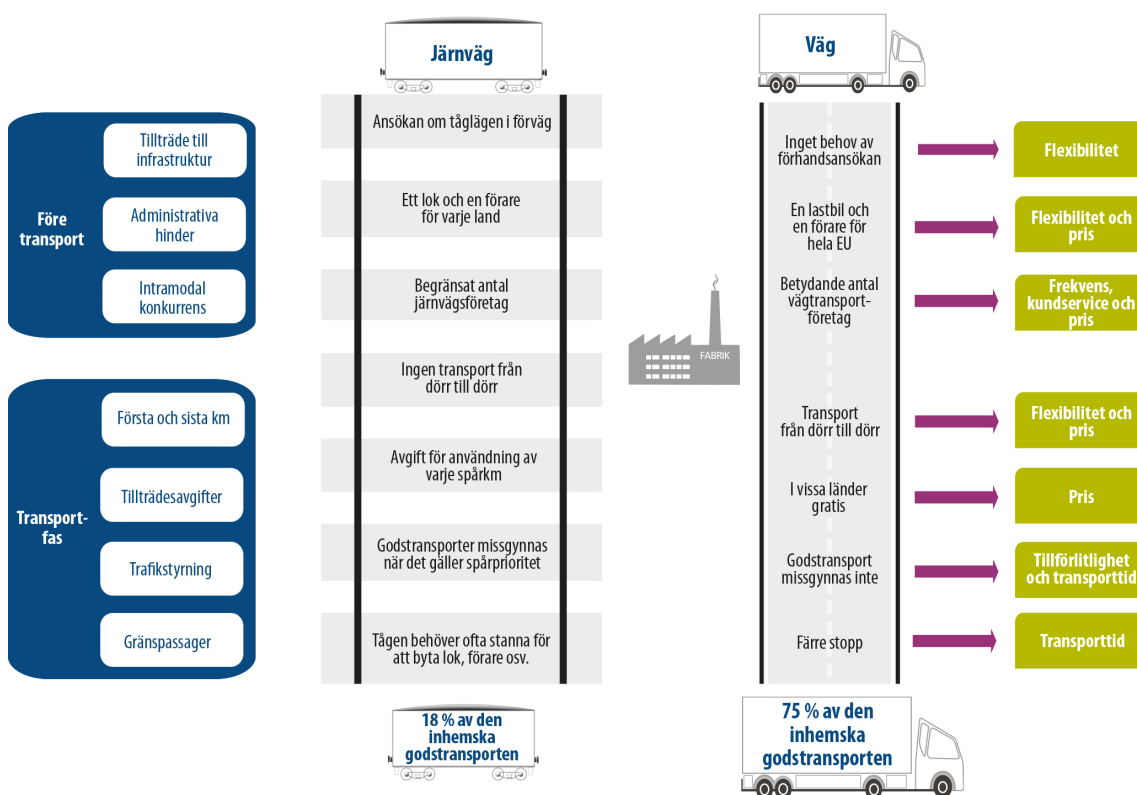
Figur 3 – Andel tonkilometer godstransporter som sker på väg, inre vattenvägar och järnväg i EU-28



Källa: Statistik från Eurostat (från juni 2018). Summan av siffrorna blir kanske inte 100 % på grund av avrundning.

31 Vägtransporter är det sätt som de flesta väljer för att skicka varor inom EU eftersom detta transportsätt innebär fördelar vad gäller flexibilitet, pålitlighet, pris, tidsåtgång och dörr till dörr-leveranser. År 2016 offentliggjorde revisionsrätten en särskild rapport om godstransporter på järnväg i EU. Vi jämförde de utmaningar som godstransportföretag som använder järnväg måste lösa med dem som vägtransporter medför. I dagsläget erbjuder marknaden inte transportörer tillräckliga incitament för att gå över från vägtransporter till andra transportsätt, eftersom de senare fortfarande är mindre ekonomiskt fördelaktiga. I **figur 4** visas några av huvudorsakerna till att järnvägstransporter är mindre fördelaktiga än transporter på väg när det gäller gods.

Figur 4 – Utmaningarna med järnväg jämfört med väg för godstransporter



Källa: Revisionsrättens särskilda rapport nr 8/2016 *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår*.

32 Transporter ger upphov till negativa externa effekter som olyckor, utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar och buller som innebär både en social och en ekonomisk kostnad. Utan att räkna in trafikstockningar uppskattades dessa negativa externa effekter av transport ha kostat cirka 4 % av EU:s BNP 2011. Så som också påpekades i vår särskilda rapport om höghastighetstrafik på järnväg²⁸ pågår det en debatt inom EU om avgiftssystem (särskilt vägavgifter) där man tittar både på principen om att användaren ska betala och principen om att förorenaren ska betala inom olika transportsätt, vilket visar att det finns en medvetenhet om att det behövs en ingående analys av de potentiella nackdelarna och fördelarna med att internalisera externa kostnader. Internalisering av externa kostnader innebär att användarna betalar för de kostnader de ger upphov till, vilket innebär att de har intresse av att ändra sitt beteende för att minska dessa kostnader. Internalisering skulle ha betydande inverkan på transportnät, kostnaden för slutkonsumenten och användningen av transportinfrastrukturen. Kommissionen håller just nu på att

²⁸ Särskild rapport nr 19/2018 *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke* (<http://eca.europa.eu>).

genomföra en studie om avgifter för transportinfrastruktur och internalisering av externa kostnader inom transportsektorn (*Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities*), där man undersöker i hur stor utsträckning principerna om att användaren eller förorenaren betalar redan tillämpas på olika transportsätt i de olika medlemsstaterna samtidigt som man gör ett inlägg i debatten. Resultaten från studien förväntas offentliggöras i mitten av 2019.

33 Att öka användningen av multimodala transporter, vilket har varit ett av EU:s främsta transportpolitiska mål i många år, kan vara ett sätt att minska mängden transporter som sker uteslutande på väg. Multimodalitet innebär att olika transportsätt används under en och samma resa. Trots vissa framsteg under senare år är multimodala transporter ännu inte särskilt vanliga i Europa²⁹. EU:s främsta rättsliga instrument som ger direkt stöd för multimodala transporter är direktivet om kombinerade transporter från 1992³⁰, som i skrivande stund håller på att ändras. Multimodala projekt stöds främst genom Eruf och Sammanhållningsfonden med anslag på sammanlagt runt fyra miljarder euro under perioden 2007–2020. Kommissionen har utsett 2018 till året för multimodalitet, ett år då man avser att lyfta fram multimodalitetens betydelse i EU:s transportsystem.

Intelligenta transportsystem: en självklar del i framtidens transporter

34 Med intelligenta transportsystem menas en rad olika digitala trafiklednings- och informationssystem där flera olika transportsätt ingår (se [ruta 1](#)). Kommissionen har bekräftat att ett samordnat införande av sådana system är av yttersta vikt om man ska kunna uppnå ett Europatäckande, sammodalt och fullt integrerat transportsystem, och att sådana system utgör en självklar del i framtidens transporter³¹. Införandet av

²⁹ Enligt SWD(2017) 362 final, Kommissionens konsekvensanalys, följedokument till förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 92/106/EEC om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, stod intermodala transporter för 18 % av godstrafiken i EU 2015 (transporter med flyg, via rörledning och till sjöss till länder utanför EU ej medräknat) efter att ha vuxit med i genomsnitt 3,5 % per år de föregående fem åren.

³⁰ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

³¹ Europeiska 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* (genomförandet av 2011 års vitbok om transport, färdplan för ett gemensamt europeiskt

sådana system pågår med cirka 3,1 miljarder euro i anslag från Eruf och Sammanhållningsfonden för 2007–2020 och ytterligare 3 miljarder euro beviljade från FSE i slutet av 2017.

Ruta 1

Intelligenta transportsystem

- I intelligenta transportsystem används informations- och kommunikationsteknik inom vägtransportområdet, och de innehåller infrastruktur, fordon och användare, liksom trafikledning, mobilitetsplanering och övergångar till andra transportsätt.
- Syftet med projektet med det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) är att ersätta de många nationella ledningssystemen för tågtrafik som finns i Europa i dag med ett enda system.
- Syftet med projektet Sesar (Single European Sky ATM Research) är att förbättra flygledningstjänsterna (ATM) genom att modernisera och harmonisera ATM-systemen genom utformning, utveckling, validering och införande av innovativa tekniska och operativa ATM-lösningar.
- Flodinformationstjänsterna inrättades för att möjliggöra snabb överföring av elektroniska uppgifter mellan vatten och land genom utbyte av information om aktuella förhållanden och prognoser om framtida förhållanden.
- Det främsta syftet med övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik (VTMIS) är att förbättra säkerheten och minimera miljökonsekvenserna vid sjöfartsolyckor.

35 Dessutom är syftet med det europeiska globala systemet för satellitnavigering, Galileo, att få tillgång till bättre positions- och tidsbestämningsinformation, vilket bör ha positiv inverkan på transporttjänster och för transportbrukare. Eftersom transportsektorn blivit mer och mer beroende av tillgång till satellitsignaler för exakt positionsbestämning angavs införandet av Galileo som ett av målen i vitboken från 2011. Galileo startades som EU:s motsvarighet till det amerikanska GPS-systemet och det ryska Glonass, i syfte att göra EU oberoende av andra länder i denna strategiska sektor. Kostnaden för systemet beräknas till sammanlagt cirka 10,5 miljarder euro, och det består av 30 satelliter och tillhörande infrastruktur på marken. Galileo är under

transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem fem år efter dess offentliggörande: prestationer och utmaningar) SWD(2016) 226 final, 1.7. 2016, s. 24–25.

uppförande. Kommissionen beräknar att arbetet ska vara färdigt före utgången av 2020.

Nya trender i transportsektorn

36 Automatisering, digitalisering och delad rörlighet är snabbt växande trender (se **ruta 2**) som skulle kunna medföra att transportsystemen blir effektivare, vilket även leder till ökad trafiksäkerhet³² och en minskning av miljöpåverkan och trafikstockningsproblemen.

Ruta 2

Nya trender i transportsektorn

- Automatisering: åtminstone några fordonsfunktioner utförs automatiskt utan någon insats från föraren.
- Digitalisering: informationsutbyte mellan olika aktörer i transportsystemet så att utbud och efterfrågan kan matchas i realtid, vilket leder till effektivare resursanvändning. Genom digitalisering skulle det kunna gå att skapa verkligt multimodala transportsystem där alla olika transportslag slås samman i en enda väl fungerande mobilitetstjänst för person- och godstrafik.
- Delad rörlighet: pooler där flera personer delar på till exempel cyklar eller bilar.

37 Helt självkörande fordon håller nu på att testköras, och det är inte omöjligt att den tekniska utvecklingen till slut kommer att innebära att sådana blir en allt vanligare syn på våra vägar. För att fordon ska bli helt självkörande behövs avancerad telekommunikations- och satellitinfrastruktur samt tjänster för positionsbestämning och kommunikation mellan fordon. När Galileo är helt i drift finns möjligheten att erbjuda de tjänster som behövs för att tillgodose dessa behov.

38 Den nya tekniken och de nya rörlighetsmönstren för dock även med sig utmaningar vad gäller sådant som regelverkens lämplighet, integritetsskydd, säkerhet,

³² På grund av betydande framsteg de senaste åren (antalet dödade i trafiken har minskat kraftigt från 55 000 år 2001 till 25 650 år 2016) har EU blivit den säkraste regionen i världen när det gäller vägtransport, men förbättringstakten har dock mattats av under de senaste fyra åren. Det behövs ytterligare ansträngningar för att uppnå vitbokens nollvision 2050.

ansvar och datasäkerhet³³. EU:s strategi för framtidens rörlighet från 2018³⁴ innehåller kommissionens förslag på hur man kan hantera dessa väsentliga orosmoment.

39 Att anpassa infrastrukturen till nya rörlighetsmönster och bygga ny infrastruktur för rena, alternativa bränslen är ytterligare utmaningar som kräver nyinvesteringar och ett nytt sätt att tänka när det gäller hur nät och affärsmodeller ska utformas. Infrastruktur för laddning är absolut nödvändig för att det ska gå att åstadkomma e-mobilitet, särskilt för att fler ska börja använda eldrivna fordon³⁵. År 2013 lade EU fram sin strategi för rena bränslen³⁶. Tanken var att se till att det byggdes ett nät av stationer med alternativa bränslen (inbegripet laddställen) med standardiserad utformning och användning.

Infrastrukturutbyggnad

Trots framsteg i utbyggnaden av transportinfrastruktur i EU återstår fortfarande utmaningar

40 För smidiga person- och godstransporter från dörr till dörr i EU måste det finnas en avancerad och väl fungerande transportinfrastruktur. Den viktigaste byggstenen i utbyggnaden av det europeiska transportsystemet är färdigställandet av TEN-T-nätet. Andra delar av transportsystemet, som stadstrafik, är också viktiga eftersom det är här som många av sektorns negativa externa effekter (t.ex. olyckor, föroreningar och buller) märks av mest direkt.

41 EU:s utvidgning från 15 till 28 medlemsstater innebar ändringar i logistikkedjorna och de geografiska handelsmönstren. Dessutom stod man inför den strukturella utmaningen att snabbt bygga ut EU:s transportinfrastruktur, särskilt i de nya medlemsstaterna.

³³ SWD(2016) 226 final, s. 38.

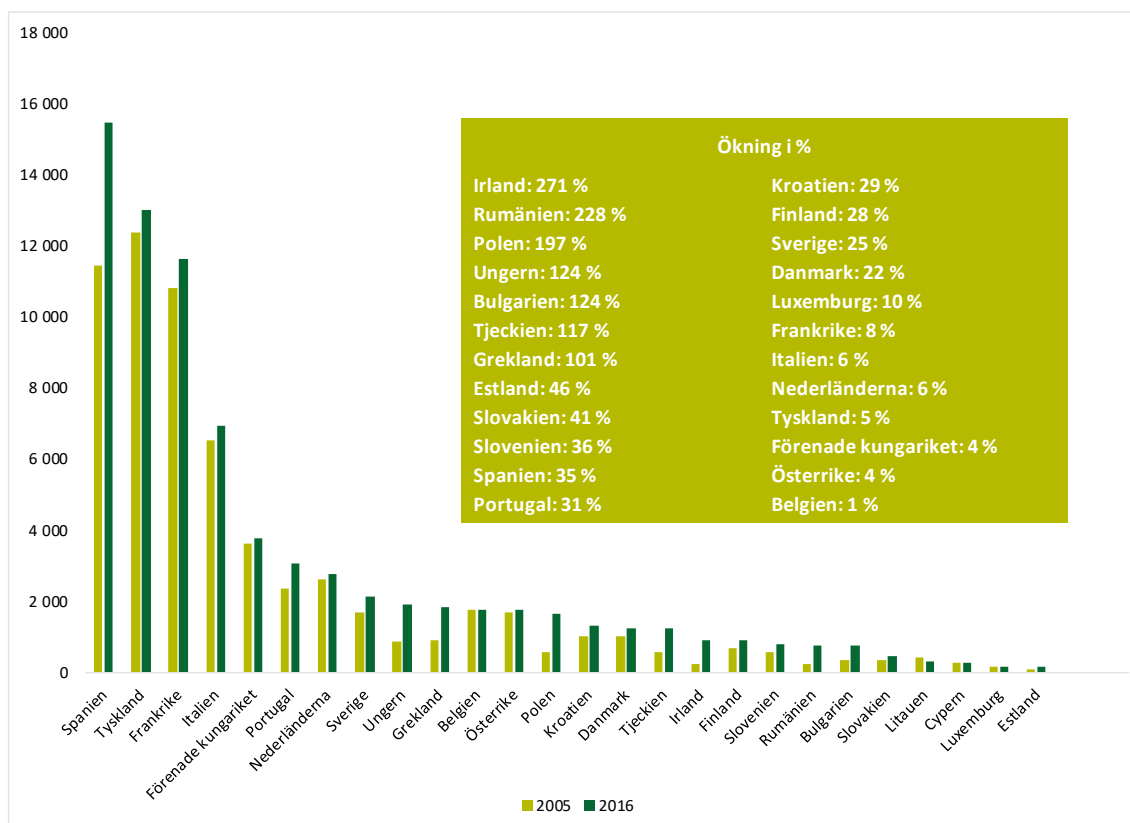
³⁴ Europeiska kommissionen, *Vägen mot automatiserad rörlighet: en EU-strategi för framtidens rörlighet*, COM(2018) 283 final, 17.5. 2018.

³⁵ Elbilar stod endast för 0,3 % av den totala personbilsflottan i EU 2017 enligt Europaparlamentets *Research for TRAN Committee - Charging infrastructure for electric road vehicles* (utredning för utskottet för transport och turism – laddningsinfrastruktur för elfordon), s. 13.

³⁶ *Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen*, COM(2013) 17 final, 24.1.2013.

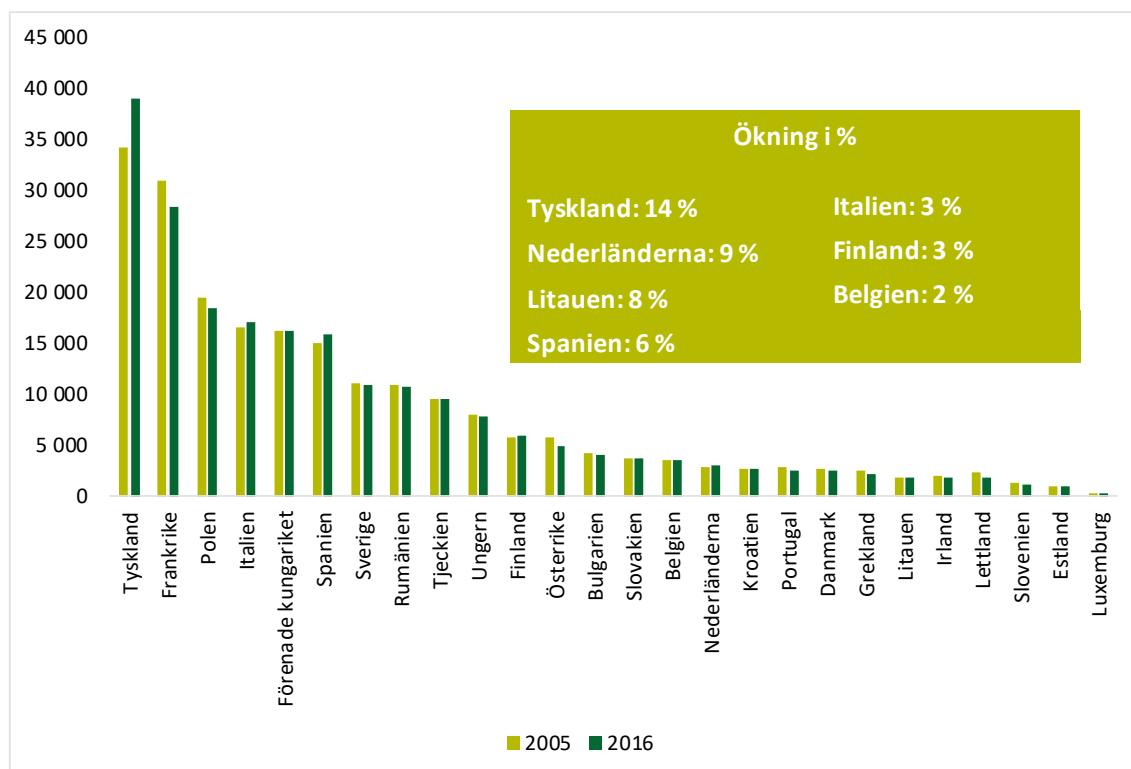
42 Eftersom vägtransporter är det flexiblaste transportsättet var det detta transportsätt som var enklast att anpassa till de nya omständigheterna. Det krävs till exempel mycket mer arbete för att modernisera och bygga ut järnvägen. I **figur 5** och **figur 6** visas hur mycket längre EU:s motorvägs- och järnvägsnät har blivit (både i absoluta och relativa tal) under de tio åren fram till 2016.

Figur 5 – Kilometer motorväg 2005–2016 i EU-28



Källa: Revisionsrätten utifrån uppgifter från Europeiska kommissionen, *EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2018* (EU:s transporter i siffror, statistik i pocketutgåva 2018). Inga uppgifter för Malta och Lettland.

Figur 6 – Kilometer järnväg 2005–2016 i EU-28



Källa: Revisionsrätten utifrån uppgifter från Europeiska kommissionen, *EU transport in figures, Statistical Pocketbook 2018* (EU:s transporter i siffror, statistik i pocketutgåva 2018). Cypern och Malta saknar järnväg.

43 Infrastrukturen byggs ut i olika takt inom EU, där särskilt de östra delarna ligger efter, både vad gäller kvalitet och tillgång³⁷ (färre motorvägar och färre järnvägar för höghastighetstrafik, vanlig järnväg i behov av modernisering och längre restider jämfört med i västra Europa). På vissa håll i EU:s transportnät saknas det fortfarande förbindelser och på andra finns flaskhalsar, som utgör avsevärda hinder i trafikflödet. Gränsövergångar är särskilt drabbade i detta avseende. I dagsläget är till exempel 149 gränsöverskridande järnvägsförbindelser (41 %) av de 365 stycken som ingick i kommissionens inventering inte i drift³⁸.

³⁷ Europeiska kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues* (transporter i Europeiska unionen – aktuella trender och frågor), 2018, s. 13.

³⁸ De flesta saknade förbindelserna ingår inte i TEN-T-korridorer eller i det övergripande nätet. Se kommissionens omfattande analys av befintliga gränsöverskridande järnvägsförbindelser och saknade förbindelser vid EU:s inre gränser, *Comprehensive analysis of the existing cross-border rail transport connections and missing links on the internal EU borders*, från 2018, s. 13.

44 Vissa medlemsstater har redan eller nästan byggt färdigt sina delar av stomnätet i TEN-T medan andra fortfarande har mycket kvar³⁹. Förutom de regelbundet uppdaterade arbetsplanerna för korridorerna⁴⁰ gav kommissionen 2017 även ut en lägesrapport⁴¹ om byggandet av TEN-T-nätet 2014 och 2015. Enligt rapportens slutsatser har framsteg gjorts, men rent generellt kan man anta att det i de flesta fall fortfarande krävs stora förbättringar och stora investeringar för att uppnå TEN-T-målen.

45 Stora investeringar från EU⁴² har förbättrat anslutningarna och tillgängligheten. Under perioden 2007–2013 gavs sammanhållningsstöd till byggande av 3 875 km ny väg (varav 47 % i TEN-T-nätet) och upprustning av 23 000 km väg, en sammanlagd sträcka som motsvarar cirka 10 % av det centrala vägnätet i de femton stödberättigade medlemsstaterna⁴³. Resultatet var bättre tillgång till vägnätet för miljoner människor och kortare restider⁴⁴. Sammanhållningsstöd gick även till byggande och upprustning av 3 405 km järnvägsspår (varav 49 % i TEN-T), eller drygt 2 % av hela järnvägsnätet⁴⁵.

³⁹ Den senaste statistiken (från årsslutet 2015) finns på GD Transport och rörlighets resultattavla för transporter (https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard_sv).

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

⁴¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017DC0327&qid=1542731284493&from=EN>

⁴² Investeringar i transportsektorn utgjorde över 40 % av de sammanlagda offentliga kapitalutgifterna för transporter 2007–2013 i EU-12. Se kommissionens *Seventh report on economic, social and territorial cohesion* (sjunde rapport om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning) 2017, s. 198.

⁴³ Följande medlemsstater är berättigade till sammanhållningsstöd: Bulgarien, Tjeckien, Estland, Grekland, Kroatien, Cypern, Lettland, Litauen, Ungern, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Slovenien och Slovakien.

⁴⁴ Europaparlamentets betänkande om sammanhållningspolitiken och det tematiska målet att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur – artikel 9.7 i förordningen om gemensamma bestämmelser (2017/2285(INI)), 4.4.2018.

⁴⁵ Europeiska kommissionen, Transport – slutrapport – arbetspaket 5 – efterhandsutvärdering av sammanhållningsprogrammen 2007–2013, med inriktning på Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden, 2016, s. 3–4, 42 och 46.

46 För att minska skillnaderna mellan medlemsstaterna är stora anslag även inplanerade för perioden 2014–2020⁴⁶:

- a) Cirka 70 miljarder euro är planerade för medfinansiering från EU genom ESI-fonderna: 34 miljarder euro till TEN-T-infrastruktur och 36 miljarder euro till transportinvesteringsprojekt som ansluter till eller kompletterar TEN-T-projekt. Denna investering är tänkt att gå till 977 km inre vattenvägar, byggande av 3 414 km och upprustning av 9 742 km väg, byggande av 1 136 km och modernisering av 9 680 km järnväg och 748 km nya eller förbättrade spårvagns- eller tunnelbanespår.
- b) Därutöver tillkommer 24,1 miljarder euro från FSE:s transportbudget (varav 11,3 miljarder euro till medlemsstater som är berättigade till sammanhållningsstöd) som i första hand går till järnvägsprojekt i TEN-T-stomnätet. Dessa projekt ska bland annat resultera i att 243 flaskhalsar i väg- och järnvägsnätet och på inre vattenvägar ska vara borta fram till 2020, att 3 088 nya tankställen för alternativa bränslen för vägtransporter ska byggas, att 1 790 km järnväg ska anpassas till normal spårvidd, att 5 788 km ska utrustas med ERTMS, att 1 753 km ska elektrifieras, att 2 804 km godsspår ska upprustas och att 3 862 km inre vattenvägar moderniseras.

Betydande finansiering behövs för TEN-T – medlemsstaternas skuldsättning kan vara ett hinder

47 Trots att medlemsstaterna och EU redan har gjort stora investeringar, som har bidragit till bättre anslutningar och tillgänglighet, behövs det fortfarande mycket mer för att TEN-T-målen ska uppnås (se [punkt 17](#)).

48 Ansvar för att planera, finansiera och bygga transportinfrastruktur ligger främst på medlemsstaterna. Samtidigt har man inom EU enats om att medlemsstaternas årliga allmänna budgetunderskott inte får överstiga 3 % och att statskulden inte får vara mer än 60 % av BNP (Maastrichtkriterierna⁴⁷). Trots att målen om färdigställande av TEN-T är fastslagna i en förordning innebär ovanstående att medlemsstaternas skuldsättning i vissa fall verkar som ytterligare en hämsko på medlemsstaternas

⁴⁶ Europeiska kommissionen, *Delivering TEN-T Facts & figures* (förverkliga TEN-T: fakta och siffror), september 2017.

⁴⁷ Eurons konvergenskriterier, även kända som Maastrichtkriterierna, bygger på artikel 140 i EUF-fördraget. Medlemsstaterna måste uppfylla dessa kriterier för att uppnå den tredje etappen i den ekonomiska och monetära unionen och få införa euron som valuta.

investeringsmöjligheter. Att minska statsskulden och samtidigt avsätta mer pengar till offentliga investeringar, till exempel på transportområdet, kan med andra ord vara två mål som är oförenliga med varandra.

49 OECD har uppmärksammat denna utmaning och behovet av bättre stöd- och finansieringslösningar i många länder med tanke på de höga underskotten och andra krav på statsbudgetarna⁴⁸.

50 Europaparlamentet har också noterat att medlemsstater med ekonomiska och budgetrelaterade svårigheter inte är i stånd att medfinansiera projekt som rör godstransporter, och parlamentet anser att projekt som genomförs inom ramen för FSE inte bör ingå i beräkningen av den offentliga skulden⁴⁹ för stabilitets- och tillväxtpakten⁵⁰.

51 Kommissionen har utfärdat ett meddelande⁵¹ där man klargör hur den flexibilitet som finns i stabilitets- och tillväxtpakten kan utnyttjas när det gäller investeringar som under vissa omständigheter kan rättfärdiga en tillfällig avvikelse från de gällande reglerna. Hur denna investeringsflexibilitet ska tillämpas och hur ändamålsenlig den är

⁴⁸ OECD, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030: Main Findings* (behoven inom strategisk transportinfrastruktur fram till 2030: huvudresultat), OECD Publications, Paris, 2011, s. 4.

⁴⁹ Punkt 13 i Europaparlamentets resolution av den 19 januari 2017 om logistik i EU och multimodala transporter i de nya TEN-T-korridorerna (2015/2348(INI)).

⁵⁰ En överenskommelse som är bindande för alla EU:s medlemsstater sedan 1997 (ändrad 2005 och 2011) när det gäller tillämpningen av Maastrichtfördragets bestämmelser om hållbarheten i medlemsstaternas finanspolitik och som i allt väsentligt handlar om att de offentliga underskotten och skulderna ska hållas på acceptabla nivåer.

⁵¹ Europeiska kommissionen, *Att på bästa sätt utnyttja flexibiliteten inom stabilitets- och tillväxtpaktens befintliga regler*, COM(2015) 12 final, 13.1.2015. Enligt den så kallade investeringsklausulen kan nationella investeringar i projekt som medfinansieras inom ramen för struktur- och sammanhållningspolitiken, transeuropeiska nät, Fonden för ett sammanlänkat Europa och Europeiska fonden för strategiska investeringar vara berättigade till undantag. Villkoren för ett tillfälligt undantag är att BNP-tillväxten i den aktuella medlemsstaten inte är negativ eller långt under sin potential, att avvikelsen inte leder till att tröskelvärdet för underskott på 3 % av BNP överskrids och att en lämplig säkerhetsmarginal bibehålls samt att investeringsnivåerna faktiskt ökar och att avvikelsen kompenseras inom tidsramen för medlemsstaternas stabilitets- eller konvergensprogram.

håller just nu på att utredas inom ramen för en större översyn av flexibilitetsbestämmelserna⁵².

Den inre marknaden

52 För att få till stånd en fungerande inre marknad för transporter har kommissionen försökt skapa rättvisa konkurrensvillkor både inom och mellan transportsätt. Kommissionen har aktivt arbetat för att den inre transportmarknaden ska öppnas upp och liberaliseras. Vissa utmaningar kvarstår dock, särskilt inom järnvägssektorn och flygledningstjänster.

53 När det gäller järnvägen har godstrafiken varit öppen för konkurrens sedan 2007, och marknaden för internationell persontrafik liberaliserades 2010. Liberaliseringen av järnvägsmarknaden har dock varit ojämn i medlemsstaterna. Endast en handfull medlemsstater har liberaliserat sina marknader för inrikes persontrafik på järnväg. Nya marknadsaktörer diskrimineras när det gäller att få tillgång till järnvägsinfrastruktur och nödvändiga anläggningar för tjänster, som ofta ägs och drivs av etablerade

⁵² I vår särskilda rapport nr 18/2018 *Förverkligas det huvudsakliga målet med stabilitets- och tillväxtpaktens förebyggande del?* (<http://eca.europa.eu>) kom vi fram till att investeringsklausulen inte säkerställer att de offentliga investeringarna ökar i förhållande till BNP och att den tillåter att pengar går till icke-investeringsrelaterade utgifter under de efterföljande åren, varför vi rekommenderade att kommissionen slutar tillämpa investeringsklausulen som den ser ut i dag. Kommissionen godtog inte denna rekommendation och noterade att investeringsklausulen håller på att ses över inom ramen för en större översyn av flexibilitetslösningarna i stabilitets- och tillväxtpakten.

I maj 2018 offentliggjorde kommissionen dessutom en översyn av flexibiliteten inom ramen för stabilitets- och tillväxtpakten (COM(2018) 335 final and SWD (2018) 270 final). I översynen tittade man på de medlemsstater som beviljats flexibilitet mellan 2015 och 2018 och konstaterade att syftena med strukturreforms- och investeringsklausulerna till viss del uppnåtts. När det gäller investeringsklausulen bekräftas det i översynen att projekt som omfattas av investeringsklausulen medfinansierades av EU. Det var dock mer oklart om investeringsklausulen leder till nya investeringar. Kommissionen påpekar att reformernas/investeringarnas positiva effekter på den finanspolitiska hållbarheten visar sig över en längre tidsperiod än den som översynen omfattar och att det är svårt att exakt bedöma effekterna när det gäller storleken på de offentliga investeringarna.

aktörer⁵³. År 2016 antog EU det fjärde järnvägspaketet⁵⁴ med en genomförandekalender som tar sin början i juni 2019. Syftet med paketet är att liberalisera persontrafikmarknaden ytterligare och få bort hinder för driftskompatibilitet.

54 EU liberaliserade flygtrafiken 1992, vilket ledde till ökad konkurrens, större utbud av resmöjligheter och väsentligt större trafikvolym. Antalet dagliga flygavgångar inom EU ökade från 10 000 till 29 000 mellan 1992 och 2017 och antalet flygpassagerare per år steg från 360 miljoner till över en miljard mellan 1993 och 2017. I dag står den europeiska luftfarten för 26 % av världsmarknaden, och den bidrar varje år med 510 miljarder euro till EU:s BNP och står för 9,3 miljoner arbetstillfällen i Europa.

55 Trots att flygtrafiken ofta är internationell har den traditionellt hanterats nationellt i en fragmenterad och monopolistisk miljö. Det har lett till högre kostnader för flygledningstjänster, vilka luftrumets användare har fått stå för. Kommissionens lösning var att skapa det gemensamma europeiska luftrummet, ett initiativ som allmänt skulle förbättra flygledningstjänsterna genom att ett antal uppgifter flyttades över från den mellanstatliga sfären till EU. Flygledningstjänsterna i Europa är dock fortfarande fragmenterade⁵⁵. År 2013 föreslog kommissionen förbättringar av regelverket för det gemensamma europeiska luftrummet (lagstiftningspaketet SES2+⁵⁶). I skrivande stund har dock paketet ännu inte godkänts av Europaparlamentet och rådet, vilket innebär att ett övergripande, samtidsanpassat regelverk ännu inte kunnat införas på EU-nivå.

⁵³ Se Europeiska kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues* (transporter i Europeiska unionen – aktuella trender och frågor), 2018, s. 7 och revisionsrättens särskilda rapport nr 8/2016 *Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår*.

⁵⁴ Det fjärde järnvägspaketet består av sex lagtexter som utformats för att den inre marknaden för järnvägstrafik ska fullbordas. Det övergripande målet i paketet är att blåsa nytt liv i järnvägssektorn så att den kan konkurrera med andra transportsätt.

⁵⁵ Europeiska kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues* (transporter i Europeiska unionen – aktuella trender och frågor), 2018, s. 9.

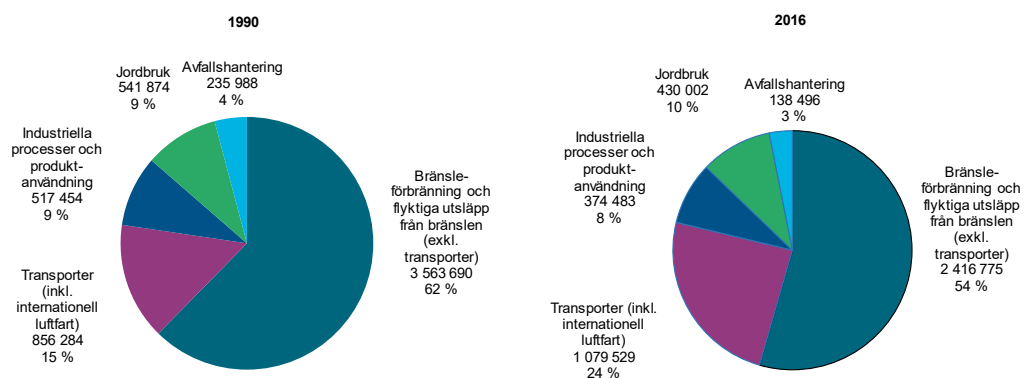
⁵⁶ Europeiska kommissionen, *Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet* (omarbetning), COM(2013) 410 final, 11.6.2013.

Utfasning av fossila bränslen i transportsektorn

56 I oktober 2014 antog EU-ledarna ramen för klimat- och energipolitiken fram till 2030, som bland annat innehåller målet att utsläppen av växthusgaser ska ha minskat med minst 40 % fram till 2030 (jämfört med 1990). År 2015 skrev EU och alla 28 medlemsstater under Parisavtalet⁵⁷. Enligt detta avtal ska varje land senast 2020 ta fram långsiktiga planer som visar vad man ska göra för att minska de nationella utsläppen och anpassa sig till konsekvenserna av klimatförändringar. I mars 2018 bjöd Europeiska rådet in kommissionen att, utifrån de nationella planerna, senast första kvartalet 2019 ta fram ett förslag till en långsiktig EU-strategi för att minska utsläppen av växthusgaser i enlighet med Parisavtalet.

57 I **figur 7** visas att transportsektorn 2016 stod för ungefär en fjärdedel av alla utsläpp av växthusgaser i EU (jämfört med 15 % 1990), vilket innebär att transportsektorn är den näst största utsläpsskällan efter energiförsörjningssektorn. I vitboken från 2011 satte man upp ett mål om att fram till 2050 minska utsläppen av växthusgaser från transporter (här ingår inte internationell sjöfart) med minst 60 % jämfört med 1990 års nivåer och ett delmål på runt 20 % fram till 2030 jämfört med 2008 års nivåer.

Figur 7 – Utsläpp av växthusgaser efter källa i tusen ton, EU-28 1990 och 2016



Källa: Europeiska miljöbyrån, uppgifter från den 5 juni 2018.

⁵⁷ 21:a partskonferensen för FN:s ramkonvention om klimatförändringar. Parterna i Parisavtalet har förbundit sig att minska utsläppen av växthusgaser till de nivåer som behövs för att den genomsnittliga globala temperaturökningen ska begränsas till långt under 2 °C över förindustriell nivå samt att arbeta för en begränsning av temperaturökningen till 1,5 °C (eftersträvat mål).

58 Enligt Europeiska miljöbyrån steg utsläppen från transporter mellan 1990 och 2007 för att sedan minska fram till 2014. Under 2015 och 2016 steg de igen⁵⁸. Detta innebär att sektorn har blivit en av de största utmaningarna som måste lösas för att EU:s övergripande mål om minskade koldioxidutsläpp ska nås. Med nuvarande strategier, och med hänsyn tagen till den förväntade ökningen av gods- och persontrafiken, förväntas utsläppen av växthusgaser från transporter minska med 15 % fram till 2050 jämfört med 2005. Utsläppen skulle dock fortfarande vara 10 % högre 2050 än 1990, på grund av den snabba ökningen av utsläpp från transporter under 90-talet⁵⁹.

59 År 2017 offentliggjorde vi en översiktlig analys om energi och klimatförändringar⁶⁰, som är ett inlägg i debatten om utfasning av fossila bränslen. Den innehöll bland annat en omfattande översikt över revisioner av transportsektorn som utförts av andra högre revisionsorgan i EU som antingen handlade om minskningen av utsläpp av växthusgaser inom transportsektorn direkt eller om koldioxidsnåla transportsätt eller en övergång till sådana transportsätt (se **punkt 90**).

60 För att uppnå målen om minskade utsläpp måste vi ställa om radikalt så att vi använder mindre energi, och renare energi, och utnyttjar transportinfrastrukturen mer effektivt. EU har beslutat om initiativ och lagstiftningsåtgärder för att påskynda utfasningen av fossila bränslen ur transportsektorn. I strategin för en energiunion⁶¹ från 2015 fastställs att övergången till en energieffektiv, koldioxidsnål transportsektor är av avgörande betydelse. Året efter följdes den av en strategi för utsläppssnål rörlighet⁶². Även FSE-programmet bidrar till en minskning av växthusgasutsläppen, i och med att de flesta transportprojekt som beviljas stöd rör andra transportsätt än vägtransport.

⁵⁸ Se *Trends and projections in the EU ETS in 2017* (EU:s utsläppshandelssystem 2017: tendenser och prognoser), rapport nr 17/2017, 7.11.2017, s. 25.

⁵⁹ Konsekvensanalys, följedokument till förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, SWD(2017) 180 final av den 31 maj 2017, bilaga 4, s. 34–35

⁶⁰ Se vår översiktliga analys: *EU:s åtgärder på området energi och klimatförändringar*, 2017 (<http://eca.europa.eu>).

⁶¹ *En ramstrategi för en motståndskraftig energiunion med en framåtblickande klimatpolitik*, COM(2015) 080 final.

⁶² Europeiska kommissionen, *En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet*, COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

61 En stor del av arbetet för att minska utsläppen, både på EU- och medlemsstatsnivå, har lagts på **vägnätet**, den sektor som 2016 stod för den största delen (72 %) av utsläppen från transporter⁶³. Eftersom utsläppen från vägtransport är koncentrerade till tätbefolkade områden och är en av de främsta orsakerna till luftföroreningar i städerna är utfasning av fossila bränslen i vägtransporterna också av betydelse när det gäller att förbättra luftkvalitet och människors hälsa. I vår rapport om luftföroreningar från 2018 konstaterade vi att luftföroreningar ofta påverkar stadsinvånare mer än landsbygdsinvånare, eftersom befolkningstätheten i städerna medför att luftföroreningar frigörs i större skala (från t.ex. vägtransporter) och att dispersion är svårare att uppnå än på landsbygden⁶⁴. Kommissionens tre ”rörlighetspaket”⁶⁵ från 2017 och 2018 innehåller förslag på bland annat en översyn av EU:s direktiv om rena fordon, en Eurovinjett och kombinerad transport, liksom på en handlingsplan för att öka investeringarna i infrastruktur för alternativa bränslen, de första utsläppsnormerna för tunga fordon, nya normer för koldioxidutsläpp för bilar och lätta lastbilar efter 2020, bättre märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet samt en handlingsplan om batterier.

62 När det gäller **lufttransport** har fokus främst legat på internationell luftfart och man har byggt vidare på EU:s system för handel med utsläppsrätter. EU har åtagit sig att åtminstone uppnå det globala målet för internationell luftfart som Internationella civila luftfartsorganisationen satte upp i oktober 2016, det vill säga att hålla de globala nettoutsläppen av koldioxid på 2020 års nivåer genom koldioxidneutral tillväxt.

63 Inom **sjöfarten** ligger i EU i linje med Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) globala strategi. I april 2018 antog IMO en första strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg med minst 50 % fram till 2050 jämfört med 2008, samtidigt som man ska arbeta för att så snart som möjligt under detta

⁶³ Kommissionen (2018), *EU Transport in Figures – statistical pocketbook 2018* (EU:s transporter i siffror, statistik i pocketutgåva), https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2018_en.

⁶⁴ Se vår särskilda rapport nr 23/2018 *Luftföroreningar: vår hälsa är fortfarande inte tillräckligt skyddad* (<http://eca.europa.eu>).

⁶⁵ Europa på väg-paketen, *En agenda för en socialt rättvis övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla*, COM(2017) 0283 final.

århundrade fasa ut fossila bränslen ur sektorn. För att uppnå detta åtföljs strategin av en omfattande lista över möjliga sätt att minska utsläppen, även kortsiktiga åtgärder⁶⁶.

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

Del III: Centrala utmaningar som måste hanteras

64 Sedan 2010 har Europeiska revisionsrätten offentliggjort 13 särskilda rapporter om transport i EU, som främst har inriktats på infrastrukturinvesteringar och den inre marknadens utveckling. Genom våra observationer har vi kunnat dra slutsatser och ge rekommendationer för att hjälpa kommissionen och medlemsstaterna att bli bättre på att hantera EU:s transportutgifter, höja kvaliteten på dessa utgifter och informera allmänheten om hur deras pengar används (i ***bilaga I*** finns en fullständig förteckning över rapporterna, med en sammanfattning av de viktigaste slutsatserna och rekommendationerna i dem).

65 I ***punkterna 66–91*** presenterar vi **sex** övergripande frågor som vi har undersökt vid revisionerna av olika delar av transportområdet, och som vi anser är av fortsatt betydelse. Vi lägger också fram en översiktlig analys om de centrala utmaningarna med att utveckla och finansiera transporter i EU, samt aspekter som lyfts fram av de högre revisionsorganen i andra EU-medlemsstater och presenterats i annan offentligt tillgänglig information.

Anpassa mål efter resurser

66 EU har satt upp ett antal mycket ambitiösa mål för alla transportsätt: i synnerhet att färdigställa TEN-T-stomnätet till år 2030. Med tanke på de avsevärda ekonomiska utläggerna och den tid det tar att färdigställa stora transportinfrastrukturprojekt⁶⁷, krävs det, för att målen ska uppnås, noggrann planering som bygger på en grundlig och trovärdig analys av de beräknade kostnaderna, som det ska finnas tillräckliga finansiella resurser för. I vårt tidigare revisionsarbete har det framkommit ett antal problem som kan göra att mål missas. Några exempel:

- a) Revisionen av ERTMS⁶⁸: även om revideringen av den europeiska genomförandeplanen 2017 var ett steg mot ett mer realistiskt genomförande, så

⁶⁷ Ett exempel är, som det står i vår särskilda rapport nr 19/2018 *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke* (<http://eca.europa.eu>), att det tar i genomsnitt omkring 16 år från att arbetet med nya höghastighetsbanor påbörjas tills de kan tas i drift.

⁶⁸ Särskild rapport nr 13/2017 *Ett gemensamt europeiskt trafikstyrningssystem för järnväg: kommer det politiska beslutet någonsin att bli verklighet?* (<http://eca.europa.eu>).

kvarstod stora utmaningar. För det första innehöll genomförandeplanen, precis som tidigare, ingen övergripande kostnadsanalys för hela EU. För det andra fanns det inga öronmärkta medel, och inte heller fastställdes finansieringskällor. Dessutom fanns det ingen rättsligt bindande tidsfrist för avveckling av de nationella systemen för att göra ERTMS till det enda signalsystem som används i medlemsstaterna. Att ERTMS genomförts i så liten omfattning (8 % av stomnätets korridorsträckor vid revisionstillfället) medförde risk för att de mål som satts för 2030 inte uppnås.

- b) Revisionen av de inre vattenvägarna⁶⁹: vi konstaterade att EU:s strategier för transport längs inre vattenvägar inte byggde på en heltäckande och grundlig analys, och kostnaden för att åtgärda flaskhalsar i Europa (omkring 16 miljarder euro) översteg med råge den tillgängliga finansieringen i EU:s budget för de inre vattenvägarnas infrastruktur. För att överbrygga mellanskillnaden krävs det därför ytterligare finansiering från nationella eller privata källor.
- c) Revisionen av sjötransport⁷⁰: vi konstaterade att de långsiktiga hamnstrategier som medlemsstaterna och kommissionen inrättat inte gav tillräcklig grund för att planera hamnkapacitet eller bedöma behovet av finansiering av den offentliga infrastrukturen från EU och nationellt.

Utmaning att hantera: Anpassa relevanta och uppnåbara transportpolitiska mål och prioriteringar efter tillgängliga resurser

Om det sätts upp ambitiösa politiska mål och prioriteringar utan att man säkerställer tillgången till resurser, blir det mindre sannolikt att de uppnås, och detta påverkar hela den politiska strategins trovärdighet. Även om framsteg har gjorts (se **punkt 72**) så behövs det ytterligare arbete.

⁶⁹ Särskild rapport nr 1/2015 *Transport på inre vattenvägar i Europa: inga större förbättringar av godstransportandelen eller farbarheten sedan 2001* (<http://eca.europa.eu>). I september 2013 antog kommissionen Naiades II-programmet (COM(2013) 623 final), där planen fastställs för politiska åtgärder på området transport på inre vattenvägar för perioden 2014–2020. Revisionsrätten har inte bedömt hur ändamålsenligt detta program är.

⁷⁰ Särskild rapport nr 23/2016 *Sjötransporten inom EU: på stormigt hav – till stora delar oändamålsenliga och ohållbara investeringar* (<http://eca.europa.eu>). I april 2018 offentliggjorde den utnämnda europeiska samordnaren en detaljerad genomförandeplan för sjömotorvägar. Revisionsrätten har inte bedömt hur ändamålsenlig denna plan är.

- o Den långsiktiga planen för att bygga upp den återstående infrastrukturen, i synnerhet för TEN-T-stomnätet, behöver förbättras, med exakta delmål som övervakas regelbundet, tillförlitliga övergripande kostnadsberäkningar som är anpassade efter tillgängliga ekonomiska resurser, och särskilt fokus på gränsöverskridande sträckor. Detta skulle göra det mer sannolikt att man når de transportpolitiska målen i tid och inom budget.

EU måste se till att nationella infrastrukturbeslut närmare överensstämmer med EU:s politiska prioriteringar

67 Även om det i förordningen om TEN-T fastställs längs vilka korridorer infrastrukturen ska byggas upp och de europeiska samordnarna eftersträvar efter att samordna arbetsplanerna därefter, så kommer det mesta av den nödvändiga finansieringen från medlemsstaterna som behåller huvudansvaret för att planera och leverera transportnät. Endast de kan bestämma om och när de bygger infrastruktur⁷¹. Det finns därför en risk att EU:s transportnät utvecklas till en uppsättning enskilda nät och inte blir ett integrerat system som bäst klarar EU:s behov som helhet.

68 Vi och andra högre revisionsorgan har noterat vid revisioner nyligen att medlemsstaterna inte alltid delar EU:s ambitioner: medlemsstaterna har inget incitament att genomföra EU-politik när det nationella intresset är lågt, särskilt inte gränsöverskridande förbindelser⁷².

- a) Revisionen av höghastighetsbanor⁷³: Medlemsstaterna byggde inte höghastighetsbanor om de inte sågs som en nationell prioritet, inte ens om de skulle ligga längs en transnationell korridor och ingå i stomnätet. Kommissionen hade dessutom begränsade efterlevnadsverktyg eller befogenheter för att se till att medlemsstaterna uppfyllde sina åtaganden att bygga de höghastighetsbanor som behövdes för att slutföra stomnätet.

⁷¹ Särskild rapport nr 19/2018 *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke.*

⁷² I FSE:s halvtidsutvärdering (s. 6 och 13) konstaterades också att gränsöverskridande investeringar som omfattar flera länder inte prioriteras tillräckligt i de nationella budgetarna. I utvärderingen förklarades detta främst med att fördelningen av kostnader och fördelar är asymmetrisk i projekt som omfattar flera länder, då kostnaderna är nationella/lokala medan fördelarna uppstår på europeisk nivå.

⁷³ Särskild rapport nr 19/2018 *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke.*

- b) Revisionen av ERTMS: det planerade genomförandet i enlighet med den reviderade europeiska genomförandeplanen påverkades av att det saknas tidsmässig harmonisering mellan medlemsstaterna på gränsöverskridande sträckor. Det visade att medlemsstaterna i första hand planerar sitt genomförande i enlighet med sina nationella behov, oavsett vilka åtaganden som gjorts i förhållande till EU:s prioriteringar.
- c) Det svenska högre revisionsorganet⁷⁴ konstaterade att de nationella myndigheterna inte prioriterat EU-perspektivet i sin planering av inrikes transportinfrastruktur.
- d) Det franska högre revisionsorganet⁷⁵ fann att Frankrike släpade efter med den investering som behövs för att uppnå den tekniska pelaren i initiativet om det gemensamma europeiska luftrummet, och hade lämnat in en prestationsplan som inte överensstämde med de prestationsmål som satts på EU-nivå.

69 I sin resolution från 2017⁷⁶ beklagade Europaparlamentet också att medlemsstaternas nationella infrastrukturplaner alltför ofta fastställs utan hänvisning till TEN-T-målen. Man uppmanade kommissionen och medlemsstaterna att öka samordningen mellan de två planeringsnivåerna och prioritera projekt som är i linje med TEN-T-målen och sannolikt ger större europeiskt mervärde.

70 Eftersom transportsystem i EU historiskt har utvecklats för att uppfylla nationella behov, utgör administrativa spärrar och tekniska, operativa och förfarandemässiga skillnader mellan medlemsstaterna ett betydande hinder för målet om driftskompatibilitet i hela EU. Exempelvis tillämpar nationella järnvägar över 11 000 olika regler, och Europeiska unionens järnvägsbyrå har fått i uppdrag att ”städa upp bland dem”⁷⁷. Vi noterar att hindren för driftskompatibiliteten sett till administration och regelverk skulle kunna avhjälpas om det fjärde järnvägspaketet genomförs i tid (se **punkt 53**).

⁷⁴ Se *Väg- och järnvägsinvesteringar i Sverige – saknas ett EU-perspektiv?* RIR 2017: 27, Riksrevisionen, Sverige, november 2017 (<https://www.riksrevisionen.se/>).

⁷⁵ Se *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 Punkt 12 i Europaparlamentets resolution av den 19 januari 2017 om logistik i EU och multimodala transporter i de nya TEN-T-korridorerna (2015/2348(INI)).

⁷⁷ Särskild rapport nr 19/2018 *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke*.

Utmaning att hantera: Inrätta ändamålsenliga efterlevnadsverktyg på EU-nivå för att säkerställa att medlemsstaternas infrastrukturbeslut närmare överensstämmer med EU:s prioriteringar, särskilt när det gäller gränsöverskridande sträckor

Dålig överensstämmelse mellan EU:s och medlemsstaternas prioriteringar är ett hinder mot att slutföra den inre transportmarknaden.

- Det behövs lämpliga efterlevnadsverktyg så att de skyldigheter som åläggs i förordningen om TEN-T kan uppfyllas snabbare och gör att viktig strategisk infrastruktur kan slutföras och korrigerande åtgärder vidtas om prioriterade projekt inte börjar i tid eller blir fördröjda senare, eller om samordningsproblem med gränsöverskridande sträckor troligen kommer att hindra att infrastrukturen tas i bruk enligt planen.
- Att undanröja alla administrativa och regelverksrelaterade hinder för driftskompatibilitet bör prioriteras.

Förbättra EU-finansieringens mervärde

71 EU-fonderna kan bara täcka en liten del av de övergripande investeringsbehoven (se **punkterna 17–25**). För att ha maximal inverkan bör dessa begränsade resurser vara inriktade på de högsta prioriteringarna och mervärde för EU. Våra senaste revisioner har visat att EU-medlen måste inriktas bättre.

- a) Revisionen av ERTMS: trots att ERTMS-investeringarna enligt EU:s riktlinjer bör vara inriktad på stomnätskorridorerna gjordes det vissa EU-finansierade investeringar (där i synnerhet sammanhållningspolitiskt stöd användes) i enskilda linjer utanför stomnätet och utan anslutning till det eller till någon gränsöverskridande sträcka. Dessutom tilldelades bara begränsat EU-stöd för gränsöverskridande markbaserade sträckor.
- b) Revisionen av sjötransporter: merparten av EU-finansieringen var inriktad på utsedda "stomhamnar". Vi fann emellertid att det finns för många sådana (totalt 104), vilket kan göra att finansieringen inte går till de viktigaste hamnarna.
- c) Revisionen av inre vattenvägar: det gjordes ingen skillnad mellan stomnät och övergripande nät, vilket inte underlättade prioriteringen av vattenvägar. EU:s strategier prioriterade inte avlägsnandet av flaskhalsar och inte heller de floder där de begränsade tillgängliga resurserna skulle investeras.

72 I ESI-fonderna för 2014–2020 infördes en ny förutsättning för att få tillgång till transportfinansiering: Medlemsstaterna måste nu visa att de föreslagna projekten kommer att genomföras som en del av en heltäckande långsiktig nationell eller regional transportplan som bidrar till det gemensamma europeiska transportområdet och TEN-T. Detta är ett positivt steg mot en mer samordnad och strategisk identifiering av projekt.

Utmaning att hantera: Inrikta EU:s finansiering på prioriteringar med högst EU-mervärde

Eftersom EU:s finansiering är begränsad jämfört med de övergripande behoven, är det nödvändigt att inrikta den på prioriteringar med högst EU-mervärde.

- Bättre samordning och inriktning av EU:s finansiering, i både delad och direkt förvaltning, för att återspegla EU:s transportpolitiska prioriteringar skulle kunna bidra till att göra investeringarna maximalt ändamålsenliga och säkerställa en mer sammanhängande och strategisk syn på transportnätets utveckling.
- EU-stödet bör prioriteras för projekt som utförs som svar på tydligt upprättade och ordentligt bedömda behov, bygger på noggrann planering och ger ett påvisbart EU-mervärde för nätet (t.ex. att åtgärda stora flaskhalsar och förbindelse-länkar som saknas och upprätta gränsöverskridande anslutningar).

Förbättra projektförvaltningen

73 Projektförvaltning medför att man bedömer⁷⁸, genomför och övervakar de resurser och insatser som behövs för att leverera projektets mål och syften. God projektförvaltning är nödvändigt för att målen ska kunna nås effektivt och ändamålsenligt.

⁷⁸ Bedömning är processen för att utvärdera kostnaderna och fördelarna med att uppfylla mål och de tillhörande riskerna. Den hjälper beslutsfattarna att förstå de sannolika effekterna, avvägningarna och den övergripande inverkan av olika alternativ genom att den ger en objektiv kunskapsbas för beslutsfattandet.

Planera bättre genom att utföra en noggrann förskottsanalys av kostnader och fördelar

74 Eftersom transportinfrastruktur kräver betydande ekonomiska resurser måste alla större kostnader och fördelar analyseras korrekt i förväg. Om lönsamhetsanalys används korrekt går det att bedöma avkastningen på investeringen för ett projekt samt dess önskvärdhet och användbarhet ur samhällssynpunkt innan några beslut fattas.

75 Våra revisioner visade att projektsponsorer och bedömare har en tendens att helt enkelt använda lönsamhetsanalyser som ett obligatoriskt administrativt steg snarare än som ett verktyg för bättre beslutsfattande. Dessutom påverkas lönsamhetsanalysen ofta av överdriven optimism: projektsponsorerna brukar vara för optimistiska i fråga om viktiga projektparametrar, däribland kapital- och driftskostnader, projektens varaktighetstid och förväntade fördelar. Att göra orealistiska uppskattningar kan leda till mål som inte går att uppnå, alltför stora och/eller dåligt utnyttjade projekt, kostnadsökningar och förseningar – med andra ord mindre valuta för pengarna.

76 Vi har vid flera revisioner funnit exempel på beslutsfattande som byggde på en opålitlig analys, vilket ledde till oönskade följder:

- a) Revisionen av höghastighetsbanor: beslut att bygga höghastighetsbanor grundades ofta på politiska överväganden, och lönsamhetsanalyser användes sällan för att säkerställa kostnadseffektivt beslutsfattande. Bedömningarna av medlemsstaternas verkliga behov var i vissa fall av dålig kvalitet, och den alternativa lösningen att bygga om befintliga konventionella banor uppmärksammades för lite, trots den uppenbara potentialen. Därför byggdes höghastighetsbanor som bara hade en begränsad möjlighet att bli lönsamma ur ett socialt kostnads- och nyttoperspektiv.
- b) Revisionen av flygplatser⁷⁹: i många fall var de EU-finansierade infrastrukturerna överdimensionerade, på grund av att det fanns med mycket överoptimistiska antaganden i investeringsplanerna. Mer än hälften av EU-medlen som stödde de granskade flygplatserna gick till infrastrukturer (nybyggda eller uppgraderade) som var onödigt stora och inte användes fullt ut när de var klara.
- c) Revisionen av sjötransporter: finansieringen av liknande hamninfrastruktur i närliggande hamnar, utan något välgrundat affärsmässigt argument eller

⁷⁹ Särskild rapport nr 21/2014 *EU-finansierad flygplatsinfrastruktur: dålig valuta för pengarna* (<http://eca.europa.eu>).

kostnads-nyttanalys på förhand, har inneburit ineffektiva investeringar som lett till fall av oanvända eller underutnyttjade anläggningar.

77 Kommissionen erkände dessa svagheter och har sedan FSE:s ansökningsomgång 2015 också infört en särskild bedömning av kostnader och fördelar som görs av utomstående experter på kostnads-nyttanalys innan man beviljar FSE-stöd. Detta kan hjälpa till att förbättra förhandsbeslutens kvalitet.

78 Revisionsrätten noterar att fastän förordningarna om FSE och ESI-fonderna för programperioden 2014–2020 innehöll uttryckliga hänvisningar⁸⁰ till kostnads-nyttanalyser, så är detta inte längre fallet i förslagen till förordningar⁸¹ för perioden 2021–2027.

Förenkla reglerna för att genomföra infrastrukturprojekt

79 Revisionsrätten och nationella högre revisionsorgan har vid nyligen gjorda revisioner observerat att projekt som förberetts mindre noggrant och detaljerat löpte högre risk för skenande kostnader och förseningar.

- a) Revisionen av höghastighetsbanor: i ett fall hade byggkostnaderna för en station stigit från beräknade 4,5 miljarder euro 2003 till 8,2 miljarder euro i januari 2018, på grund av orealistiska inledande kostnadsberäkningar för tunnelarbeten i en tätbefolkad stadskärna, och otillräckliga bedömningar av aspekter som geologi, miljö och lokalt kulturarv.
- b) Revisionen av offentlig-privata partnerskap⁸²: det behövdes ytterligare närmare 1,5 miljarder euro i offentliga medel för att avsluta de fem motorvägar som vi granskade, varav EU bidrog med cirka 30 %. Ett fall fick den offentliga myndigheten i ett offentligt-privat partnerskap för att bygga och driva tre motorvägar betala ytterligare 705 miljoner euro till de privata partnerna. Även i detta fall var projekten dåligt förberedda och de offentlig-privata

⁸⁰ I artikel 10.6 i FSE-förordningen 1316/2013 föreskrevs att storleken på det finansiella stöd som ska beviljas för de utvalda åtgärderna ska anpassas på grundval av en kostnads-nyttanalys för varje projekt. I artikel 101 e i förordningen om gemensamma bestämmelser för ESI-fonderna (1303/2013) föreskrevs att den förvaltande myndigheten för att godkänna större projekt ska säkerställa att det finns en kostnads-nyttanalys tillgänglig.

⁸¹ COM(2018) 438 final, 6.6.2018 och COM(2018) 375 final, 29.5.2018.

⁸² Särskild rapport nr 9/2018 *Offentlig-privata partnerskap i EU: omfattande brister och begränsade fördelar* (<http://eca.europa.eu>).

partnerskapsavtalen hade undertecknats innan relevanta problem hade lösts, som att omhänderta arkeologiska fynd, få de miljörelaterade tillstånd som behövdes och slutföra de nödvändiga markexpropriationerna.

- c) Åtskilliga av EU:s högre revisionsorgan⁸³ har också rapporterat om brister i planeringen/förberedelserna av projekt, med förseningar och överskridna kostnader som följd.

80 Förseningar och kostnadsöverskridningar uppstod också till följd av ineffektiva regelverks- och administrationsprocedurer. Exempelvis avslöjade vår revision av sjötransporter avsevärda förseningar av projektens genomförande på grund av administrativ komplexitet (i ett fall behövdes det 33 tillstånd för att bygga och driva en marina, och i ett annat tog det 22 år att erhålla de nödvändiga tillstånden för att inleda byggandet av en hamn). Detta tyder på strukturella problem när det gäller att bevilja tillstånd och godkännanden på nationell nivå.

81 Situationen förvärras vid gränsöverskridande projekt, där upphandling är ett stort problem. Vi betonade i vår revision av höghastighetsbanor att det inte fanns någon gemensam rättslig ram för gränsöverskridande projekt, och att upphandlingsdokument, kontrakt och redovisningssystem var olika från en medlemsstat till en annan. Det fanns inga förenklade förfaranden (som ”en enda kontaktpunkt”) för att underlätta och påskynda genomförandet. Kommissionen saknade dessutom nödvändiga instrument för att ingripa på ett ändamålsenligt sätt om förseningar på en sida av en gräns förhindrade att höghastighetsinfrastrukturen som byggts på den andra sidan av gränsen togs i drift i tid. EU-samordnarna hade bra förutsättningar för att övervaka vad som fungerade och inte längs en korridor, men de saknade också juridisk befogenhet att ingripa. Alla dessa ineffektiviteter gjorde att projekten genomfördes mindre snabbt och mindre lyckat.

⁸³ Österrike, *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/>); Förenade kungariket, *Modernising the Great Western railway - assessment of the Department management of the program*, National Audit Office, 2016 (<https://www.nao.org.uk/>).

82 Efter att ha erkänt detta återkommande problem lade kommissionen 2018 fram ett lagstiftningsinitiativ⁸⁴ till Europaparlamentet och rådet i syfte att rationalisera genomförandet av TEN-T, särskilt när det gäller komplicerade gränsöverskridande projekt (att införa en enda kontaktpunkt för varje projekt, en treårig tidsram för tillstånd, stärkt roll för de europeiska samordnarna vid övervakningen av tillståndsförfaranden samt förenklade upphandlingsförfaranden längs gränser). I skrivande stund har förslaget till förordning ännu inte antagits av Europaparlamentet och rådet.

Stärka projektövervakningen

83 Övervakning, både under och efter projektgenomförandet, är en annan viktig aspekt i projektförvaltning.

84 Att regelbundet övervaka kostnader och fördelar under genomförandet är nödvändigt för förvaltning, kontroll och öppen ansvarsskyldighet. Stora infrastrukturprojekt med många års genomförandetid bör innehålla en mekanism för regelbunden övervakning och vid behov uppdatering av de ursprungliga prognoserna. Detta är mycket viktigt för att hantera det samhällsekonomiska värde som uppkommer när mål och kostnadskontroller förverkligas, och det kan vara fördelaktigt för beslutsfattande nu och i framtiden.

85 I våra revisioner konstaterade vi att regelbundna kontroller av kostnadseffektivitet inte var en av de vägledande principerna vid genomförandet av transportprojekt. Vi observerade emellertid också exempel på god praxis där projekt bedömdes på nytt före varje ny programfas för att kontrollera att de fortfarande var inriktade på aktuella behov⁸⁵.

86 Att övervaka och utvärdera ett projekt efter att det genomförts innefattar att bedöma utfallet av insatsen, och ger en sammanfattning av vad man lärt sig under

⁸⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rationaliseringsåtgärder för att påskynda förverkligandet av det transeuropeiska transportnätet, COM(2018) 277 final, 17.5.2018.

⁸⁵ I rapporten om höghastighetsbanor redogjordes exempelvis för en projektgranskning där slutsatsen var att en annan konfiguration av banan skulle kunna spara 5,7 miljarder euro och bara göra resan tio minuter längre, det vill säga en besparing på 570 miljoner euro för varje extra resminut. Det exemplet visar hur utformningsval leder till avsevärda besparingar som har liten effekt på prestandan.

utformning och färdigställande. Vi har hävdad i flera rapporter⁸⁶ att projektövervakning främst är inriktad på output och att resultat och effekter inte bedöms. Inget organ har därför tydlig information om ifall EU-medfinansierade projekt, var för sig och/eller i samband med stomnätskorridorerna, har uppnått några resultatbaserade mål och effekter på den ekonomiska utvecklingen (nya arbetstillfällena, turism och så vidare).

Utmaning att hantera: Förbättra planeringen, genomförandet och övervakningen av EU-finansierade projekt

Att åtgärda återkommande problem med planeringen, genomförandet och övervakningen av EU-finansierade projekt skulle kunna göra EU-stödet mer ändamålsenligt.

- Planeringen skulle kunna förbättras om det genomfördes en noggrann behovsanalys och användes realistiska trafikprognoser och tillförlitliga parametrar för att bedöma kostnaderna och fördelarna med projekten.
- Regler för att genomföra infrastrukturprojekt, i synnerhet gränsöverskridande, bör förenklas snarast genom att alla hinder i form av administration och regelverk undanröjs. Görs detta kan man minska ineffektiviteten, förkorta förseningar och hålla kostnadsökningarna under kontroll.
- Att regelbundet övervaka kostnader och fördelar under projektgenomförandet är nyckeln för att säkerställa kostnadseffektiva investeringar. Övervakning inriktad på resultat och effekter samt på output skulle kunna ge en tydligare bild av i hur hög grad EU-finansierade projekt leder till hållbara resultat och effekter och bidrar till EU:s transportmål.

Ägna mer uppmärksamhet åt underhåll och förnyande av befintlig infrastruktur

87 Infrastruktur av hög kvalitet är nödvändig för att EU:s inre marknad ska fungera ändamålsenligt och hållbart. Vid ett antal tillfällen har emellertid vi och andra högre revisionsorgan⁸⁷ rapporterat om det otillräckliga underhållet av befintlig väg-,

⁸⁶ Särskild rapport nr 21/2018 *Urvalet och övervakningen av Eruf- och ESF-projekt under perioden 2014–2020 inriktas fortfarande främst på output* (www.eca.europa.eu) särskild rapport nr 19/2018 och särskild rapport nr 23/2016.

⁸⁷ Särskild rapport nr 19/2018, särskild rapport nr 8/2016, särskild rapport 1/2015; Sverige, *Trafikverkets underhåll av vägar*, RiR 2017:8, Riksrevisionen, 2017

järnvägs- och flodinfrastruktur i olika länder i EU, vilket har följder för kvalitet, säkerhet, effektivitet och hållbarhet⁸⁸.

88 Underhåll av infrastruktur är nationella och lokala myndigheters ansvar. Kommissionen har lyft frågan om att väg- och järnvägsinfrastrukturen runtom i EU har försämrats på grund av för lite underhåll⁸⁹. Den har noterat att underhållsbudgetarna ofta är otillräckliga och inte har höjts när infrastrukturen har ökat i omfattning och viktiga banförbindelser har blivit nedgångna, vilket har lett till betydande eftersläpningar i underhållet⁹⁰. Både Europaparlamentet⁹¹ och rådet⁹² har också understrukit vikten av att ordentligt uppmärksamma underhållsbehoven inom transportinfrastrukturen.

89 Här innehåller kommissionens förslag till ny förordning om gemensamma bestämmelser för programperioden 2021–2027 (ännu inte antaget i skrivande stund) ett nödvändigt villkor, ”Övergripande transportplanering på lämplig nivå”, där det skulle krävas att det lämnas information om tillgången till budgetmässiga och finansiella resurser för att finansiera planerade investeringar och täcka kostnaderna för drift och underhåll av befintliga och planerade infrastrukturer. Detta nödvändiga villkor behöver uppfyllas och tillämpas av medlemsstaterna under hela programperioden; i

(<https://www.riksrevisionen.se/>); Nederländerna, *Maintaining the main road network*, Algemene Rekenkamer, 2014 (<https://www.rekenkamer.nl/>); Frankrike, *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 I kommissionens efterhandsutvärdering av programmen inom sammanhållningspolitiken 2007–2013 noterades också att den ekonomiska hållbarheten var osäker för vissa projekt på grund av bristande belägg för att underhållskostnaderna skulle bli ordentligt täckta. Se s. 70.

⁸⁹ Europeiska kommissionen, *Transport in the European Union Current Trends and Issues* (transporter i Europeiska unionen – aktuella trender och frågor), 2018, s. 12.

⁹⁰ Konsekvensanalys, följedokument till förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, SWD(2017) 180 final av den 31 maj 2017, bilaga 4, s. 6–20.

⁹¹ Punkt 15 i Europaparlamentets resolution av den 19 januari 2017 om logistik i EU och multimodala transporter i de nya TEN-T-korridorerna (2015/2348(INI)).

⁹² Punkt 25 i rådets slutsatser om framstegen med genomförandet av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för transporter, 512.2017.

annat fall kan kostnader i samband med det specifika berörda målet inte tas med i betalningsansökningarna.

Utmaning att hantera: Se till att infrastrukturunderhållet är tillräckligt och hållbart

Tillräckligt infrastrukturunderhåll är en viktig förutsättning för att utveckla ett hållbart transportnät i EU.

- Berörda parter bör inte bara uppmärksamma investeringar i ny infrastruktur, utan även hur man säkerställer att befintlig infrastruktur underhålls och förnyas, vilket för närvarande inte sker i tillräcklig utsträckning.

Större ansträngningar för att få över gods från vägarna till andra transportsätt

90 Som nämns i **punkt 58** är utsläpp från transporter en av de största utmaningarna som måste lösas för att EU:s övergripande mål om minskade koldioxidutsläpp ska nås. Vår översiktliga analys från 2017 om energi och klimatförändringar innehöll, bland andra aspekter, relevanta transportrevisioner från högre revisionsorgan där man uttryckte oro över minskningen av utsläpp av växthusgaser inom transportsektorn direkt, eller behandlade koldioxidsnåla transportsätt eller en övergång till sådana transportsätt. Vi konstaterade i synnerhet att det fanns problem med utformningen av och ändamålsenligheten i politiken för biodrivmedel, och att övergången av transport från väg till järnväg och sjöfart/inre vattenvägar inte skedde i tillräckligt hög grad. Både transportererna på inre vattenvägar och på järnväg misslyckades med att konkurrera med vägtransporterna.

91 I vår revision av godstransporter på järnväg konstaterade vi att de externa effekterna av järnvägs- och vägtransporter⁹³ (miljöpåverkan och föroreningar, trafikstockningar, olyckor osv.) inte beaktas fullt ut i det pris som användarna ska betala för tillträde till infrastrukturen.

⁹³ Som en del av sina rörlighetspaket har kommissionen föreslagit en översyn av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer.

Utmaning att hantera: Trappa upp ansträngningarna för att flytta över godstrafik till andra transportsätt än vägtrafik

Att flytta över godstrafik från vägar till andra mer miljövänliga transportsätt kan minska transportutsläppen, som främst är koncentrerade till vägsektorn.

- Berörda parter bör gå vidare med ansträngningarna att flytta överfrakt från vägar till andra transportsätt genom att stärka konkurrensen mellan transportsätt och ange principer som innebär att de externa kostnaderna för alla transportsätt beaktas i tillräcklig utsträckning, samt förespråka att principerna följs.

Denna översiktliga analys antogs av avdelning II, med ledamoten Iliana Ivanova som ordförande, vid dess sammanträde i Luxemburg den 24 oktober 2018.

För revisionsrätten

Klaus-Heiner Lehne
ordförande

Bilagor

Bilaga I – Europeiska revisionsrättens rapporter om transport sedan 2010

Rubrik	Beskrivning/slutsatser	Grundläggande rekommendationer
Särskild rapport nr 19/2018 <i>Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke.</i>	EU:s nuvarande långsiktiga plan för höghastighetstrafik på järnväg kommer sannolikt inte att uppfyllas, och det saknas en solid EU-omfattande strategi. Det europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg är enbart ett lapptäcke av nationella banor utan ordentlig samordning över gränserna som har planerats och byggts av de enskilda medlemsstaterna och resulterat i bristfälliga sammanlänknings. Europeiska kommissionen saknar rättsliga verktyg och beslutsbefogenheter för att säkerställa att medlemsstaterna gör snabba framsteg mot att slutföra stomnätskorridorerna.	Europeiska kommissionen bör göra följande: utarbeta en realistisk långsiktig plan; enas med medlemsstaterna om de viktigaste strategiska sträckor som ska genomföras först, i kombination med en bedömning av behovet av banor för mycket hög hastighet, noggrann övervakning och befogenheter för efterlevnadskontroll för att se till att åtaganden om att slutföra EU:s stomjärnvägsnät med höghastighetsbanor respekteras; koppla EU-medfinansieringen till öronmärkta strategiska prioriterade projekt, ändamålsenlig konkurrens på banorna och uppnående av resultat; förenkla gränsöverskridande upphandlingsförfaranden, använda gemensamma kontaktpunkter för de olika formaliteterna, samt undanröja alla återstående administrativa och rättsliga hinder för driftskompatibilitet; främja sammanhängande och smidig höghastighetstrafik på järnväg för passagerarna genom till exempel e-biljettförsäljning och förenklade banavgifter.
Särskild rapport nr 9/2018 <i>Offentlig-privata partnerskap i EU: omfattande brister och begränsade fördelar.</i>	EU-medfinansierade offentlig-privata partnerskap kan inte anses vara ett ekonomiskt bärkraftigt alternativ för att leverera offentlig infrastruktur. De granskade offentlig-privata partnerskapen hade omfattande brister och gav begränsade fördelar, vilket ledde till 1,5 miljarder euro i ineffektiva och oändamålsenliga utgifter. En otydlig politik och strategi, bristfälliga analys, redovisning utanför balansräkningen av	Kommissionen och i synnerhet medlemsstaterna bör göra följande: inte uppmontra en intensivare och bredare användning av offentlig-privata partnerskap förrän de identifierade problemen har åtgärdats; minska de ekonomiska konsekvenserna av förseningar och omförhandlingar för de kostnader som bärs av den offentliga partnern i offentlig-privata partnerskap; basera valet av alternativet offentlig-privat partnerskap på grundliga jämförande analyser av det bästa upphandlingsalternativet; säkerställa

	<p>offentlig-privata partnerskap och obalanserad riskdelning gav dessutom betydligt sämre valuta för pengarna och sämre insyn.</p>	<p>att det finns nödvändig administrativ kapacitet och fastställa en tydlig policy och strategi för offentlig-privata partnerskap för att kunna genomföra framgångsrika EU-stödda offentlig-privata partnerskap; förbättra EU:s ram för ändamålsenligare offentlig-privata partnerskapsprojekt så att valet av alternativet offentlig-privat partnerskap motiveras av överväganden om valuta för pengarna.</p>
<p>Särskild rapport nr 18/2017 <i>Gemensamt europeiskt luftrum: en förändrad kultur men inte ett gemensamt luftrum.</i></p>	<p>Initiativet om ett gemensamt europeiskt luftrum för att förbättra flygledningstjänsterna inom EU svarade mot ett tydligt behov och har lett till en bättre effektivitetskultur. Den europeiska luftrumsplaneringen är dock fortsatt fragmenterad, och det gemensamma europeiska luftrummet som koncept har ännu inte förverkligats. EU:s finansiering av de tekniska delarna av det gemensamma europeiska luftrummet uppgår hittills till 730 miljoner euro och ska öka till 3,8 miljarder euro fram till 2020.</p>	<p>Kommissionen bör göra följande: se över högnivåmålen för det gemensamma europeiska luftrummet; analysera andra politiska alternativ för att motverka fragmentering och prioritera forsknings- och utvecklingslösningar som åtgärdar problemet; se till att de nationella tillsynsmyndigheterna är helt oberoende; rationalisera prestationssystemet och se över några av nyckelutförandeindikatorerna; se över EU:s stödstruktur för FoU mot bakgrund av målen för det gemensamma europeiska luftrummet; stärka det gemensamma Sesar-företagets redovisningsskyldighet.</p>
<p>Särskild rapport nr 13/2017 <i>Ett gemensamt europeiskt trafikstyrningssystem för järnväg: kommer det politiska beslutet någonsin att bli verklighet?.</i></p>	<p>Genomförandet av ett gemensamt signalsystem för EU:s järnvägar har hittills skett i begränsad omfattning och inte på ett sammanhängande sätt. Detta gäller trots att konceptet generellt sett inte är ifrågasatt inom järnvägssektorn. Revisorerna konstaterade att många infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag är ovilliga att investera i systemet på grund av de kostnader det medför och bristen på egen affärsnytta.</p>	<p>Revisorerna lämnade ett antal rekommendationer till Europeiska kommissionen, medlemsstaterna och Europeiska unionens järnvägsbyrå som rör bedömning av kostnaderna för genomförandet, avveckling av nationella signalsystem, egen affärsnytta för infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, systemets kompatibilitet och stabilitet, Europeiska unionens järnvägsbyrås roll och resurser, samordning av nationella genomförandeplaner, övervakning och verkställande, bättre utnyttjande av EU-medel för projekt som rör signalsystem för järnväg samt bättre riktad EU-finansiering.</p>
<p>Särskild rapport nr 23/2016 <i>Sjötransporten inom EU: på stormigt hav – till stora delar oändamålsenliga och ohållbara investeringar.</i></p>	<p>En tredjedel av EU:s utgifter för anläggningar som kajer, dockor och vågbrytare i EU:s hamnar mellan 2000 och 2013 var oändamålsenliga och ohållbara. Var tredje euro som använts för de granskade projekten (194 miljoner euro) gick till</p>	<p>Kommissionen bör göra följande: revidera de för närvarande 104 stomhamnarna och upprätta en EU-omfattande hamnutvecklingsplan, överväga att utesluta EU-finansiering för hamninfrastruktur för containeromlastning och -förvaring samt för suprastruktur som inte</p>

	<p>projekt för byggande av samma typ av anläggningar som redan fanns i närliggande hamnar. 97 miljoner euro investerades i infrastruktur som antingen var antingen oanvänd eller kraftigt underutnyttjad under mer än tre år efter färdigställandet.</p>	<p>omfattas av det offentliga uppdraget, säkerställa att all viktig låneinformation om föreslagna EIB-lån delas mellan EIB och kommissionen, prioritera stomhamnarna och de viktigaste vattenvägarna med EU-stöd till investering endast om det europeiska mervärdet är tydligt och den privata investeringen är tillräcklig, utfärda hamnspecifika riktlinjer för statligt stöd samt övervaka och följa upp tidigare beslut om statligt stöd, minska den administrativa bördan och förseningarna genom att främja nationella gemensamma kontaktpunkter för att utfärda tillstånd och auktoriseringar, förbättra sjötransportens konkurrensställning jämfört med andra transportsätt genom att ytterligare förenkla sjötransporten och tullformaliteter.</p>
<p>Särskild rapport nr 8/2016 <i>Godstransporter på järnväg i EU: ännu inte på rätt spår.</i></p>	<p>Trots kommissionens mål att övergå från godstransporter på väg till järnväg har järnvägens andel av godstransporterna i EU faktiskt minskat något sedan 2011. Järnvägstransporter är miljövänligare och använder mindre importerad olja, men kan inte hävda sig i konkurrensen med vägtransporter.</p>	<p>Kommissionen och medlemsstaterna bör ta itu med de brister som har observerats i avregleringen av marknaden för godstransporter på järnväg, trafikstyrningsförfaranden, administrativa och tekniska hinder, övervakning och insyn i hur sektorn för godstransporter på järnväg fungerar och rättvis konkurrens mellan olika transportsätt. För att förbättra användningen av EU-medel bör kommissionen och medlemsstaterna på ett mer konsekvent sätt anpassa de politiska målen till finansieringsanslagen samt till urval, planering och förvaltning av projekt och nätverksunderhåll.</p>
<p>Särskild rapport nr 1/2015 <i>Transport på inre vattenvägar i Europa: inga större förbättringar av godstransportandelen eller farbarheten sedan 2001.</i></p>	<p>EU-finansierade ansträngningar för att ställa om godstrafiken i Europa från vägar till transport på inre vattenvägar har gjort få framsteg de senaste 15 åren. Projekt som medfinansierats av EU som ett led i strategin för att öka användningen av inre vattenvägar har inte genomförts på ett ändamålsenligt sätt. Transport på inre vattenvägar har inte haft någon framgång som ett alternativ till vägtransport och farbarheten har inte förbättrats.</p>	<p>För att EU-finansieringen av transport på inre vattenvägar ska bli mer ändamålsenlig bör medlemsstaterna prioritera de projekt för inre vattenvägar som ger de största och snabbaste fördelarna och kommissionen bör inrikta sin finansiering på projekt med långt framskridna planer på att avlägsna flaskhalsar. För att förbättra samordningen mellan medlemsstaterna bör kommissionen ingående analysera den potentiella marknaden för och de potentiella fördelarna med inlandssjöfart på olika flodsträckor och samordna medlemsstaternas genomförande av</p>

		TNT:s stomnät, komma överens om specifika och uppnåbara mål med medlemsstaterna för att avlägsna flaskhalsar, stärka den rättsliga grunden i syfte att utvidga rapporteringskraven när det gäller vattenvägarnas farbarhetsstatus och se till att medlemsstaterna på ett samordnat sätt utarbetar nationella planer för underhållet av inre vattenvägar.
Särskild rapport nr 21/2014 <i>EU-finansierad flygplatsinfrastruktur: dålig valuta för pengarna.</i>	EU-finansierade investeringar i flygplatser har inte lett till de förväntade resultaten utan gett dålig valuta för pengarna. På grund av otillräcklig planering och bristfälliga prognoser gick finansiering till en del flygplatser som låg alldeles för nära varandra och en del byggprojekt var alltför stora för det antal flygplan och passagerare som de gällde.	Kommissionen bör under programperioden 2014–2020 se till att medlemsstaterna beviljar EU-finansiering till flygplatsinfrastruktur till flygplatser som är ekonomiskt bärkraftiga och för vilka investeringsbehoven har bedömts och påvisats ordentligt. Detta bör ingå i kommissionens godkännande och övervakning av operativa program. Medlemsstaterna bör ha sammanhängande regionala, nationella och överstatliga planer för flygplatsutveckling för att undvika överkapacitet, överlappning och investeringar i flygplatsinfrastruktur som inte är samordnade. Till följd av den här revisionen minskade EU-stödet till flygplatsinfrastruktur betydligt under programperioden 2014–2020.
Särskild rapport nr 1/2014 <i>Ändamålsenligheten i kollektivtrafikprojekt i städer som får EU-stöd.</i>	Två tredjedelar av de kollektivtrafikprojekt som medfinansierats av EU:s strukturfonder underutnyttjas. Brister i projektutformningen och rörlighetspolitiken var två av de viktigaste bidragande orsakerna som identifierades.	Kommissionen bör kräva att förvaltningsverktyg införs så att man kan övervaka kvaliteten på tjänsterna och hur nöjda användarna är när ett projekt väl är i gång, att ett minsta antal resultatindikatorer med tillhörande målvärden ingår i bidragsöverenskommelserna och sedan mäts, att uppskattningen av antalet förväntade användare analyseras mer ingående och att valet av transportmedel har stöd i en kvantifierad jämförelse mellan olika transportalternativ, att kollektivtrafikprojekt i städer ingår i en klok rörlighetspolitik, att dessa relevanta rekommendationer även ska behandlas av medlemsstaternas myndigheter när de förvaltar EU-finansierade kollektivtrafikprojekt i städer.

<p>Särskild rapport nr 5/2013 <i>Används EU:s sammanhållningsmedel väl på vägar?.</i></p>	<p>Revisionsrätten granskade 24 väginvesteringsprojekt i Tyskland, Grekland, Polen och Spanien som finansierats av Eruf och Sammanhållningsfonden i syfte att bedöma om de uppnått sina mål till en rimlig kostnad. Det totala värdet för de granskade projekten uppgick till mer än 3 miljarder euro. Alla de vägprojekt som revisorerna granskat ledde till kortare restid och förbättrad vägsäkerhet. Men de fann att man inte tittade tillräckligt på projektens kostnadseffektivitet. De flesta av de granskade projekten påverkades negativt av felaktiga trafikprognoser. Resultatet var att den typ av väg som valdes ofta inte var den bäst lämpade för den trafik som använde den. Man valde helst motorvägar där motortrafikleder skulle ha kunnat lösa trafikproblemen. I 14 av 19 projekt registrerades mindre trafikanvändning än förväntat. Jämfört med de inledande planerna var den genomsnittliga kostnadsökningen 23 %. Tiden överskreds med i genomsnitt 9 månader eller 41 % jämfört med de inledningsvis överenskomna tidsfristerna.</p>	<p>De tre viktigaste rekommendationerna: För EU:s medfinansiering av vägprojekt bör det finnas tydliga mål med målvärden för restid, ökad trafiksäkerhet, kapacitetsförbättringar och ekonomiska effekter, betalningar bör vara kopplade till användningen av kostnadseffektiva vägbyggnadstekniker i linje med bästa praxis och medlemsstaterna bör säkerställa internationell konkurrens vid byggprojekt och inrikta upphandlingssystemen på de ekonomiskt mest fördelaktiga anbuden.</p>
<p>Särskild rapport nr 3/2013 <i>Har Marco Polo-programmen varit ändamålsenliga när det gäller att ställa om trafik från väg till andra transportsätt?.</i></p>	<p>Revisionen visade att det inte presenterades tillräckligt många relevanta projektförslag eftersom marknadssituationen och programreglerna avskräckte aktörer från att dra fördel av stödordningen. Hälften av de granskade projekten hade begränsad hållbarhet. En av de viktigaste iakttagelserna var att det fanns allvarliga tecken på dödviktseffekter – projekt som skulle ha genomförts också utan EU-finansiering. Faktum är att 13 av de 16 stödmottagare som granskades bekräftade att de skulle ha påbörjat och drivit</p>	<p>Revisionsrätten rekommenderar rådet, Europaparlamentet och kommissionen att överväga att avbryta EU:s finansiering till godstransporttjänster som använder sig av samma utformning som Marco Polo-programmen (stimulans av utbudet uppifrån och ner (top-down supply-push)), vilket framför allt ledde till de brister som konstateras i denna rapport (otillräckligt marknadsutnyttjande, inga bevis för att målen har uppnåtts, stor administrativ börda, dålig hållbarhet och dödviktseffekter) och att sätta som villkor för fortsatt finansiering att en konsekvensbedömning görs på förhand som visar om och i vilken</p>

	<p>transporttjänsten också utan bidraget. Dessutom saknades tillförlitliga uppgifter för att bedöma fördelarna för godstransportens miljöpåverkan, trafikstockningar eller trafiksäkerhet.</p>	<p>omfattning det finns ett europeiskt mervärde. Det skulle innebära att man gör en ingående marknadsundersökning av den potentiella efterfrågan och utnyttjar erfarenheter från och bästa praxis i liknande nationella stödordningar i medlemsstaterna. Bara om en EU-åtgärd på området bedöms kunna bli meningsfull rekommenderar revisionsrätten att kommissionen vidtar en rad åtgärder för att förbättra resultatet i framtida stödordningar.</p>
<p>Särskild rapport nr 4/2012 <i>Att använda struktur- och sammanhållningsfonderna till medfinansiering av transportinfrastruktur i kusthamnar – en ändamålsenlig investering?.</i></p>	<p>Vid revisionen konstaterades att bara elva av de 27 granskade projekten för transportinfrastruktur i kusthamnar som medfinansierades genom struktur- och sammanhållningsfonderna under programperioden 2000–2006 var ändamålsenliga. Dessutom hade en tredjedel av de granskade projekten mål som inte gällde transport. Förutom att vissa projekt inte var ändamålsenliga fann revisionsrätten att några projekt inte var i bruk och att fyra betydande projekt, till ett värde av 70,8 % av det totala granskade beloppet, inte hade avslutats vid tidpunkten för revisionen. Av de 23 slutförda projekten hade elva avslutats i tid, men tolv hade försenats under uppbyggnadsfasen med i genomsnitt 26 månader. Dessutom kommer fem av de slutförda projekten, vilka står för nästan hälften av de granskade beloppen, att kräva ytterligare stora investeringar innan de kan drivas ändamålsenligt.</p>	<p>Kommissionen bör påminna medlemsstaterna om deras skyldighet att använda EU-finansiering i enlighet med sund ekonomisk förvaltning, sätta upp som villkor för sammanhållningsfondsstöd för den kommande perioden att det finns en heltäckande långsiktig hamnutvecklingsstrategi (som bygger på en behovsbedömning) för alla hamnar i den berörda regionen, öka inriktningen på projektens ändamålsenlighet genom att använda resultat- och effektindikatorer, rikta in besöken på plats på ändamålsenlighet och inför principen att EU-finansiering bör beviljas på villkor att resultaten uppnås, utföra riskbaserade efterhandskontroller av hur den medfinansierade infrastrukturen används och vilka resultat den får, förbättra bedömningen av större projekt och projekt inom Sammanhållningsfonden.</p>
<p>Särskild rapport nr 8/2010 <i>Att förbättra transportarbetet på transeuropeiska järnvägsleder: Har EU:s investeringar i järnvägsinfrastruktur varit ändamålsenliga?.</i></p>	<p>Revisionsrätten drog slutsatsen att EU, genom medfinansiering av utvecklingen av järnvägsinfrastruktur, bidrog till att skapa nya möjligheter för transeuropeiska järnvägstransporter.</p>	<p>Kommissionen bör i framtida överväganden om fastställandet av prioriterade projekt tillsammans med medlemsstaterna och järnvägsinstitutionerna kartlägga de transeuropeiska korridorer där det finns en stor faktisk eller förväntad efterfrågan och vid behov öka kunskapen och stärka</p>

	Vissa åtgärder skulle dock kunna vidtas för att få bättre valuta för EU:s pengar.	analysunderlaget på europeisk nivå. Kommissionen bör överväga att lägga större tonvikt vid att minska de praktiska hinder för gränsöverskridande järnvägstrafik som i sig inte är infrastrukturrelaterade och för detta ändamål uppmuntra och främja samarbete mellan medlemsstaternas järnvägsinstitutioner.
--	---	---

Anmärkning: Våra rapporter och kommissionens svar på våra resultat och rekommendationer offentliggörs på vår webbplats (<http://eca.europa.eu>).

Bilaga II – EU:s tio målsättningar för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

Framtagning och användning av nya och hållbara bränslen och framdrivningssystem

- När det gäller stadstransporter, halvera användningen av fordon som drivs med konventionella drivmedel till 2030, fasa ut dem i städerna till 2050, och uppnå i princip koldioxidfri stadslogistik i stadskärnorna till 2030.
- Användningen av bränslen med lågt koldioxidinnehåll inom luftfarten ska ha uppnått 40 % år 2050, och till 2050 även minska EU:s koldioxidutsläpp från bunkerolja för sjöfart med 40 % (om möjligt med 50 %).

Optimera verksamheten i den multimodala logistikkedjan bland annat genom ökad användning av mer energieffektiva transportmedel

- 30 % av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 % fram till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridorer. För att uppnå detta mål måste lämplig infrastruktur tas fram.
- Fram till 2050 färdigställa det europeiska nätet för höghastighetståg. Till 2030 tredubbla den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighetståg och upprätthålla ett tätt järnvägsnät i alla medlemsstater. 2050 bör flertalet av passagerartransporterna på medellånga sträckor ske med tåg.
- Upprätta ett välfungerande och EU-omfattande multimodalt TEN-T-stomnät fram till 2030 med ett nät av hög kvalitet och kapacitet fram till 2050 och en motsvarande uppsättning informationstjänster.
- Fram till 2050 ansluta alla centrala flygplatser till järnvägsnätet som bör vara av höghastighetstyp och se till att alla viktiga hamnar har bra anslutningar till järnvägstransportnätet och om möjligt till inre vattenvägar.

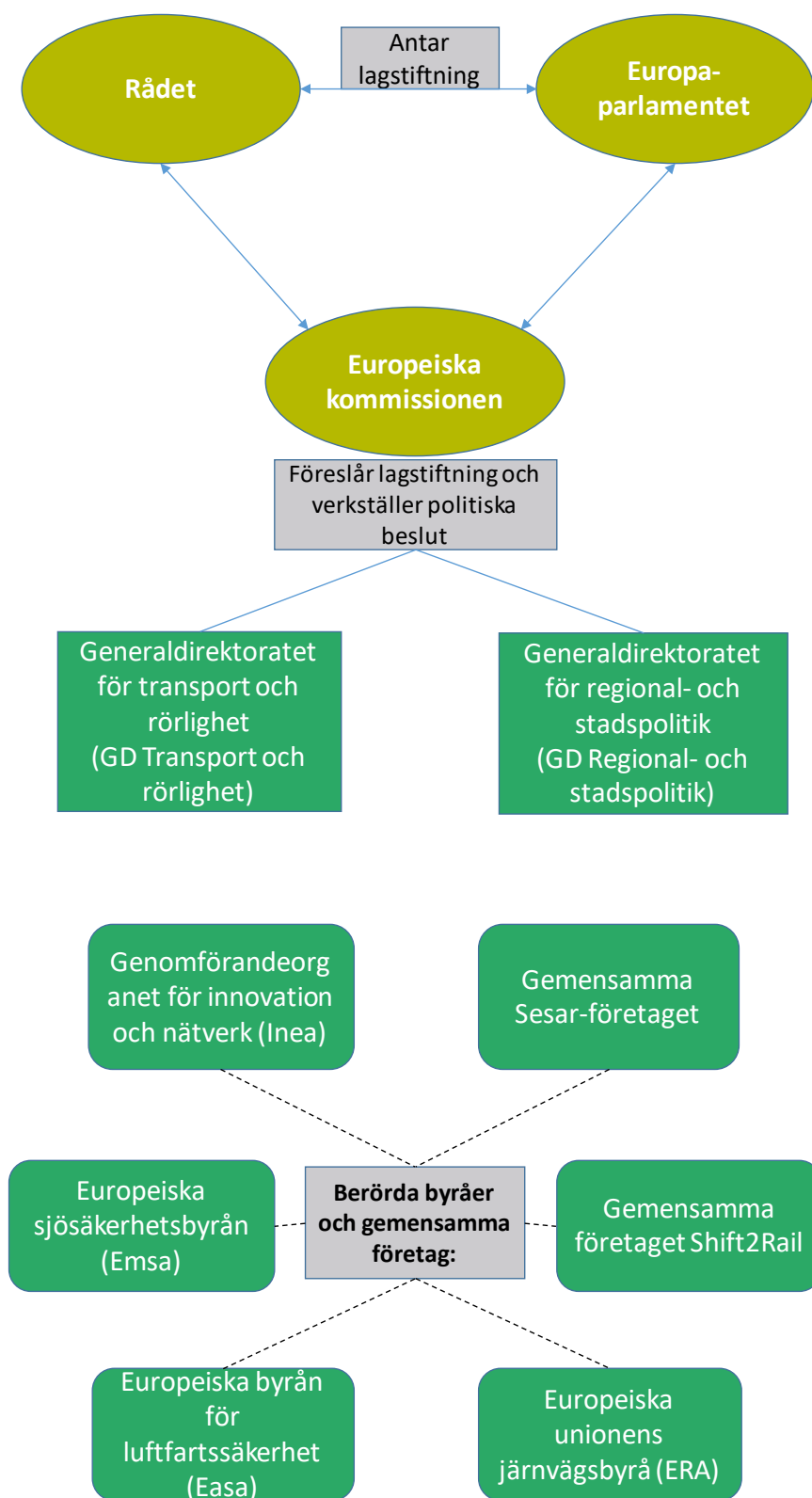
Öka effektiviteten hos transporterna och infrastrukturanvändningen genom informationssystem och marknadsbaserade initiativ

- Fram till 2020 införa den moderniserade flygledningsinfrastrukturen (Sesar) i Europa och slutgiltigt genomföra det gemensamma europeiska luftrummet. Införa en motsvarande ledningsstruktur för land- och sjötransporter (ERTMS, ITS, SSN, LRIT och RIS). Införa det europeiska globala systemet för satellitnavigering (Galileo).

- Fram till 2020 inrätta en ram för ett europeiskt system för multimodal transportinformation, transportförvaltning och betalning.
- Fram till 2050 uppnå ett mål med nästan inga dödsolyckor i trafiken. EU har som målsättning att i linje med detta mål halvera antalet dödsolyckor på vägarna fram till 2020. Se till att EU blir världsledande när det gäller säkerhet och trygghet inom alla transportmedel.
- Göra framsteg mot en fullständig tillämpning av principerna ”användaren betalar” och ”förorenaren betalar” och åtaganden från den privata sektorn att eliminera snedvridande faktorer, däribland skadliga subventioner, generera intäkter och säkerställa finansiering för transportinvesteringar.

Källa: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM(2011) 144 slutlig, 28.3.2011).

Bilaga III – De främsta aktörerna på EU-nivå



Förkortningar

ATM: flygledningstjänster

BNP: bruttonationalprodukt

Efsi: Europeiska fonden för strategiska investeringar

EIB: Europeiska investeringsbanken

ERTMS: det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg

Eruf: Europeiska regionala utvecklingsfonden

ESI-fonderna: europeiska struktur- och investeringsfonder

EUF-fördraget: Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

Eurostat: Europeiska unionens statistikkontor (kommissionens generaldirektorat)

FBR: den fleråriga budgetramen

FSE: Fonden för ett sammanlänkat Europa

Galileo: det europeiska globala systemet för satellitnavigering

GD Regional- och stadspolitik: Europeiska kommissionens generaldirektorat för regional- och stadspolitik

GD Transport och rörlighet: Europeiska kommissionens generaldirektorat för rörlighet och transport

Glonass: global Navigation Satellite System (globalt satellitnavigeringssystem)

GPS: Global Positioning System (globalt positionsbestämningssystem)

IMO: Internationella sjöfartsorganisationen

Inea: genomförandeorganet för innovation och nätverk

ITS: intelligenta transportsystem

OECD: Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling

SES: gemensamt europeiskt luftrum

Sesar: Single European Sky ATM Research

TEN-T: transeuropeiska transportnät

VTMIS: övervaknings- och informationssystem för sjötrafik

Teamet bakom den översiktliga analysen

Denna översiktliga analys gjordes av revisionsrättens avdelning II investeringar för sammanhållning, tillväxt och inkludering, där ledamoten Iliana Ivanova är ordförande.

Analysarbetet leddes av ledamoten Ladislav Balko, med stöd av Branislav Urbanic (kanslichef) och Zuzana Frankova (attaché), Pietro Puricella (förstechef), Svetoslav Hristov (uppdragsansvarig), Valeria Rota, Enrico Grassi, Marjeta Leskovar och Annekatrin Langer (revisorer). Thomas Everett tillhandahöll språkligt stöd.



Främre raden: Enrico Grassi, Svetoslav Hristov, Ladislav Balko, Marjeta Leskovar och Pietro Puricella.

Bakre raden: Branislav Urbanic och Thomas Everett.

I denna översiktliga analys beskrivs och analyseras EU:s arbete inom transportområdet. Vi tittar främst på infrastrukturinvesteringar som fått finansiering från EU:s budget och lägger fram övergripande teman som har framkommit i våra senaste revisioner rörande de fem främsta transportslagen: väg, järnväg, luftfart, inre vattenvägar och havsjöfart. Utifrån våra iakttagelser och rekommendationer lägger vi fram en översiktlig analys om de främsta utmaningarna som uppstår i och med utbyggnaden och finansieringen av transportsektorn i EU.

Genom att förse berörda parter och intressenter med klar och lättillgänglig information vill vi med denna översiktliga analys uppmuntra berörda parter att förbättra åtgärderna och/eller samordna dem bättre i syfte att tillföra värde till EU:s insatser för att uppnå sina transportpolitiska mål.



EUROPEISKA
REVISIONSRÄTTEN



Publikationsbyrån



© Europeiska unionen, 2018

För all användning eller återgivning av foton eller annat material som Europeiska unionen inte har upphovsrätten till måste tillstånd inhämtas direkt från upphovsrättsinnehavaren.

PDF ISBN 978-92-847-1414-8

doi:10.2865/070683

QJ-03-18-425-SV-N

HTML ISBN 978-92-847-1387-5

doi:10.2865/562096

QJ-03-18-425-SV-Q