



Δελτίο Τύπου Λουξεμβούργο, 16 Ιουνίου 2020

Επιτάχυνση των πολύ μεγάλων διασυνοριακών έργων για τη βελτιστοποίηση των μεταφορών σε όλη την Ευρώπη, συστήνουν οι ελεγκτές της ΕΕ

Η πρόοδος βασικών διασυνοριακών πολύ μεγάλων έργων της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών είναι βραδύτερη από την αναμενόμενη. Έξι από τις οκτώ υποδομές πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ που υποβλήθηκαν σε έλεγχο, καθώς και οι γραμμές πρόσβασής τους, είναι απίθανο να έχουν τεθεί σε πλήρη λειτουργία έως το 2030, όπως είχε αρχικά προγραμματιστεί, σύμφωνα με νέα έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ). Κατά συνέπεια, θα καθυστερήσει ακόμη περισσότερο η ολοκλήρωση του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου (ΔΕΔ-Μ).

Το 2013 τα κράτη μέλη της ΕΕ συμφώνησαν να ολοκληρώσουν το κεντρικό ενωσιακό δίκτυο μεταφορών έως το 2030. Βασικό στοιχείο του δικτύου είναι τα διασυνοριακά έργα μεταφορών, τα οποία αποσκοπούν στη βελτίωση των συνδέσεων μεταξύ των εθνικών δικτύων κατά μήκος των ευρωπαϊκών διαδρόμων.

Οι ελεγκτές εξέτασαν κατά πόσον σχεδιάστηκε καλά και υλοποιήθηκε αποδοτικά η κατασκευή μεγάλης κλίμακας αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων και πλωτών οδών, με διασυνοριακό αντίκτυπο στο κεντρικό δίκτυο μεταφορών της ΕΕ. Υπέβαλαν σε έλεγχο οκτώ πολύ μεγάλα έργα που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ, συνολικής αξίας 54 δισεκατομμυρίων ευρώ (εκ των οποίων 7,5 δισεκατομμύρια ευρώ από την ΕΕ), με τα οποία συνδέονταν τα δίκτυα μεταφορών των εξής 13 κρατών μελών: Αυστρία, Βέλγιο, Βαλτικές χώρες, Δανία, Γαλλία, Φινλανδία, Γερμανία, Ιταλία, Πολωνία, Ρουμανία και Ισπανία.

Η κατασκευή είχε καθυστερήσει σημαντικά σε όλα τα πολύ μεγάλα έργα που εξετάστηκαν (με μέση καθυστέρηση τα 11 έτη), θέτοντας σε κίνδυνο την αποτελεσματική λειτουργία πέντε από τους εννέα πολυεθνικούς διαδρόμους. Ο κύριος λόγος για αυτά τα ανεπαρκή αποτελέσματα ήταν ότι σε πολλές περιπτώσεις τα έργα συντονίζονταν ανεπαρκώς μεταξύ των χωρών. Τα κράτη μέλη έχουν τις δικές τους επενδυτικές προτεραιότητες και διαδικασίες σχεδιασμού και δεν στηρίζουν πάντοτε στον ίδιο βαθμό διασυνοριακά έργα ή επενδύσεις σε διεθνικούς διαδρόμους. Επίσης, η πρόοδος στην υλοποίηση του εκάστοτε έργου δεν σημειώνεται με την ίδια ταχύτητα και στις δύο πλευρές των συνόρων. Μέχρι στιγμής, η Επιτροπή δεν έχει κάνει

Σκοπός του παρόντος δελτίου Τύπου είναι η παρουσίαση των κύριων μηνυμάτων της ειδικής έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. Το πλήρες κείμενο της έκθεσης διατίθεται στον ιστότοπο eca.europa.eu.

ECA Press

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

χρήση των περιορισμένων νομικών μέσων που έχει στη διάθεσή της προκειμένου να επιβάλει τις προτεραιότητες που έχουν συμφωνηθεί σε επίπεδο ΕΕ στα κράτη μέλη με ανεπαρκή πρόοδο.

«Η έγκαιρη κατασκευή των διαδρόμων του κεντρικού ΔΕΔ-Μ είναι κρίσιμης σημασίας για την επίτευξη των στόχων πολιτικής της ΕΕ, για τη στήριξη της ανάπτυξης και της απασχόλησης και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής», δήλωσε ο Oskar Herics, Μέλος του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδιος για την έκθεση. «Πρέπει να καταβληθούν πρόσθετες προσπάθειες για να επιταχυνθεί η ολοκλήρωση πολλών εμβληματικών πολύ μεγάλων έργων της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών. Και ο λόγος είναι ότι τα εν λόγω έργα είναι ουσιαστικής σημασίας, αφενός, για την επίτευξη καλύτερης συνδεσιμότητας σε ολόκληρη την Ευρώπη και, αφετέρου, για την έγκαιρη επίτευξη των αποτελεσμάτων του δικτύου.»

Με την πάροδο του χρόνου, το κόστος των οκτώ πολύ μεγάλων έργων αυξήθηκε κατά περισσότερο από 17 δισεκατομμύρια ευρώ (47 %), συχνά λόγω αλλαγών στον σχεδιασμό και το αντικείμενο των έργων, καθώς και εξαιτίας της μη αποδοτικής υλοποίησης. Η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στο έργο της διώρυγας Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης (τμήμα της σύνδεσης Σηκουάνα-Σκάλδη), το κόστος της οποίας σχεδόν τριπλασιάστηκε. Εν τω μεταξύ, στη Ρουμανία, οι ελεγκτές παρατήρησαν ότι ένα νέο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Α1 παρέμενε σε αχρησία ενώ δύο τμήματα είχαν συνδεθεί εσφαλμένα. Αυτό οδήγησε σε αναποτελεσματική χρήση και σπατάλη πόρων.

Οι ελεγκτές εντόπισαν επίσης αδυναμίες στις αναλύσεις κόστους-οφέλους που είχαν εκπονήσει τα κράτη μέλη σε σχέση με τις εν λόγω επενδύσεις, ύψους πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ: οι προβλέψεις για την κυκλοφορία είναι πιθανό να αποδειχθούν υπερβολικά αισιόδοξες, ενώ ορισμένα έργα ενδέχεται να μην είναι οικονομικά βιώσιμα. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τη γραμμή Rail Baltica και το σιδηροδρομικό τμήμα της σταθερής ζεύξης Fehmarn Belt που εξυπηρετούν υπερβολικά μικρό αριθμό επιβατών. Οι ελεγκτές επισήμαναν επίσης ότι η Επιτροπή δεν αξιολόγησε ανεξάρτητα τις κατασκευαστικές προδιαγραφές, με βάση τις δυναμικές ροές επιβατικής και εμπορευματικής κυκλοφορίας πριν από τη χορήγηση χρηματοδότησης από την ΕΕ.

Η εποπτεία της ολοκλήρωσης του δικτύου από τα κράτη μέλη ασκείται εξ αποστάσεως από την Επιτροπή και χρήζει ενίσχυσης. Η Επιτροπή δεν διαθέτει εξειδικευμένο τμήμα στελεχωμένο με εμπειρογνώμονες που να παρέχουν στα κράτη μέλη υποστήριξη για τη διαχείριση τόσο μεγάλων έργων, ούτε διαθέτει γενική εικόνα της προόδου που έχει επιτευχθεί. Ωστόσο, η Επιτροπή πραγματοποίησε πρόσφατα ένα βήμα προς την κατεύθυνση της στενότερης, αποτελεσματικότερης εποπτείας και παρακολούθησης της προόδου, ορίζοντας τα παραδοτέα του εκάστοτε έργου σε «εκτελεστικές αποφάσεις».

Σημείωμα προς τους συντάκτες

Η υλοποίηση του κεντρικού διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών μέσω της δημιουργίας διαδρόμων του κεντρικού δικτύου διέπεται από τον κανονισμό αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η Επιτροπή φέρει την ευθύνη να εξασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη θα ολοκληρώσουν το κεντρικό δίκτυο μεταφορών έως το 2030, ενώ τα κράτη μέλη φέρουν την ευθύνη για την υλοποίηση συγκεκριμένων έργων. Μέχρι σήμερα, έχει διατεθεί για τα οκτώ πολύ μεγάλα έργα ενωσιακή χρηματοδότηση ύψους περίπου 7,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, και η Επιτροπή έχει ήδη εκταμιεύσει 3,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Εξαιτίας καθυστερήσεων, απέσυρε μέρος της αρχικά χορηγηθείσας χρηματοδότησης (1,4 δισεκατομμύρια ευρώ για τα 17 τμήματα που ελέγχθηκαν). Σύμφωνα με μελέτη της Επιτροπής, σε περίπτωση μη ολοκλήρωσης

του δικτύου, η οικονομία της ΕΕ θα έχει απώλειες της τάξης του 1,8 % στη δυνητική ανάπτυξη της και θα ματαιωθεί η δημιουργία θέσεων εργασίας 10 εκατομμυρίων ανθρωποετών.

Τα οκτώ πολύ μεγάλα έργα που εξετάστηκαν –τέσσερις σιδηρόδρομοι (Rail Baltica, Λυών-Τορίνου, σήραγγα βάσης Brenner, Basque Y), μία πλωτή οδός (Σηκουάνας-Σκάλδης), ένας αυτοκινητόδρομος (Α1 στη Ρουμανία) και δύο πολυτροπικές συνδέσεις (οδική/σιδηροδρομική ζεύξη Fehmarn Belt και σιδηροδρομική σύνδεση E59 με τους λιμένες της Πολωνίας)– κοστίζουν πάνω από 1 δισεκατομμύριο ευρώ και αναμένεται να αποφέρουν σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη.

Η ειδική έκθεση αριθ. 10/2020, με τίτλο «Υποδομές μεταφορών της ΕΕ: πρέπει να επιταχυνθεί η υλοποίηση των πολύ μεγάλων έργων για να αποδώσουν εγκαίρως τα αποτελέσματα του δικτύου», είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο του ΕΕΣ (eca.europa.eu) σε 23 γλώσσες της ΕΕ, και συνοδεύεται από πολύγλωσσο ακουστικό υλικό σε μορφή podcast σχετικά με τα οκτώ πολύ μεγάλα έργα. Το ΕΕΣ έχει εκδώσει κατά το παρελθόν σειρά ειδικών εκθέσεων σχετικά με τις μεταφορές στην ΕΕ (βλέπε [Πύλη Δημοσιεύσεων](#)).

Υπεύθυνος επικοινωνίας με τον Τύπο για τη συγκεκριμένη έκθεση: Damijan Fišer
damijan.fiser@eca.europa.eu τηλ.: (+352) 4398 45 510 / κιν.: (+352) 621 55 22 24

Τα μέτρα που έλαβε το ΕΕΣ για την αναχαίτιση της πανδημίας της COVID-19

Το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ) έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να είναι σε θέση να συνεχίσει να παρέχει αποτελεσματικές υπηρεσίες δημόσιου ελέγχου στην ΕΕ και να παρουσιάζει εγκαίρως εκθέσεις ελέγχου, γνώμες και επισκοπήσεις, κατά τη διάρκεια της πανδημίας της COVID-19 και στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό τη δύσκολη περίοδο που διανύουμε. Παράλληλα, εκφράζουμε την ειλικρινή ευγνωμοσύνη μας σε όσους εργάζονται για να σωθούν ζωές και να καταπολεμηθεί η πανδημία, στο Λουξεμβούργο, στην ΕΕ και σε ολόκληρο τον κόσμο. Επίσης, στηρίζουμε ανεπιφύλακτα την πολιτική της κυβέρνησης του Λουξεμβούργου για την προστασία της δημόσιας υγείας. Επιδιώκοντας να μετριάσουμε τον αντίκτυπο της εξελισσόμενης υγειονομικής κρίσης στους/στις υπαλλήλους μας, λάβαμε προληπτικά μέτρα για να ελαχιστοποιήσουμε τον κίνδυνο για τους ίδιους/τις ίδιες και τις οικογένειές τους.