

Транспортна инфраструктура в ЕС

Допълнителни забавяния и увеличение на разходите, но е налице засилена рамка за управление, насочена към бъдещето (актуализация на Специален доклад 10/2020 на ЕСП)



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА

Съдържание

Точки

01—06 | Основни послания **01**

01—04 | Защо тази област е от значение

05—06 | Констатации на ЕСП

07—33 | Подробни констатации и оценки **02**

07—20 | Крайният срок за завършване на основната мрежа TEN-T през 2030 г. няма да бъде спазен и има допълнително значително увеличение на разходите за две водещи транспортни инфраструктури (ВТИ)

09—12 | Значително допълнително увеличение на разходите за две водещи транспортни инфраструктури (ВТИ)

13—20 | Крайният срок за завършване на основната мрежа през 2030 г. няма да бъде спазен поради допълнителни забавяния

21—33 | Въведени са подобрения в управлението, но предишните правни разпоредби рядко са били използвани

24 | Комисията е използвала само веднъж правни разпоредби, за да реагира на забавянията в завършването на мрежата

25—30 | Регламентът за TEN-T от 2024 г. предоставя на Комисията допълнителни правни възможности за надзор върху изпълнението на мрежата

31—33 | По-голямата част от приетите от Комисията препоръки от 2020 г. са изпълнени

Приложения

Приложение I — Относно настоящия одит

Приложение II — Основни промени, въведени с Регламента за TEN-T от 2024 г.

Приложение III — Проследяване на изпълнението на препоръките на ЕСП от Специален доклад 10/2020

Съкращения

Речник на термините

Отговори на Европейската комисия

Хронология

Одитен екип

01

Основни послания

Защо тази област е от значение

- 01** Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) е гръбнакът на общоевропейската мрежа за автомобилен, железопътен, вътрешен воден, морски и въздушен транспорт. Мегапроектите, които са големи транспортни проекти, често с трансгранично измерение, са от ключово значение за преодоляване на пропуските в мрежата, премахване на участъците с недостатъчен капацитет и улесняване на трансграничната мобилност.
- 02** През 2020 г. Европейската сметна палата (ЕСП) публикува [специален доклад¹](#), който разглежда ролята на Комисията в транспортните мегапроекти по мрежата TEN-T, включително предоставянето на съфинансиране от ЕС. Одиторите наричат тези проекти „водещи транспортни инфраструктури“ (ВТИ). ВТИ обикновено се изпълняват чрез набор от по-малки проекти и действия, които получават индивидуално съфинансиране от ЕС. При проверените ВТИ ЕСП установи големи закъснения, увеличение на разходите, недобра координация между държавите членки и слабости в надзора на Комисията. В резултат на това ЕСП счита, че съществува сериозен риск за изпълнението на крайния срок 2030 г. за завършване на основната транспортна мрежа на ЕС (най-стратегическите възли и връзки, които трябва да бъдат завършени приоритетно).

¹ [Специален доклад 10/2020 на ЕСП](#) „Транспортни инфраструктури в ЕС — необходимо е ускорено изпълнение на мегапроектите, за да се постигнат в срок ефектите от изградената мрежа“

- 03** От 2020 г. насам ЕС се сблъсква със значителни трудности поради пандемията от COVID-19 и военната агресия на Русия срещу Украйна. Осемте ВТИ са изправени пред същите предизвикателства, както и пред нуждата да се адаптират към променящата се регулаторна рамка. Освен това някои ВТИ са били засегнати от неочаквани технически трудности, като например геоложки ограничения при прокопаването на тунели, което е допринесло за допълнителни разходи и забавяния.
- 04** Целта на настоящия доклад е да предостави актуална информация за основните данни и констатации от [специалния доклад на ЕСП от 2020 г.](#) и да информира заинтересованите страни и обществеността за настъпилите оттогава промени. Одиторите направиха преглед и на напредъка, постигнат от Комисията при изпълнението на препоръките на ЕСП. В [приложение I](#) са предоставени повече подробности за одитната методология.

Констатации на ЕСП

- 05** ЕСП заключава, че след публикуването на нейния [специален доклад от 2020 г.](#) общите разходи за осемте разглеждани ВТИ са се увеличили още повече. Това се дължи главно на значителното нарастване на разходите за две ВТИ. Другите шест ВТИ са допринесли в ограничена степен за общото увеличение (разходите са се увеличили за две ВТИ и са намалели за четири). ЕСП установи допълнителни забавяния в изпълнението на пет ВТИ. Поради факта, че ВТИ са ключови транспортни връзки, това най-вероятно означава, че крайният срок за завършване на основната мрежа на ЕС през 2030 г. няма да бъде спазен. С преразгледания [Регламент за TEN-T](#), приет през 2024 г., бяха въведени допълнителни правни разпоредби, отнасящи се до надзора на Комисията върху изпълнението на мрежата. Те имат потенциал да разрешат някои от проблемите, установени в предишния доклад на ЕСП. Въпреки това е твърде рано да се оцени как новите разпоредби ще бъдат използвани на практика и при всички случаи приетите промени ще бъдат от значение предимно за проекти, които са започнали по-късно от одитираните ВТИ.
- 06** За да се преодолеят недостатъците, описани в нейния [специален доклад от 2020 г.](#), ЕСП отправи към Комисията четири препоръки, разделени на дванадесет подпрепоръки. От тези подпрепоръки Комисията е изпълнила изцяло или частично шестте, които тогава е приела. По шестте подпрепоръки, които не е приела, Комисията не е предприела действия.

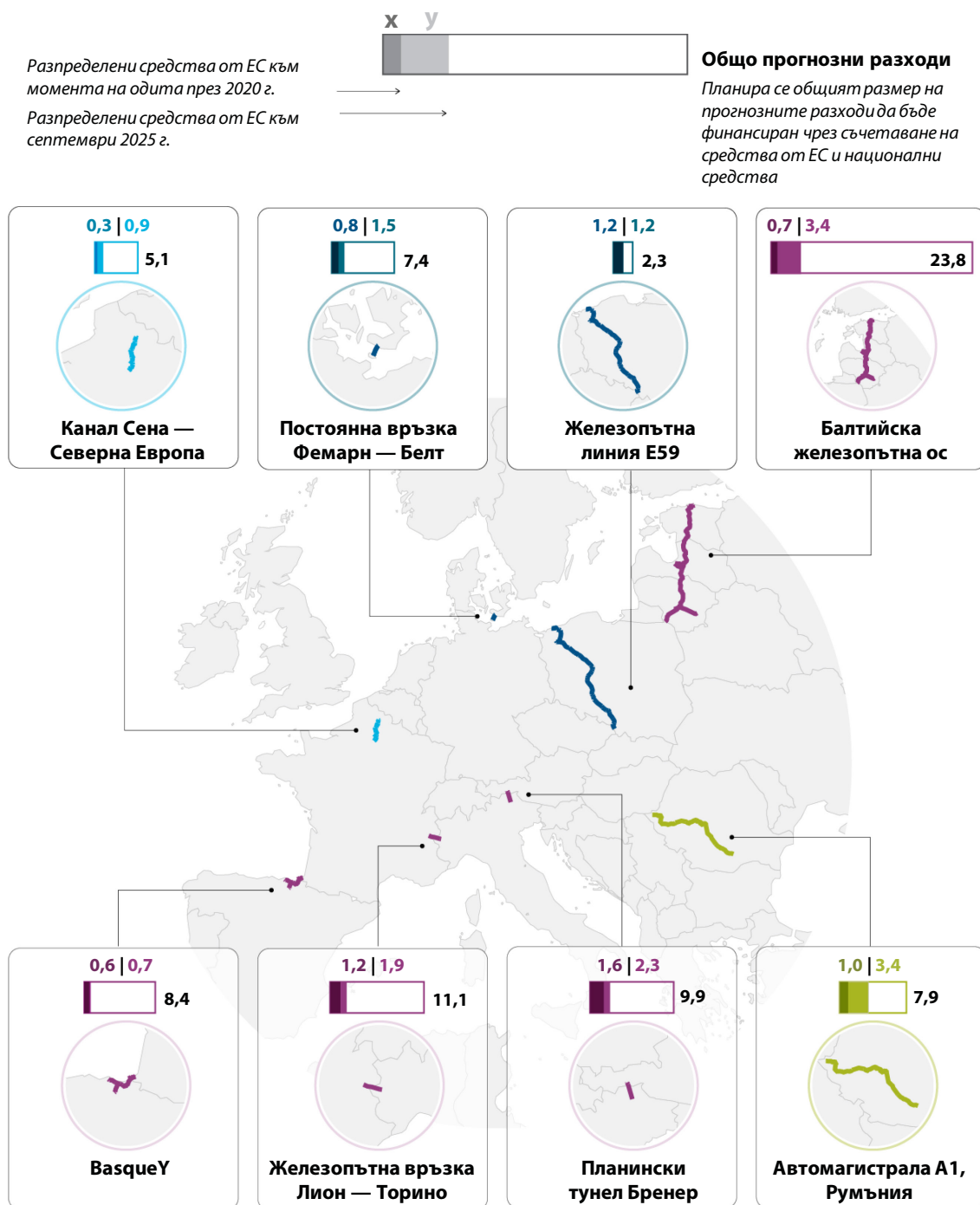
Подробни констатации и оценки

Крайният срок за завършване на основната мрежа TEN-T през 2030 г. няма да бъде спазен и има допълнително значително увеличение на разходите за две водещи транспортни инфраструктури (ВТИ)

- 07** ЕСП актуализира данните за общите прогнозни разходи и размера на съфинансирането от ЕС² (*фигура 1*) за осемте ВТИ, обхванати в [специалния доклад на ЕСП от 2020 г.](#)

² Специален доклад 10/2020 на ЕСП, таблица 1.

Фигура 1 | Общо прогнозни разходи и разпределено съфинансиране от ЕС за осемте ВТИ



Забележка: Всички суми са в милиарди евро. Общият размер на разходите е според последните налични официални разходни разчети. Тези разчети могат да се основават на различни референтни години.

Цветовото обозначение на ВТИ отразява съответните видове транспорт: виолетово за железопътен транспорт, светлосиньо за вътрешни водни пътища, зелено за автомобилен транспорт и синьо за повече от един вид транспорт.

Източник: ЕСП, въз основа на информация от Комисията, националните органи и организаторите на проекти.

- 08** Повечето от одитираните ВТИ са получили допълнителна безвъзмездна финансова помощ (на обща стойност 7,9 млрд. евро) след публикуването на [специалния доклад от 2020 г.](#) на ЕСП. Това увеличение на съфинансирането от ЕС не следва автоматично от увеличението на общия размер на разходите за всяка ВТИ, тъй като средствата от ЕС не се разпределят като фиксиран процент от общите разходи.

Значително допълнително увеличение на разходите за две водещи транспортни инфраструктури (ВТИ)

- 09** Мегaproектите често претърпяват значителни промени в своя обхват от първоначалното им разработване и замисъл до началото на строителните работи или дори по време на изпълнението им. Това, заедно с неочаквани усложнения на проекта и непланирани събития (точка **03**), често води до увеличение на разходите спрямо първоначалните разчети³. В своя [специален доклад от 2020 г.](#) ЕСП докладва 47 % общо реално увеличение на разходите (т.е. без инфлацията) за осемте ВТИ в сравнение с първоначалните разчети.⁴
- 10** ЕСП направи актуализиран анализ на разходите до ноември 2025 г. въз основа на информация от организаторите на проектите (вж. [таблица 1](#)). За да се направи сравнение със [специалния доклад на ЕСП от 2020 г.](#) и да се отчете инфлацията за целия срок на изпълнение, ЕСП направи повторна индексация на всички разходни разчети със стойности от 2019 г., без да взема предвид действителния график на плащанията. Следователно данните, представени в [таблица 1](#), не са пряко сравними с данните за разходите, представени на [фигура 1](#).

³ Flyvbjerg, B., „What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview“, *Project Management Journal*, 45, 2, април/май 2014 г., стр. 9.

⁴ Специален доклад 10/2020 на ЕСП, таблица 3.

Таблица 1 | Промяна в разходите по отделните ВТИ (в млн. евро)

Водеща транспортна инфраструктура	Специален доклад 10/2020		Състояние към ноември 2025 г.		
	Първоначални разчети (по стойности от 2019 г.) а) ¹	Последни разчети (по стойности от 2019 г.) б)	Преразгледани разчети (по стойности от 2019 г.) в)	Увеличение в % в сравнение с разчетите в СД 10/2020 (в/б – 1)	Увеличение в % в сравнение с първоначалните разчети (в/а – 1)
Балтийска железопътна ос ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Железопътна връзка Лион — Торино	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Планински тунел Бренер	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Постоянна връзка Фемарн — Белт ³	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Vasque Y	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Канал Сена — Северна Европа	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Автомагистрала А1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Железопътна линия Е59 ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
Общо	36 533	53 786	66 455	--	--
			Общо увеличение	+ 24 %	+ 82 %

Забележки:

Всички данни за разходите са преиндексирани по стойности от 2019 г., като е използван съответният за годината ценови дефлатор от [базата данни АМЕСО](#) на Комисията.

- ¹ Първоначалният разчет е най-ранно съществуващият разчет за всяка ВТИ, който може да съответства на различен обхват или степен на зрялост на съответния проект. Например, първоначално железопътната връзка Лион — Торино е планирана като единичен тунел, но впоследствие е проектирана с двоен тунел; по подобен начин разчетите за канала Сена — Северна Европа са представени преди извършването на проучванията за осъществимост.
- ² Преразгледаните разчети се отнасят до завършването на цялата ВТИ до 2030 г. Междувременно проектът е бил разделен на етапи (вж. [каре 1](#)).
- ³ Разчетът не е бил преразгледан от организатора на проекта след специалния доклад на ЕСП от 2020 г. Различната нова стойност отразява само индексацията.
- ⁴ Разходи без участие Швиноуйшче — Шчечин, аналогично на специалния доклад на ЕСП от 2020 г.

Източник: Европейска комисия, национални органи и организатори на проекти.

- 11** Последните разчети за разходите общо за всичките осем ВТИ понастоящем са почти два пъти по-високи от първоначално определените. Допълнителното увеличение на разходите за всички ВТИ през последните пет години без инфлацията е 24 %. То се дължи главно на значителното нарастване на разходите за две ВТИ: Балтийската железопътна ос (*каре 1*) и железопътната връзка Лион—Торино.
- 12** За останалите шест ВТИ общата промяна в разходните разчети представлява само около 10 % от общото допълнително увеличение. Например за канала Сена — Северна Европа, за който през 2020 г. ЕСП докладва най-голямото процентно увеличение на разходите в сравнение с първоначалните разчети, вече се наблюдава допълнително нарастване на разходите с 9 %. В два случая — автомагистрала А1 и железопътна линия Е59, последните разходни разчети, отчитащи инфлацията, всъщност са по-ниски от първоначалните.

Каре 1

Балтийска железопътна ос — над два пъти по-високи разходи от 2020 г. насам

Към момента на изготвяне на [специалния доклад от 2020 г.](#) на ЕСП официалните разходни разчети за проекта „Балтийска железопътна ос“ възлизаха на 5,8 млрд. евро (по стойности от 2017 г.). В този доклад ЕСП посочи, че въз основа на наличната към онзи момент информация разходите могат да се увеличат допълнително, и изчисли разходи в размер на общо 7 млрд. евро, които са съобразени с риска.

През 2024 г. организаторът на проекта „Балтийска железопътна ос“ е извършил нов анализ и е заключил, че разходните разчети за цялата ВТИ са се увеличили на общо 23,8 млрд. евро по цени от 2023 г. Основните причини, установени в анализа, са липса на зрялост и детайлност на предишните разчети (които са причина за около половината от увеличението) и промени в обхвата и концепцията на проекта. Този анализ е потвърден до голяма степен от съвместен одитен доклад⁵ на националните одитни институции на трите балтийски държави, участващи в проекта.

Важно е да се отбележи, че организаторът на проекта е обърнал внимание на факта, че новите разчети може да не са все още напълно точни, тъй като само за една трета от общото разстояние са били проведени проучвания в напреднал етап на проекта (на които се основават разчетите). По отношение на графика, партньорите по проекта са решили да разделят ВТИ на два етапа — първи етап, през който до 2030 г. да се завърши само едноколовозна железопътна линия (на обща стойност 15,3 млрд. евро), и втори етап с по-голям обхват, който е без точен график. Поради удължения срок за строителните работи е вероятно след приключването на втория етап разходите за ВТИ да надхвърлят 23,8 млрд. евро.

⁵ Национална сметна палата на Естония, Държавна сметна палата на Латвия, Национална сметна палата на Литва: [Review on the Rail Baltica project](#), съвместен преглед, Талин, Рига, Вилнюс, 11 юни 2024 г.

Крайният срок за завършване на основната мрежа през 2030 г. няма да бъде спазен поради допълнителни забавяния

- 13** Мегaproектите често се характеризират с дълги срокове за изпълнение и много от тях се реализират по-бавно от първоначално планирания срок⁶. Те също така са изложени на въздействието на външни фактори, както е описано в точка **03**. В своя [специален доклад от 2020 г.](#) ЕСП докладва за забавяне от средно 11 години за осемте проверени ВТИ⁷. ЕСП актуализира този анализ към ноември 2025 г. и установи допълнителни забавяния (вж. [таблица 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., цитиран по-горе, стр. 9—11.

⁷ Специален доклад 10/2020, точка 53 и снимка 5.

Таблица 2 | Забавяния по отделните ВТИ

ВТИ	Първоначални планове ¹		Специален доклад 10/2020	Състояние към ноември 2025 г.		
	График за изпълнение (години)	Прогнозна година на пускане в експлоатация	Прогнозна година на пускане в експлоатация	Ревизирана прогнозна година на пускане в експлоатация	Забавяне в сравнение със срока в Специален доклад 10/2020 (в години)	Забавяне в сравнение с първоначалните планове (в години)
Железопътна връзка Лион — Торино	7	2015	2030	2033	3	18
Планински тунел Бренер	9	2016	2028	2032	4	16
Постоянна връзка Фемарн — Белт	10	2018	2028	2029	1	11
Basque Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Канал Сена — Северна Европа	10	2010	2028	2032	4	22
Средна стойност					4	17
Балтийска железопътна ос	10	2026	2030	Не е приложимо ³	да	> 4
Железопътна линия E59	<i>варира в отделните участъци</i>			Не е приложимо	Не е приложимо	Не е приложимо
Автомагистрала A1	<i>варира в отделните участъци</i>			2029	Не е приложимо	Не е приложимо

Забележки:

Тъй като има различни срокове за изпълнение на отделните участъци на ВТИ „Железопътна линия E59“ и „Автомагистрала A1“, ЕСП не изчисли забавянето на равнището на цялата ВТИ.

- ¹ Първоначалният план е най-ранно съществуващият за всяка ВТИ, който може да съответства на различен обхват или степен на зрялост на съответния проект. Например първоначалната очаквана година на пускане в експлоатация на канала Сена — Северна Европа е определена преди провеждането на проучванията за осъществимост.
- ² Въпреки че Комисията посочи на ЕСП 2030 г. като вероятна дата на приключване, информацията от организаторите на проекти сочи, че приключването ще бъде през 2035 г.
- ³ Не е налична прогнозна година на пускане в експлоатация на цялата ВТИ. Очаква се първият етап на ВТИ да бъде пуснат в експлоатация през 2030 г.

Източник: Европейска комисия, национални органи и организатори на проекти.

- 14** Анализът на ЕСП показва, че петте ВТИ, за които беше получена изискваната информация, са имали допълнително забавяне от средно 4 години в сравнение със ситуацията към момента на изготвяне на нейния [специален доклад от 2020 г.](#) С това средното забавяне за петте ВТИ става 17 години в сравнение с първоначално планирания график.
- 15** По отношение на „Балтийска железопътна ос“ докладваното по-рано забавяне със сигурност ще се увеличи още повече, тъй като съгласно последния план от ноември 2025 г. само първият етап на проекта трябва да бъде завършен до 2030 г. ЕСП обаче не успя да определи количествено това увеличение, тъй като за втория етап не съществува график за изпълнение ([каре 1](#)). По отношение на „Железопътна линия E59“ към момента на актуализацията също не беше налична информация относно срока на завършване на цялата ВТИ.
- 16** Забавянията в изпълнението могат да се отразят върху функционирането на самите ВТИ, както и върху транспортната мрежа на ЕС. ЕСП актуализира своята оценка на риска относно очаквания етап на изпълнение на мрежата⁸, като взе предвид прогнозните дати на завършване на всяка ВТИ. Тя провери дали може да се очаква самите ВТИ да бъдат напълно въведени в експлоатация до 2030 г. и дали техните линии за достъп и свързващи инфраструктури също ще бъдат модернизирани в този срок, за да се гарантират пълните ефекти от изградената мрежа. И накрая, беше проверено дали изискванията на ТЕН-Т от 2013 г. за товарните железопътни линии може да се очаква да бъдат изпълнени за тези участъци до 2030 г. ([фигура 2](#)).

⁸ Специален доклад 10/2020 на ЕСП, таблица 2.

Фигура 2 | Очакван етап на изпълнение на ВТИ до 2030 г.

Оценка към ноември 2025 г.

	Въвеждане на ВТИ напълно в експлоатация до 2030 г.		Въвеждане на ВТИ и свързващата инфраструктура напълно в експлоатация до 2030 г.		Изпълнение на изискванията на TEN-T за железопътни товарни превози до 2030 г., в т.ч. свързващата инфраструктура	
	СД 10/2020	Актуализация от 2025 г.	СД 10/2020	Актуализация от 2025 г.	СД 10/2020	Актуализация от 2025 г.
	Висока вероятност	Средна вероятност	Ниска вероятност	Висока вероятност	Средна вероятност	Ниска вероятност
Балтийска железопътна ос						
Железопътна връзка Лион — Турино						
Планински тунел Бренер						
Постоянна връзка Фемарн — Белт						
Basque Y						
Канал Сена — Северна Европа					Не е приложимо	
Железопътна линия E59						
Автомагистрала A1, Румъния					Не е приложимо	

¹ ЕСП оценява вероятността като ниска за отсечката от инфраструктурата във Франция и като средна за отсечката в Италия.

² ЕСП оценява вероятността като ниска за отсечката от инфраструктурата в Италия, като средна за отсечката в Германия и като висока за отсечката в Австрия.

³ ЕСП оценява вероятността като ниска за отсечката от инфраструктурата в Германия и като висока за отсечката в Дания. ЕСП поддържа тази оценка и в актуализирания доклад.

⁴ ЕСП оценява вероятността като ниска за отсечката от инфраструктурата в Германия и като висока за отсечката в Дания. ЕСП поддържа тази оценка и в актуализирания доклад.

⁵ Въпреки че Комисията посочи пред ЕСП 2030 г. като вероятен срок на приключване, информацията от организаторите на проекти сочи срок на завършване едва през 2035 г.

⁶ ЕСП оценява вероятността като средна за отсечката от инфраструктурата във Франция и като висока за отсечката в Испания.

Забележка: Изискванията на TEN-T включват електрификация, осово натоварване от най-малко 22,5 тона, минимална скорост от 100 км/ч, дължина на влака от най-малко 740 метра, междурелсие 1 435 мм и използване на Европейската система за управление на железопътното движение.

Източник: ЕСП, въз основа на информация от Комисията, националните органи и организаторите на проекти.

- 17** За повечето ВТИ положението се е влошило още повече в сравнение с периода на изготвяне на предишния специален доклад на ЕСП. Три ВТИ (базовият тунел Бренер, постоянната връзка Лион — Турино и канала Сена — Северна Европа) вече имат официален прогнозен срок на завършване след 2030 г., което означава, че крайният срок за завършване на цялата основна мрежа TEN-T на ЕС през 2030 г. няма да бъде спазен. През 2020 г. се очакваше Балтийската железопътна ос да бъде напълно завършена до 2030 г. В момента тази ВТИ не разполага с график за изпълнение за пълното си завършване (точка 15). За една ВТИ обаче — автомагистрала А1 в Румъния, перспективите са се подобрили: очаква се всички участъци да бъдат отворени до 2030 г.
- 18** Разглеждайки съвкупността от всички ВТИ и тяхната свързваща инфраструктура, ЕСП поддържа общото си заключение от 2020 г., че е малко вероятно повечето от одитираните ВТИ да бъдат напълно въведени в експлоатация до 2030 г. Повечето ВТИ са изправени също и пред допълнителни забавяния във връзка със спазването на изискванията за железопътния товарен превоз, съдържащи се в Регламента за TEN-T от 2013 г., който беше в сила към момента на предишния одит на ЕСП.
- 19** В своя [специален доклад от 2020 г.](#) ЕСП също така отбеляза как забавянията, свързани с планирането и изпълнението, могат да доведат до допълнителни разходи. Такъв е случаят с постоянната връзка Фемарн — Белт, при който договорот, подписан от датските органи с организатора на проекта, му е позволил да поиска определени договорни такси (като например текущи разходи на консорциумите или промяна в цените на материалите), в случай че началото на строителните дейности се забави поради липса на разрешения. Тъй като е имало такова забавяне, клаузата е била приложена, за да се избегне необходимостта от прекратяване на договорите и стартиране на тръжна процедура за сключване на нови договори. В онзи период организаторът ни информира за намерението си да поиска такива такси за съфинансиране от ЕС⁹.
- 20** По време на изготвянето на настоящия доклад за актуализация Комисията информира ЕСП, че междувременно организаторът на проекта е подал искане за възстановяване на разходи, в т.ч. за този вид разходи, което е било прието от CINEA (изпълнителната агенция на Комисията, отговаряща за управлението на безвъзмездната финансова помощ от ЕС). Финансираната до момента обща сума от бюджета на ЕС във връзка с разходите, свързани със забавеното начало на строителството, възлиза на 14,8 млн. евро.

⁹ Специален доклад 10/2020 на ЕСП, точка 44.

Въведени са подобрения в управлението, но предишните правни разпоредби рядко са били използвани

- 21** В своя [специален доклад от 2020 г.](#) ЕСП обърна внимание на ограничените правни инструменти, с които разполага Комисията, за да реагира на забавяния в изпълнението на основната транспортна мрежа на ЕС. В него одиторите посочиха също, че Комисията все още не беше използвала наличните инструменти, като например член 56 от [Регламента за TEN-T от 2013 г.](#)¹⁰ ЕСП отправи към Комисията и набор от препоръки, насочени към подобряване на финансовото управление на съфинансирането от ЕС за мегапроекти.
- 22** През 2024 г. [Регламентът за TEN-T](#) беше значително ревизиран. В него бяха въведени нов набор от цели, срокове за приключване, както и правни разпоредби относно осъществяването на надзор от Комисията върху завършването на транспортната мрежа (вж. [приложение II](#) за преглед на основните промени спрямо предходната версия).
- 23** При изготвянето на настоящата актуализация ЕСП провери:
- дали Комисията се е възползвала от процедурата по член 56 от 2020 г. насам;
 - дали новите или изменените правни разпоредби на [Регламента за TEN-T от 2024 г.](#) имат потенциал да се справят с две от хоризонталните причини за забавянията, посочени в [специалния доклад от 2020 г.](#) на ЕСП, а именно: i) сложната трансгранична координация и ii) издаването на разрешения в държавите членки; и
 - дали Комисията е изпълнила препоръките на ЕСП от 2020 г.

¹⁰ Специален доклад 10/2020 на ЕСП, точка 26.

Комисията е използвала само веднъж правни разпоредби, за да реагира на забавянията в завършването на мрежата

24 Съгласно член 56 от [Регламента за TEN-T от 2013 г.](#) Комисията може да поиска от държавите членки да обяснят причините за значителните забавяния в завършването на основната мрежа и след това да започне консултация с цел разрешаването им. В своя [специален доклад от 2020 г.](#) ЕСП отбеляза, че Комисията никога не е използвала тази правна разпоредба¹¹. Всички избрани ВТИ, за които ЕСП получи информация за сроковете, имат допълнителни забавяния при изпълнението (точка [13](#) и [таблица 2](#)); за три от тях вече е ясно, че ще започнат да функционират след определения за 2030 г. краен срок. Комисията обаче информира ЕСП, че не е предприела процедура по член 56 за нито една от ВТИ, попадаща в обхвата на тази актуализация. Като цяло Комисията е използвала процедурата само веднъж след [специалния доклад на ЕСП от 2020 г.](#) за друг мегапроект във Франция.

Регламентът за TEN-T от 2024 г. предоставя на Комисията допълнителни правни възможности за надзор върху изпълнението на мрежата

25 С [Регламента за TEN-T от 2024 г.](#) бяха въведени нови изисквания и правни разпоредби относно осъществяването на надзор от Комисията върху завършването на транспортната мрежа от държавите членки ([приложение II](#)). ЕСП счита това (заедно със свързаната [Директива относно оптимизирането на мерките за постигане на напредък по осъществяването на трансевропейската транспортна мрежа \(TEN-T\)](#), наричана Директива относно оптимизирането на мерките за издаване на разрешения, приета през 2021 г.) за потенциално подобрене при справянето с двете основни причини за забавяне (точка [23](#)), посочени в [специалния доклад на ЕСП от 2020 г.](#) Ефективността на тези разпоредби обаче в крайна сметка ще зависи от активното им използване от Комисията и последващото им спазване от държавите членки. Във всички случаи те са от значение предимно за проекти на етапа на планиране и следователно ще се отразят само в ограничена степен на проектите в извадката на ЕСП.

¹¹ Специален доклад 10/2020 на ЕСП, точка 26.

- 26** С [Регламента за TEN-T от 2024 г.](#) се укрепва рамката за управление за решаване на въпроси, свързани с трансграничната координация. Интегрирането на коридорите на основната мрежа и коридорите за железопътен товарен превоз в европейските транспортни коридори вероятно ще постави по-силен акцент върху експлоатационните съображения в процеса на планиране. Ролята на европейските координатори, които подпомагат Комисията при осъществяването на надзор върху завършването на основната мрежа от държавите членки, също беше засилена и сега включва официална консултация при разпределянето на съфинансиране от ЕС за инфраструктурни проекти по съответния коридор.
- 27** Новият регламент разшири обхвата на актовете за изпълнение на Комисията. Това са обвързващи правни документи, предназначени за държавите членки, които включват разпоредби относно сроковете и управлението на конкретни проекти. В своя [специален доклад от 2020 г.](#) ЕСП оцени актовете за изпълнение като положителен инструмент, чрез който Комисията може да засили надзора си върху завършването на основната мрежа¹². Съгласно предишната правна рамка тези актове можеха да се издават само за проекти с трансгранично измерение. Сега обаче актовете за изпълнение ще обхващат цели транспортни коридори и могат да се съсредоточат върху отделни участъци или проекти по основната мрежа в зависимост от нуждите.
- 28** Освен това с [Регламента за TEN-T от 2024 г.](#) се въвежда ново правно задължение държавите членки да привеждат своите национални транспортни планове в съответствие с приоритетите на ЕС. Националните транспортни планове трябва да вземат предвид работните планове на европейските координатори и всеки приет акт за изпълнение. От държавите членки се изисква да представят тези планове на Комисията, която след това ще издава официално, макар и необвързващо, становище.

¹² Специален доклад 10/2020 на ЕСП, точки 75—78.

- 29** Въпреки че [Регламентът за TEN-T от 2024 г.](#) сам по себе си не съдържа разпоредби относно усъвършенстването на процедурите за издаване на разрешения, той се основава на [Директива на ЕС от 2021 г.](#), която е насочена към оптимизирането на мерките за издаване на разрешения. Директивата изисква държавите членки да намалят тежестта на разрешенията за проекти по ключови участъци от основната мрежа на ЕС чрез определяне на единно звено за контакт за организаторите на проекти, опростяване на процедурите и определяне на максимален срок за издаване на решение (с малко изключения). По отношение на процедурите за издаване на разрешения, свързани с трансгранични проекти, европейските координатори имат право да получават информация относно процедурата и да изискват доклади за напредъка в случай на закъснения.
- 30** Ефектът от директивата обаче зависи до голяма степен от нейното правилно и навременно транспониране в националното законодателство. Към момента на настоящата актуализация Комисията беше започнала производства за установяване на неизпълнение на задължения с пет държави членки във връзка с транспонирането на директивата.

По-голямата част от приетите от Комисията препоръки от 2020 г. са изпълнени

- 31** В своя [специален доклад от 2020 г.](#) ЕСП отправи дванадесет подпрепоръки за засилване на дългосрочното планиране, управление и надзор върху инвестициите във ВТИ. Комисията е приела изцяло или частично шест от тези подпрепоръки.
- 32** В [глава 3 от своя Годишен доклад за 2023 г.](#) ЕСП вече докладва за напредъка и сроковете на изпълнение на приетите от Комисията подпрепоръки. ЕСП установи, че четири от тях са били изпълнени в срок, изцяло или в значителна степен. Изпълнението на другите две е било забавено и следователно само частично завършено. Не е имало по-нататъшно развитие или действия от страна на Комисията по останалите шест подпрепоръки, които тя не е приела.
- 33** След публикуването на своя Годишен доклад за 2023 г. ЕСП констатира известен напредък в изпълнението на подпрепоръката за по-нататъшно развитие на инструмента, който представляват решенията за изпълнение (4а): Комисията е приела нови или актуализирани правни актове, отнасящи се до ВТИ „Канал Сена — Северна Европа“, „Балтийска железопътна ос“ и „Лион — Торино“ ([приложение III](#)).

Настоящият доклад беше приет от Одитен състав II с ръководител г-жа Annetie Turtelboom — член на Европейската сметна палата, в Люксембург на заседанието му от 3 декември 2025 г.

За Европейската сметна палата



Tony Murphy
Председател

Приложения

Приложение I — Относно настоящия одит

- 01** През 2020 г. ЕСП публикува [специален доклад](#), в който прави оценка как Комисията изпълнява функцията да следи за това съфинансираните от ЕС мегапроекти с трансгранично измерение (наричани водещи транспортни инфраструктури (ВТИ)) да бъдат добре планирани и ефективни. За целите на одита ЕСП подбра в извадката си осем ВТИ, които са от решаващо значение за постигането на целта на ЕС за завършване на основната транспортна мрежа до 2030 г.
- 02** Въз основа на този одит ЕСП заключи, че е малко вероятно мрежата да функционира с пълен капацитет до 2030 г., тъй като шест от осемте ВТИ, заедно с линиите за достъп до тях и свързващата инфраструктура, вероятно няма да функционират с пълен капацитет до този краен срок. Това се дължи основно на съвкупност от няколко проблема:
- националните приоритети и административните процедури се различават значително в отделните държави членки, което забавя напредъка при трансграничните връзки. Комисията е разполагала с ограничени правни инструменти за изпълнение на договорените ангажименти и не ги е използвала пълноценно;
 - качеството на планирането се е нуждаело от подобрене, като прогнозите за трафика често са били прекалено оптимистични или слабо координирани през границите. държавите членки не са използвали ефективно анализите на разходите и ползите като инструмент за вземане на решения за цели проекти, което подкопава прозрачността и надеждността;

- изпълнението е било неефективно, като средното време за изграждане на една ВТИ е 15 години. Отбелязани са и големи превишения на разходите и големи забавяния в сравнение с първоначалните срокове; и
 - Комисията не е осъществявала строг надзор върху завършването на коридорите на основната мрежа от страна на държавите членки и е насочвала вниманието си предимно към крайните продукти, а не върху резултатите или дългосрочната устойчивост. Въпреки че въведените наскоро преди това решения за изпълнение представляват положителна стъпка напред, обхватът и приложимостта на тези инструменти са останали твърде ограничени, за да се гарантира навременно завършване на мрежата.
- 03** С оглед на преодоляването на тези недостатъците ЕСП отправи към Комисията четири препоръки, включващи дванадесет подпрепоръки ([приложение III](#)).
- 04** През 2021 г. ЕСП публикува [преглед](#), в който сравнява рамката на ЕС за изпълнение на мегапроекти със сходни рамки в други държави. В този контекст тя направи и съпоставка на бюджета и закъсненията в графика на шест от осемте ВТИ спрямо популация от няколкостотин транспортни проекта, изпълнявани в световен мащаб. Одиторите заключиха, че при по-голямата част от проектите се наблюдават по-малки отклонения между действителните разходи и прогнозните им бюджети в сравнение със средната стойност в световен мащаб. При повечето от шестте проекта обаче се наблюдават средно по-големи забавяния в сравнение със сравними проекти в световен мащаб.
- 05** В настоящия доклад се представя актуална информация за развитието на ключови елементи от [специалния доклад на ЕСП от 2020 г.](#) от публикуването му до ноември 2025 г. ЕСП се съсредоточи главно върху промените в разходите и графиците на осемте ВТИ, както и върху функцията на Комисията да осъществява надзор върху ВТИ. Където е уместно, ЕСП обхвана и развития, възникващи в други мегапроекти по основната мрежа TEN-T. Беше одитиран и начинът, по който [преразгледаният Регламент за TEN-T от 2024 г.](#) потенциално би могъл да подобри ситуацията, констатирана в [специалния доклад от 2020 г.](#)

- 06** Що се отнася до изпълнението на мрежата спрямо изискванията на TEN-T за железопътни товарни превози, следва да се отбележи, че актуализираната оценка на ЕСП все още се отнася до изискванията на [Регламента за TEN-T от 2013 г.](#) След публикуването на [специалния доклад на ЕСП от 2020 г.](#) влезе в сила преразгледан регламент за TEN-T (точка **22**), включително актуализирани технически изисквания за основната мрежа ([приложение II](#)). За настоящия актуализиран доклад ЕСП не разгледа отражението на тези нови изисквания, тъй като те не бяха част от обхвата на първоначалния одит.
- 07** Настоящият доклад за актуализация се основава на документна проверка на информацията, предоставена от Комисията, националните органи и организаторите на проекти, отговарящи за съответните ВТИ в Испания, Полша и Румъния. ЕСП анализира и публично достъпна информация. Не бяха извършени посещения на място или събеседвания с органите по проектите или заинтересованите страни. [Одитната методология](#) на ЕСП съответства на международните одитни стандарти, издадени от [Международната организация на върховните одитни институции \(ИНТОСАЙ\)](#).
- 08** Одиторите провериха повторно степента на изпълнение на всички препоръки, включени в специалния доклад от 2020 г., за да определят евентуални промени в действията и мерките, предприети от Комисията. По отношение на приетите препоръки те разгледаха промените в сравнение с последното си проследяване, извършено през 2024 г. във връзка с [Годишния доклад за 2023 г.](#)
- 09** Те приложиха същата методология като при одита през 2020 г., за да осигурят съпоставимост на резултатите. Изрично бяха посочени ограничените случаи, в които е трябвало да се приложи различна методология.

Приложение II — Основни промени, въведени с Регламента за TEN-T от 2024 г.
















Област	Промени спрямо текста от 2013 г.
<p>Разпоредби от общ характер: Крайни срокове за завършване на мрежата</p>	<p>Потвърждаване на крайните срокове за основната и широкообхватната мрежа (съответно 2030 г. и 2050 г.).</p> <p>Допълнително определяне на разширена основна мрежа (предишна част от широкообхватната мрежа), която трябва да бъде завършена до 2040 г.</p>
<p>Разпоредби от общ характер: Определяне на приоритетни коридори</p>	<p>Създаване на девет европейски транспортни коридора (които включват участъци от основната и широкообхватната мрежа), заменящи съществуващите коридори на основната мрежа (с акцент върху инфраструктурните аспекти) и коридорите за железопътен товарен превоз (с акцент върху оперативната дейност).</p>
<p>Разпоредби от общ характер: Инфраструктура за алтернативни горива</p>	<p>Ново изискване за включване на съоръжения за алтернативни горива в инфраструктурните стандарти за вътрешните и морските пристанища, летищата, пътищата и градските възли.</p>
<p>Железопътен товарен превоз: Минимални стандарти за интермодалните единици</p>	<p>Ново изискване за разрешаване на движението на товарни влакове, превозващи стандартни полуремаркета на височина до 4 метра до 2040 г.</p>
<p>Железопътен товарен превоз: Изисквания към транспортната инфраструктура (22,5 тона осово натоварване, скорост от 100 км/ч по линията за товари и възможност за движение на влакове с дължина 740 метра)</p>	<p>Разширяване на съществуващите инфраструктурни изисквания за железопътни товарни превози (22,5 тона, 100 км/ч и 740 метра) за:</p> <ul style="list-style-type: none"> — основната мрежа до 2030 г.; — разширената основна мрежа до 2040 г.; и — останалата част от широкообхватната мрежа до 2050 г.
<p>Железопътен пътнически превоз: Минимална скорост по линията</p>	<p>Ново изискване за минимална скорост за пътническите железопътни линии от 160 км/ч за основната и разширената основна мрежа до 2040 г.</p>

Област	Промени спрямо текста от 2013 г.
<p>Железопътно движение: Европейска система за управление на железопътното движение</p>	<p>Нови изисквания за:</p> <p>а) внедряване на Европейската система за управление на железопътното движение в разширената основна мрежа до 2040 г. и в широкообхватната мрежа до 2050 г.; и</p> <p>б) извеждане от експлоатация на съществуващите системи от клас Б в основната мрежа до 2040 г., в разширената основна мрежа до 2045 г. и в широкообхватната мрежа до 2050 г.</p>
<p>Вътрешен воден транспорт: Добри условия за корабоплаване</p>	<p>Ново изискване, приложимо за вътрешните водни пътища по основната мрежа, целящо да гарантира „добри условия за корабоплаване“, т.е. ефективно, надеждно и безопасно корабоплаване за ползвателите (включително минимални изисквания за водните пътища и нива на обслужване), което ще бъде допълнително дефинирано в актове за изпълнение на Комисията.</p>
<p>Автомобилен транспорт: Зони за почивка</p>	<p>Изменение на съществуващото изискване за предвиждане на зони за почивка на всеки 100 км от основната мрежа до 2030 г. и по широкообхватната мрежа до 2050 г., за да се предвидят зони за почивка на всеки 60 км до 2040 г. по основната мрежа и разширената основна мрежа.</p>
<p>Мултимодалност на товарите: Анализ на пазара за терминали</p>	<p>Ново изискване към държавите членки да извършват пазарен и прогнозен анализ на мултимодалните терминали за товарни превози на своя територия. Въз основа на анализа държавите членки трябва да изготвят и план за действие за развитието на мултимодална мрежа от терминали за товарни превози.</p>
<p>Изпълнение и мониторинг: Актове за изпълнение на Комисията</p>	<p>Увеличаване на правомощията на Комисията да приема актове за изпълнение (които трябва да станат задължителни за всеки работен план за коридорите и незадължителни за отделните участъци от коридорите, независимо дали те са трансгранични или изцяло вътрешни).</p>
<p>Изпълнение и мониторинг: Роля на европейските координатори</p>	<p>Засилване на ролята на европейските координатори, която изисква те да бъдат тясно ангажирани с управлението на железопътния товарен превоз¹ (и да наблюдават предоставянето на услуги за такъв превоз). Координаторите имат право да се консултират с Комисията, за да се уверят, че проектите, разглеждани за финансиране по Механизма за свързване на Европа, отговарят на приоритетите на работните планове за коридорите.</p>
















Област	Промени спрямо текста от 2013 г.
<p>Изпълнение и мониторинг: Привеждане на националните стратегии в съответствие с TEN-T</p>	<p>Ново изискване националните транспортни и инвестиционни планове да бъдат съгласувани с приоритетите и сроковете, определени в регламента и работните планове за коридорите. Засилване на задължението за изпращане на проектопланове до Комисията във възможно най-кратък срок след започването на консултацията относно публичния план и нова възможност Комисията да изготви становище.</p>
<p>Друго: Риск за сигурността или обществения ред</p>	<p>Ново изискване към държавите членки да уведомяват Комисията за всички подходящи мерки, приети за намаляване на потенциалните рискове за инфраструктурата на мрежата TEN-T, на основания, свързани със сигурността или обществения ред.</p>

¹ Член 8 от [Регламент \(ЕС\) 913/2010](#).

Приложение III — Проследяване на изпълнението на препоръките на ЕСП от Специален доклад 10/2020

<p style="text-align: center;">Препоръки към Комисията</p> <p>Степен на приемане:  Приета;  Частично приета;  Не е приета.</p> <p>Степен на изпълнение:  Изцяло изпълнена;  Изпълнена в значителна степен;  Изпълнена в известна степен;  Не е изпълнена.</p>	Приета	Изпълнение до април 2024 г.	Промяна до ноември 2025 г.
1) Преразглеждане и прилагане на настоящите инструменти за осигуряване на дългосрочно планиране			
1а) представяне на предложения за включване на правни инструменти, които могат да се прилагат по-успешно, в т.ч. разширяване на периметъра за приемане на актове за изпълнение, така че да се предприемат мерки за всички значителни закъснения в започването или завършването на работата по основната мрежа			—
1б) представяне на предложения за преценка на целесъобразността на техническите изисквания на основната и широкообхватната мрежа, като се отчитат оставащите срокове и извлечените поуки от констатираните проблеми във връзка с изпълнението на минали и текущи проекти			—
1в) представяне на предложения за въвеждане на разпоредби за засилване на съгласуваността между националните транспортни планове и ангажиментите по TEN-T, за да се гарантира правилното прилагане и изпълнение на Регламента за TEN-T			—
1г) проследяване на развитието на предложението на Комисията за „оптимизиране на мерките“, като се подпомогнат държавите членки в процеса на тяхното планиране и възлагане на обществени поръчки и при създаването на звена за обслужване на едно гише, за да се намали административната тежест. За трансграничните ВТИ Комисията следва да насърчава използването на общи тръжни процедури.			—

<p style="text-align: center;">Препоръки към Комисията</p> <p>Степен на приемане:  Приета;  Частично приета;  Не е приета.</p> <p>Степен на изпълнение:  Изцяло изпълнена;  Изпълнена в значителна степен;  Изпълнена в известна степен;  Не е изпълнена.</p>	Приета	Изпълнение до април 2024 г.	Промяна до ноември 2025 г.
<p>2) Да се изисква по-добър анализ, преди да се вземе решение за предоставяне на съфинансиране от ЕС за мегапроекти (инвестиции от типа на водещите транспортни инфраструктури)</p>			
<p>2а) по отношение на прякото управление — да изисква надежден, всеобхватен и прозрачен цялостен социално-икономически анализ на разходите и ползите за отделните мегапроекти като цяло (инвестиции от типа на ВТИ), в допълнение към подробните анализи за конкретни участъци. Тези анализи на разходите и ползите следва да разглеждат въпроси от по-високо стратегическо равнище, отколкото е изпълнението на отделния проект или участък, както и да обхващат и помощната инфраструктура</p>			—
<p>2б) по отношение на разходите със споделено управление — да препоръчва на управляващите органи да приемат същите изисквания, преди да предоставят подпомагане от ЕС за мегапроекти</p>			—
<p>3) Да се засили управлението на Комисията на европейското съфинансиране за действия, които са част от мегапроекти (инвестиции от типа на ВТИ)</p>			
<p>3а) да приоритизира действията, които са част от мегапроекти, когато те представляват липсващи връзки или участъци с недостатъчен капацитет, набелязани като ключови приоритети в работния план за коридорите</p>			—
<p>3б) да направлява подбора на действия, които са част от мегапроекти, така че да се повиши ефективността на управлението и да се избегне създаването на изкуствена конкуренция с други проекти. С оглед гарантиране на съгласуваност и последователност, за всеки мегапроект Комисията следва да насърчава сключването на един единствен договор за безвъзмездна финансова помощ в рамките на всеки многогодишен период на финансиране. Този договор следва да включва всички действия, които са в достатъчно напреднал етап за цялостно изпълнение в рамките на многогодишния период на финансиране</p>			—

<p style="text-align: center;">Препоръки към Комисията</p> <p>Степен на приемане:  Приета;  Частично приета;  Не е приета.</p> <p>Степен на изпълнение:  Изцяло изпълнена;  Изпълнена в значителна степен;  Изпълнена в известна степен;  Не е изпълнена.</p>	Приета	Изпълнение до април 2024 г.	Промяна до ноември 2025 г.
<p>3в) да предприеме мерки за справяне с установените слабости в изпълнението на ВТИ от страна на държавите членки и да увеличи ефикасността на съфинансирането от ЕС; да използва активно и на ранен етап всички налични инструменти, за да се гарантира завършване на мрежата в срок, и да създаде специализирани експертни центрове за оценка на качеството на документите, изготвени от организаторите на проекти, и за координиране на работата по насочване и направляване на организаторите на проектите</p>			—
4) Доразвиване на практиката на използване на решенията за изпълнение и засилване на ролята на европейските координатори			
<p>4а) да доразвие новия инструмент — решение за изпълнение, като предложи такова решение за всяка трансгранична ВТИ, която ще получи съфинансиране през периода 2021—2027 г. Тези решения следва да прецизират правилата и отговорностите на всички участници, включително на Комисията. Те следва да съдържат описание на очакваните резултати (напр. прехвърляне към други видове транспорт, прогнозни цели за трафика) и междинните етапи, както и ангажимент от страна на всички държави членки за споделяне на резултатите от последващата оценка с Комисията</p>			Слабо подобрене (без промяна в категорията)
<p>4б) след приемането на новото правно основание, предложено в препоръка 1, буква а), да предложи също и решение за изпълнение за всяка ВТИ с „трансгранично въздействие“</p>			—
<p>4в) да предложи засилване на ролята на европейските координатори, като прилага в по-голяма степен работните планове относно коридорите; като позволи присъствието на координаторите на ключови заседания на управителните съвети и като им предостави по-голяма роля за оповестяване на целите на политиката относно TEN-T</p>			—

Източник: ЕСП.

Съкращения

Съкращение	Определение/Обяснение
ТЕН-Т	Трансевропейска транспортна мрежа
ВТИ	Водеща транспортна инфраструктура

Речник на термините

Термин	Определение/Обяснение
Водеща транспортна инфраструктура	В Специален доклад № 10/2020 на ЕСП — всяка съфинансирана от ЕС транспортна инфраструктура с общ размер на разпределените допустими разходи над един милиард евро. Освен това се прилагат следните характеристики: трябва да е отпуснат или изплатен значителен размер на съфинансиране от ЕС (без количествен праг); ВТИ следва да бъде от значение за транспортната мрежа в ЕС (по-специално по отношение на трансграничните връзки) и да се очаква тя да постигне трансформиращо социално-икономическо въздействие.
Трансевропейска транспортна мрежа	Набор от проекти за развитие на пътната, железопътната, въздушната и водната инфраструктура в изпълнение на политиката за трансевропейска транспортна мрежа, включително високоскоростна железопътна мрежа, система за спътникова навигация и интелигентни системи за управление на транспорта.

Отговори на Европейската комисия

<https://www.eca.europa.eu/bg/publications/sr-2026-02>

Хронология

<https://www.eca.europa.eu/bg/publications/sr-2026-02>

Одитен екип

Специалните доклади на Европейската сметна палата представят резултатите от нейните одити на политики и програми на ЕС или теми, свързани с управлението, в конкретни бюджетни области. ЕСП подбира и разработва одитните си задачи така, че те да окажат максимално въздействие, като отчита рисковете за изпълнението или съответствието, проверявания обем приходи или разходи, предстоящите промени, както и политическия и обществения интерес.

Настоящият одит на изпълнението беше извършен от Одитен състав II с ръководител Annemie Turtelboom — член на ЕСП. Този състав е специализиран в областите на разходи, свързани с инвестиции за сближаване, растеж и приобщаване. Одитът беше ръководен от Annemie Turtelboom — член на ЕСП, с подкрепата на Eric Braucourt — ръководител на нейния кабинет, и Guido Fara — аташе в кабинета и ръководител на задача; Gediminas Macys — главен ръководител; Manja Ernst и Rafal Gorajski — одитори; Zsofia Kelemen — стажант. Luc T'Joen, ръководител на задача по Специален доклад 10/2020 на ЕСП и вече пенсиониран служител, също участва в работата по актуализацията. Richard Moore предостави езикова подкрепа. Alexandra Damir-Binzaru предостави подкрепа за графичното оформление.



От ляво надясно: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

АВТОРСКИ ПРАВА

© Европейски съюз, 2026 г.

Политиката на Европейската сметна палата (ЕСП) относно повторната употреба е определена в [Решение № 6—2019 на ЕСП](#) относно политиката за свободно достъпни данни и повторната употреба на документи.

Освен ако не е посочено друго (например в отделни известия за авторските права), създаденото от ЕСП съдържание, притежавано от ЕС, е лицензирано по [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Това означава, че като общо правило повторната употреба е позволена, при условие че са посочени първоначалните източници и всички извършени промени. Лицето, което използва информацията на ЕСП повторно, следва да не изменя първоначалния смисъл или послание на документите. ЕСП не носи отговорност за последствия, възникнали в резултат на повторната употреба.

Необходимо е да се получи допълнително разрешение в случаите, когато дадено съдържание изобразява разпознаваеми частни лица, например на снимки на персонала на ЕСП, или когато е включено съдържание на трети страни.

В случаите, когато е получено такова разрешение, то отменя и заменя горепосоченото общо разрешение и ясно посочва всички ограничения при използването.

За използването или възпроизвеждането на съдържание, което не е собственост на ЕС, може да е необходимо да се потърси разрешение директно от носителите на авторските права.

Софтуер или документи, обхванати от правата на индустриална собственост, като патенти, търговски марки, регистрирани дизайни, лого и наименования, са изключени от политиката на ЕСП за повторно използване.

Уебсайтовете на всички институции на Европейския съюз, включени в домейна europa.eu, съдържат препратки към сайтове на трети страни. Тъй като ЕСП не контролира съдържанието им, моля, запознайте се с тяхната политика за поверителност на данните и с политиката за авторските права.

Използване на логото на ЕСП

Логото на ЕСП не може да бъде използвано без предварително разрешение.

HTML	ISBN 978-92-849-6190-0	ISSN 1977-5814	doi:10.2865/8738499	QJ-01-25-061-BG-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6191-7	ISSN 1977-5814	doi:10.2865/2317348	QJ-01-25-061-BG-N

ЦИТИРАНЕ НА ПУБЛИКАЦИЯТА

Европейска сметна палата, [Специален доклад 02/2026](#) „Транспортна инфраструктура в ЕС — допълнителни забавяния и увеличение на разходите, но е налице засилена рамка за управление, насочена към бъдещето (актуализация на Специален доклад 10/2020 на ЕСП)“, Служба за публикации на Европейския съюз, 2026 г.

Мегапроектите са от основно значение за завършването на трансевропейската транспортна мрежа в ЕС. През 2020 г. ЕСП публикува специален доклад, в който бяха установени големи закъснения, увеличение на разходите, недобра координация между държавите членки и слабости в надзора на Комисията. Настоящият доклад представя актуализирана информация, като взема предвид настъпилите от тогава насам развития. ЕСП установи допълнително увеличение на общите разходи на мегапроектите, което се дължи основно на два от тях, и още забавяния, заради които се очаква основната мрежа в ЕС да не бъде завършена до крайния срок през 2030 г. През 2024 г. е въведено ново законодателство с потенциал да подобри надзора от страна на Комисията върху изграждането на мрежата, въпреки че промените ще са приложими предимно за проекти, чието изпълнение е започнало след мегапроектите, които ЕСП одитира.

Специален доклад на ЕСП съгласно член 287, параграф 4, втора алинея от ДФЕС.



ЕВРОПЕЙСКА
СМЕТНА
ПАЛАТА



Служба за публикации
на Европейския съюз

ЕВРОПЕЙСКА СМЕТНА ПАЛАТА
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Тел. +352 4398-1

За запитвания: eca.europa.eu/bg/contact

Уебсайт: eca.europa.eu

Социални медии: @EUauditors