

Dopravní infrastruktury EU

Došlo k dalšímu zpoždění a určitému zvýšení nákladů, do budoucna je však zaveden posílený rámec řízení (aktualizace zvláštní zprávy EÚD 10/2020)



Obsah

Body

01–06 | **Hlavní sdělení** 01

01–04 | Proč je tato oblast důležitá

05–06 | Co jsme zjistili

07–33 | **Podrobnější pohled na naše připomínky** 02

07–20 | **Termín dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 nebude dodržen a dojde k dalšímu výraznému zvýšení nákladů u dvou stěžejních projektů dopravní infrastruktury**

09–12 | Další výrazné zvýšení nákladů u dvou stěžejních projektů dopravní infrastruktury

13–20 | Termín dokončení hlavní sítě do roku 2030 nebude kvůli dalším zpožděním dodržen

21–33 | **Nedávno byl zaveden posílený rámec řízení, přičemž předchozí právní ustanovení byla využívána jen zřídka**

24 | Komise použila právní ustanovení o reakci na zpoždění při dokončování sítě pouze jednou

25–30 | Nařízení o TEN-T z roku 2024 poskytuje Komisi další právní ustanovení pro dohled nad prováděním sítě

31–33 | Většina doporučení z roku 2020, která Komise přijala, byla provedena

Přílohy

Příloha I – O auditu

Příloha II – Hlavní změny zavedené novým nařízením o TEN-T z roku 2024

Příloha III – Kontrola opatření přijatých v návaznosti na předchozí doporučení uvedená ve zvláštní zprávě 10/2020

Použité zkratky

Glosář

Odpovědi Komise

Harmonogram

Auditní tým

Hlavní sdělení

Proč je tato oblast důležitá

- 01** **Transevropská dopravní síť (TEN-T)** tvoří páteř celoevropské sítě silniční, železniční, vnitrozemské vodní, námořní a letecké dopravy. Megaprojekty, což jsou velké dopravní projekty často s přeshraničním rozměrem, mají klíčový význam pro překlenutí mezer v síti, odstranění úzkých míst a usnadnění přeshraniční mobility.
- 02** V roce 2020 jsme zveřejnili [zvláštní zprávu¹](#), ve které jsme posoudili úlohu Komise v dopravních megaprojektech v rámci sítě TEN-T, včetně poskytování spolufinancování ze strany EU. Tyto dopravní megaprojekty jsme ve zprávě nazývali „stěžejními projekty dopravní infrastruktury“. Stěžejní projekty dopravní infrastruktury jsou obvykle realizovány prostřednictvím souboru menších projektů a akcí, které jsou jednotlivě spolufinancovány EU. Zjistili jsme, že stěžejní projekty dopravní infrastruktury, které jsme prověřovali, vykazovaly značná zpoždění, potýkaly se s nárůstem nákladů, vyznačovaly se slabou koordinací mezi členskými státy a nedostatky v dohledu ze strany Komise. V důsledku toho jsme dospěli k závěru, že termín pro dokončení hlavní části dopravní sítě EU (nejstrategičtější uzly a spojení, které je třeba dokončit přednostně) stanovený na rok 2030 je vážně ohrožen.

¹ [Zvláštní zpráva 10/2020](#): Dopravní infrastruktury EU: aby se účinky sítě projevíly včas, je potřeba urychlit realizaci megaprojektů

- 03** EU od roku 2020 pocítuje významný dopad koronavirové pandemie a útočné války Ruska proti Ukrajině. Osm stěžejních projektů dopravní infrastruktury se potýkalo se stejnými problémy a muselo se přizpůsobit vyvíjejícímu se regulačnímu rámci. Některé stěžejní projekty dopravní infrastruktury se navíc potýkaly s neočekávanými technickými problémy, jako jsou geologická omezení při výkopu tunelů, což přispělo ke vzniku dalších nákladů a ke zpožděním.
- 04** Cílem této zprávy je poskytnout nejnovější informace ke klíčovým údajům a zjištěním z naší [zvláštní zprávy z roku 2020](#), a seznámit tak zainteresované strany a veřejnost s vývojem, k němuž mezitím došlo. Rovněž jsme zkoumali pokrok, kterého Komise dosáhla při provádění svých doporučení. Více podrobností o cílech a metodice této aktualizace je uvedeno v [příloze I](#).

Co jsme zjistili

- 05** Dospěli jsme k závěru, že od zveřejnění naší [zvláštní zprávy za rok 2020](#) se celkové náklady osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury, o nichž jsme ve zprávě informovali, dále zvýšily. Bylo to způsobeno zejména výrazným nárůstem nákladů u dvou stěžejních projektů, přičemž ostatních šest stěžejních projektů přispělo k celkovému zvýšení jen v omezené míře (u dvou z nich náklady vzrostly a u čtyř se snížily). Zaznamenali jsme další zpoždění při provádění pěti stěžejních projektů dopravní infrastruktury. Jelikož stěžejní projekty dopravní infrastruktury jsou klíčovými články dopravní infrastruktury, znamená to, že termín dokončení hlavní sítě EU do roku 2030 nebude dodržen. Revidované [nařízení o TEN-T](#) přijaté v roce 2024 zavádí další právní ustanovení týkající se dohledu Komise nad prováděním sítě. Ta mohou přispět k řešení některých problémů uvedených v naší předchozí zprávě. Je však příliš brzy na to, aby bylo možné posoudit, jak budou nová ustanovení využívána v praxi, a v každém případě se změny budou týkat především projektů, které byly zahájeny později než stěžejní projekty dopravní infrastruktury, které byly předmětem našeho auditu.
- 06** Předložili jsme Komisi čtyři doporučení zahrnující dvanáct dílčích doporučení, která měla zajistit odstranění nedostatků zjištěných v naší [zvláštní zprávě z roku 2020](#). Z těchto dílčích doporučení Komise plně nebo částečně provedla šest, která tehdy přijala. U šesti, která nepřijala, nepodnikla žádné kroky.

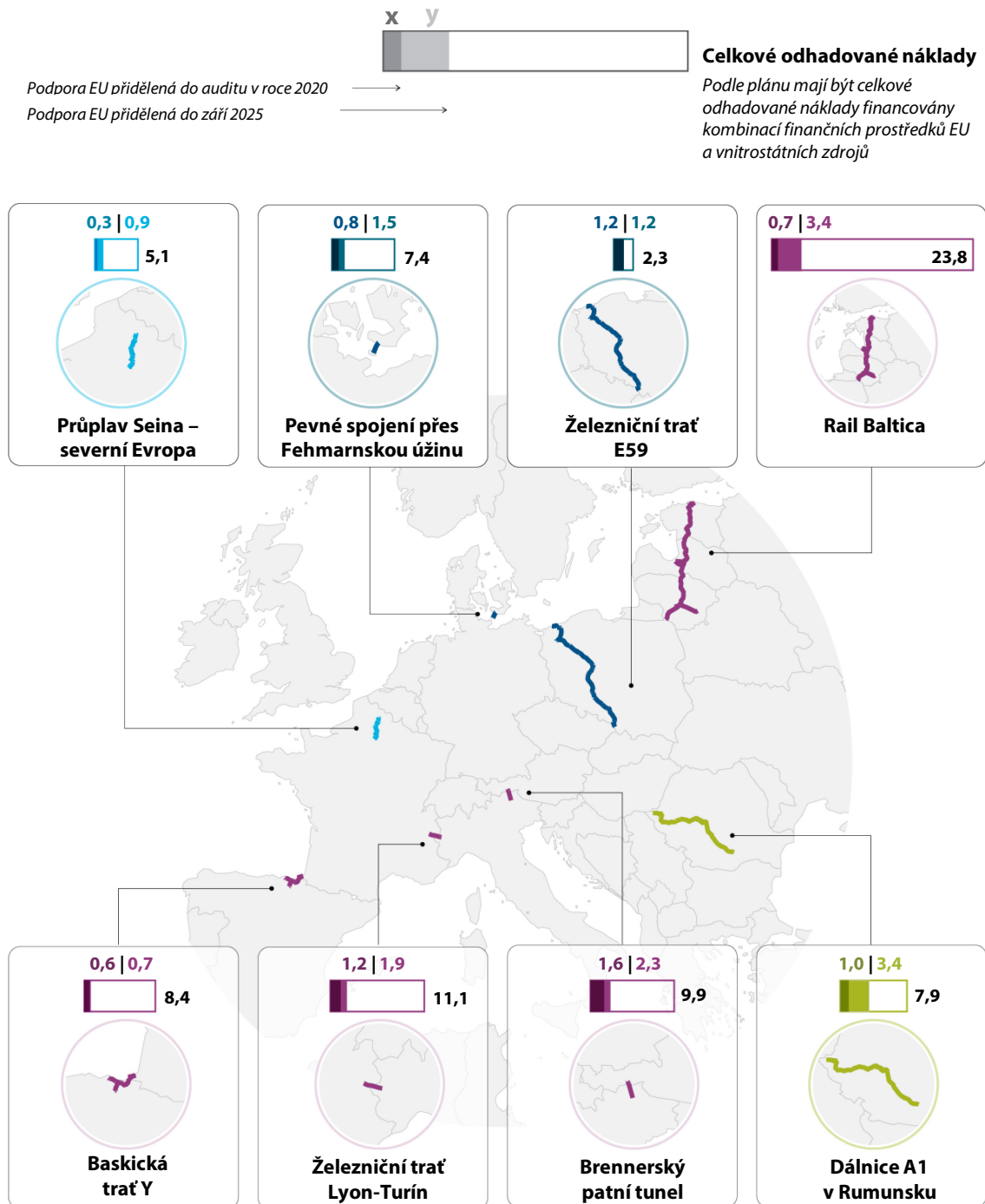
Podrobnější pohled na naše připomínky

Termín dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 nebude dodržen a dojde k dalšímu výraznému zvýšení nákladů u dvou stěžejních projektů dopravní infrastruktury

- 07** Aktualizovali jsme údaje o celkových odhadovaných nákladech a částkách spolufinancování ze strany EU² (*obrázek 1*) u osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury, jimiž jsme se zabývali v naší *zvláštní zprávě z roku 2020*.

² Zvláštní zpráva 10/2020, tabulka 1.

Obrázek 1 | Celkové odhadované náklady a prostředky přidělené na spolufinancování EU u osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury



Pozn.: všechny částky jsou uvedeny v miliardách EUR. Celkové náklady jsou nejnovější dostupné oficiální odhady nákladů. Tyto odhady mohou vycházet z různých referenčních let.
Barva stěžejních projektů dopravní infrastruktury označuje příslušný druh dopravy: fialová označuje železniční dopravu, světle modrá vnitrozemské vodní cesty, zelená silniční dopravu a modrá více než jeden druh dopravy.

Zdroj: EÚD na základě informací Komise, vnitrostátních orgánů a předkladatelů projektů.

- 08** Většina stěžejních projektů dopravní infrastruktury, které byly předmětem našeho auditu, obdržela od vydání naší [zvláštní zprávy z roku 2020](#) další granty (v celkové výši 7,9 miliardy EUR). Toto navýšení spolufinancování ze strany EU není automatickým důsledkem zvýšení celkových nákladů na každý stěžejní projekt dopravní infrastruktury, protože spolufinancování EU není přidělováno jako pevný procentní podíl celkových nákladů.

Další výrazné zvýšení nákladů u dvou stěžejních projektů dopravní infrastruktury

- 09** U megaprojektů často dochází k významným změnám rozsahu v době od jejich původního projektu a koncepce do zahájení stavebních prací nebo dokonce během jejich provádění. Společně s neočekávanou složitostí projektů a neplánovanými událostmi (bod **03**) to často vede ke zvýšení nákladů oproti původním odhadům³. Ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#) jsme uváděli celkový reálný (tj. očištěný o inflaci) nárůst nákladů ve srovnání s původními odhady u osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury o 47 %⁴.
- 10** Tuto analýzu nákladů jsme aktualizovali v listopadu 2025 na základě informací od předkladatelů projektů ([tabulka 1](#)). Pro účely srovnání s naší [zvláštní zprávou z roku 2020](#) a pro zohlednění inflace v celém harmonogramu provádění jsme všechny odhady nákladů reindexovali na hodnoty roku 2019 bez zohlednění skutečného platebního kalendáře. Údaje uvedené v [tabulce 1](#) proto nejsou přímo srovnatelné s údaji o nákladech uvedenými na [obrázku 1](#).

³ Flyvbjerg, B., What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview, *Project Management Journal*, 45, 2, duben/květen 2014, s. 9.

⁴ [Zvláštní zpráva 10/2020](#), tabulka 3.

Tabulka 1 | Přehled vývoje nákladů na jednotlivé stěžejní projekty dopravní infrastruktury (v mil. EUR)

Stěžejní projekt dopravní infrastruktury	Zvláštní zpráva 10/2020		Stav k listopadu 2025		
	Původní odhad (v hodnotách roku 2019) (a) ¹	Nejnovější odhad (v hodnotách roku 2019) (b)	Revidovaný odhad (v hodnotách roku 2019) (c)	Nárůst oproti odhadu v ZZ 10/2020 v % (c/b – 1)	Nárůst oproti původnímu odhadu v % (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+160 %	+291 %
Železniční trať Lyon–Turín	5 203	9 630	11 828	+23 %	+127 %
Brennerský patní tunel	5 972	8 492	8 373	–1 %	+40 %
Pevné spojení přes Fehmarnskou úžinu ³	5 016	7 711	7 630	–1 %	+52 %
Baskická trať Y	4 675	6 500	6 888	+6 %	+47 %
Průplav Seina – severní Evropa	1 662	4 969	5 400	+9 %	+225 %
Dálnice A1	7 244	7 324	6 410	–12 %	–11 %
Železniční trať E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	–20 %	–18 %
Celkem	36 533	53 786	66 455	–	–
			Zvýšení celkem	+24 %	+82 %

Pozn.:

Všechny údaje o nákladech byly reindexovány na hodnoty z roku 2019 pomocí meziročního cenového deflátoru z [databáze AMECO](#) Evropské komise.

¹ Původní odhad je nejstarší existující odhad pro každý stěžejní projekt dopravní infrastruktury, který může odpovídat jinému rozsahu nebo úrovni vyspělosti jeho koncepce. Například na železniční trati Lyon–Turín se původně plánoval tunel s jedním tubusem a až později byla koncepce změněna na dva tubusy. Podobně byl odhad pro projekt průplavu Seina – severní Evropa stanoven ještě před vypracováním studií proveditelnosti.

² Revidovaný odhad se vztahuje k dokončení celého stěžejního projektu dopravní infrastruktury do roku 2030. Projekt byl mezitím rozdělen do fází ([rámeček 1](#)).

³ Odhad nebyl předkládatel projektu od vydání naší zvláštní zprávy z roku 2020 revidován. Odlišná nová hodnota odráží pouze indexaci.

⁴ Náklady jsou bez úseku Svinoústí–Štětín, stejně jako v naší zvláštní zprávě z roku 2020.

Zdroj: Komise, vnitrostátní orgány a předkládatelé projektů.

- 11** Poslední odhad celkových nákladů u všech osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury dohromady je nyní oproti původnímu odhadu téměř dvojnásobný. Dodatečný nárůst nákladů všech stěžejních projektů dopravní infrastruktury za posledních pět let po odečtení inflace činil 24 %. Tento nárůst byl způsoben především výrazným zvýšením nákladů u dvou stěžejních projektů dopravní infrastruktury: Rail Baltica (*rámeček 1*) a železniční trati Lyon–Turín.
- 12** U ostatních šesti stěžejních projektů dopravní infrastruktury představuje celková změna odhadů nákladů pouze přibližně 10 % celkového dodatečného nárůstu. Například u průplavu Seina – severní Evropa, u něhož jsme v roce 2020 zaznamenali nejvyšší procentuální nárůst nákladů oproti původnímu odhadu, došlo nyní k dalšímu zvýšení nákladů o 9 %. Ve dvou případech, u dálnice A1 a železniční trati E59, jsou nejnovější odhady nákladů – při zohlednění inflace – ve skutečnosti nižší než ty původní.

Rámeček 1

Rail Baltica: náklady se od roku 2020 více než zdvojnásobily

V době vydání naší [zvláštní zprávy z roku 2020](#) činil oficiální odhad nákladů na projekt Rail Baltica 5,8 miliardy EUR (v hodnotách roku 2017). Ve zprávě jsme poukázali na to, že na základě tehdy dostupných informací by se náklady mohly dále zvýšit, a vyčíslili jsme celkové náklady po zohlednění rizika zvýšení nákladů na 7 miliard EUR.

V roce 2024 provedl předkladatel projektu Rail Baltica novou analýzu a dospěl k závěru, že odhadované celkové náklady na celý stěžejní projekt dopravní infrastruktury vzrostly na 23,8 miliardy EUR v cenách roku 2023. Hlavními důvody zjištěnými v analýze byl nedostatečný stav realizace projektu a podrobnost předchozích odhadů (což představovalo přibližně polovinu nárůstu) a změny v rozsahu a koncepci projektu. Společná zpráva o auditu⁵ vnitrostátních kontrolních orgánů tří zúčastněných pobaltských zemí tuto analýzu do značné míry potvrdila.

Důležité je, že předkladatel upozornil na riziko, že nový odhad nemusí být přesto zcela přesný, protože zpracované studie návrhu (na nichž byl odhad založen) existují pouze pro třetinu celkové délky trati. Pokud jde o harmonogram, partneři projektu se rozhodli rozdělit tento stěžejní projekt dopravní infrastruktury do dvou fází: první zahrnuje pouze jednokolejnou trať (s celkovými náklady 15,3 miliardy EUR), která má být dokončena do roku 2030, a druhá, jejíž realizace je již v pokročilejší fázi, je bez přesného časového plánu. Vzhledem k prodloužení harmonogramu prací je pravděpodobné, že po dokončení druhé fáze budou náklady na stěžejní projekt dopravní infrastruktury vyšší než 23,8 miliardy EUR.

Termín dokončení hlavní sítě do roku 2030 nebude kvůli dalším zpožděním dodržen

- 13** Megaprojekty se často vyznačují dlouhými lhůtami provádění a u mnoha z nich dochází ke zpoždění oproti původnímu plánu⁶. Působí na ně rovněž vnější faktory, jak je popsáno v bodě **03**. Ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#) jsme uvedli, že u osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury, které jsme prověřovali, je průměrné zpoždění 11 let⁷. Tuto analýzu jsme aktualizovali k listopadu 2025, přičemž jsme zjistili další zpoždění ([tabulka 2](#)).

⁵ Národní kontrolní úřad Estonska, Státní kontrolní úřad Lotyšska, Národní kontrolní úřad Litvy: [Review on the Rail Baltica project](#), Společný přezkum Tallinn, Riga, Vilnius, 11. června 2024.

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, s. 9–11.

⁷ [Zvláštní zpráva 10/2020](#), bod 53 a obrázek 5.

Tabulka 2 | Zpoždění jednotlivých stěžejních projektů dopravní infrastruktury

Stěžejní projekt dopravní infrastruktury	Původní plány ¹		Zvláštní zpráva 10/2020	Stav k listopadu 2025		
	Harmonogram provádění (v letech)	Odhad roku uvedení do provozu	Odhad roku uvedení do provozu	Revidovaný odhad roku uvedení do provozu	Zpoždění oproti zvláštní zprávě 10/2020 (v letech)	Zpoždění oproti původním plánům (v letech)
Železniční trať Lyon–Turín	7	2015	2030	2033	3	18
Brennerský patní tunel	9	2016	2028	2032	4	16
Pevné spojení přes Fehmarnskou úžinu	10	2018	2028	2029	1	11
Baskická trať Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Průplav Seina – severní Evropa	10	2010	2028	2032	4	22
Průměr					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	– ³	ano	> 4
Železniční trať E59	<i>liší se u jednotlivých úseků</i>			–	–	–
Dálnice A1	<i>liší se u jednotlivých úseků</i>			2029	–	–

Pozn.:

vzhledem k tomu, že harmonogram provádění stěžejních projektů dopravní infrastruktury se u jednotlivých úseků železniční trati E59 a dálnice A1 liší, výpočet zpoždění na úrovni stěžejního projektu dopravní infrastruktury jsme neprováděli.

¹ Původní plány jsou nejstaršími existujícími plány pro jednotlivé stěžejní projekty dopravní infrastruktury, které mohou odpovídat jinému rozsahu nebo úrovni vyspělosti jejich koncepce. Například původní odhadovaný rok uvedení průplavu Seina – severní Evropa do provozu byl stanoven ještě před provedením studií proveditelnosti.

² Ačkoli nám Komise sdělila jako pravděpodobné datum dokončení rok 2030, z informací od předkladatelů projektů vyplývá, že to bude rok 2035.

³ Pro celý stěžejní projekt dopravní infrastruktury není k dispozici žádný odhadovaný rok uvedení do provozu. Podle odhadů bude první fáze tohoto stěžejního projektu uvedena do provozu v roce 2030.



















































Zdroj: Komise, vnitrostátní orgány a předkladatelé projektů.

- 14** Z naší analýzy vyplývá, že u pěti stěžejních projektů dopravní infrastruktury, k nimž se nám podařilo získat požadované informace, došlo oproti situaci v době vydání [zvláštní zprávy z roku 2020](#) k dalšímu zpoždění v průměru o čtyři roky. Průměrné zpoždění u pěti stěžejních projektů dopravní infrastruktury oproti původnímu plánovanému harmonogramu tak činí 17 let.
- 15** V případě projektu Rail Baltica se dříve uváděné zpoždění ještě zvětší, protože podle nejnovějšího plánu z listopadu 2025 měla být do roku 2030 dokončena pouze první fáze. Tento nárůst zpoždění jsme však nemohli kvantifikovat, protože pro druhou fázi neexistuje žádný harmonogram provádění ([rámeček 1](#)). Podobně v případě železniční trati E59 nebyly v době aktualizace k dispozici žádné informace o tom, kdy bude dokončen celý stěžejní projekt dopravní infrastruktury.
- 16** Zpoždění v provádění může mít dopad na fungování samotných stěžejních projektů dopravní infrastruktury i na dopravní síť EU. Aktualizovali jsme posouzení rizik pravděpodobného stavu realizace sítě⁸, přičemž jsme zohlednili odhadované lhůty dokončení jednotlivých stěžejních projektů dopravní infrastruktury. Zjišťovali jsme, zda je pravděpodobné, že samotné stěžejní projekty dopravní infrastruktury budou do roku 2030 plně v provozu a zda budou do stejného data modernizována i jejich přístupová napojení a navazující infrastruktura, aby byly zaručeny účinky sítě v plném rozsahu. V neposlední řadě jsme posuzovali, zda je pravděpodobné, že na těchto úsecích budou do roku 2030 splněny požadavky sítě TEN-T pro nákladní železniční tratě z roku 2013 ([obrázek 2](#)).

⁸ Zvláštní zpráva 10/2020, tabulka 2.

Obrázek 2 | Pravděpodobnost provedení stěžejních projektů dopravní infrastruktury do roku 2030

Posouzení provedeno k listopadu 2025

	Stěžejní projekty dopravní infrastruktury plně v provozu do roku 2030		Stěžejní projekty dopravní infrastruktury a navazující infrastruktura plně v provozu do roku 2030		Splnění požadavků sítě TEN-T v oblasti železniční nákladní dopravy do roku 2030, včetně navazující infrastruktury	
	ZZ 2020	Aktual. 2025	ZZ 2020	Aktual. 2025	ZZ 2020	Aktual. 2025
	 Vysoká pravděpodobnost	 Střední pravděpodobnost	 Nízká pravděpodobnost	 Vysoká pravděpodobnost	 Střední pravděpodobnost	 Nízká pravděpodobnost
Rail Baltica						
Železniční trať Lyon-Turín			 ¹			
Brennerský patní tunel					 ²	
Pevné spojení přes Fehmarnskou úžinu			 ³		 ⁴	
Baskická trať Y		 ⁵			 ⁶	
Průplav Seina – severní Evropa					–	
Železniční trať E59						
Dálnice A1 v Rumunsku					–	

¹ V posouzení jsme dospěli k nízké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury ve Francii a ke střední pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Itálii.

² V posouzení jsme dospěli k nízké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Itálii, ke střední pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Německu a k vysoké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Rakousku.

³ V posouzení jsme dospěli k nízké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Německu a k vysoké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Dánsku. Toto posouzení je stejné i v této aktualizaci.

⁴ V posouzení jsme dospěli k nízké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Německu a k vysoké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury v Dánsku. Toto posouzení je stejné i v této aktualizaci.

⁵ Ačkoli nám Komise sdělila jako pravděpodobné datum dokončení rok 2030, z informací od předkladatelů projektů vyplývá, že to bude až rok 2035.

⁶ V posouzení jsme dospěli ke střední pravděpodobnosti u úseku infrastruktury ve Francii a k vysoké pravděpodobnosti u úseku infrastruktury ve Španělsku.

Pozn.: požadavky sítě TEN-T zahrnují elektrifikaci, hmotnost na nápravu nejméně 22,5 tuny, minimální rychlost 100 km/h, délku vlaku alespoň 740 m, rozchod kolejí 1 435 mm a používání evropského systému řízení železničního provozu.

Zdroj: EÚD na základě Komise, vnitrostátních orgánů a předkladatelů projektů.

- 17** U většiny stěžejních projektů dopravní infrastruktury došlo oproti době, kdy jsme připravovali předchozí zvláštní zprávu, k dalšímu zhoršení situace. Oficiální odhad dokončení tří stěžejních projektů dopravní infrastruktury (Brennerského patního tunelu, pevného spojení Lyon–Turín a průplavu Seina – severní Evropa) je nyní stanoven až na období po roce 2030, což znamená, že termín dokončení hlavní sítě EU TEN-T do roku 2030 nebude dodržen. V roce 2020 se očekávalo, že projekt Rail Baltica bude plně dokončen do roku 2030; v současnosti není pro úplné dokončení tohoto stěžejního projektu stanoven žádný harmonogram (bod 15). Naopak u jednoho stěžejního projektu dopravní infrastruktury, dálnice A1 v Rumunsku, se výhled zlepšil: nyní se očekává, že všechny úseky budou otevřeny do roku 2030.
- 18** Vezmeme-li v úvahu všechny stěžejní projekty dopravní infrastruktury a jejich navazující infrastrukturu dohromady, trváme na našem celkovém závěru z roku 2020, že většina kontrolovaných stěžejních projektů dopravní infrastruktury pravděpodobně nebude do roku 2030 plně v provozu. Většina stěžejních projektů dopravní infrastruktury se potýká také s dalšími zpožděními v souvislosti s plněním požadavků na železniční nákladní dopravu podle nařízení o TEN-T z roku 2013, které bylo platné v době našeho předchozího auditu.
- 19** Ve *zvláštní zprávě z roku 2020* jsme upozornili také na to, že zpoždění spojená s plánováním a prováděním by mohla vést k dodatečným nákladům. To byl případ pevného spojení přes Fehmarnskou úžinu, kde smlouva, kterou podepsaly dánské orgány s předkladatelem projektu, umožňovala předkladateli požadovat určité smluvní poplatky (např. provozní náklady konsorcia nebo změnu cen materiálu) v případě, že by zahájení prací muselo být z důvodu chybějících povolení odloženo. Jelikož k tomuto odložení došlo, doložka byla použita, aby se zabránilo nutnosti zrušit smlouvy a zahájit zadávací řízení na uzavření nových smluv. Předkladatel nás tehdy informoval o svém záměru žádat v souvislosti s těmito poplatky o spolufinancování EU⁹.
- 20** V průběhu naší aktualizace nás Komise informovala, že předkladatel projektu mezitím předložil žádost o proplacení nákladů zahrnující tento typ nákladů, kterou CINEA (výkonná agentura Komise pověřená řízením grantu Unie) přijala. Celková částka, která byla dosud financována z rozpočtu EU v souvislosti s náklady spojenými se zpožděným zahájením prací, činila 14,8 milionu EUR.

⁹ Zvláštní zpráva 10/2020, bod 44.

Nedávno byl zaveden posílený rámec řízení, přičemž předchozí právní ustanovení byla využívána jen zřídka

- 21** Ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#) jsme poukázali na omezené právní prostředky, které má Komise k dispozici, pokud jde o reakci na zpoždění při realizaci hlavní dopravní sítě EU. Upozornili jsme také na to, že Komise dosud nevyužila dostupné nástroje, jako je článek 56 [nařízení o TEN-T z roku 2013](#)¹⁰. Komisi jsme rovněž předložili soubor doporučení zaměřených na zlepšení finančního řízení spolufinancování EU určeného na megaprojekty.
- 22** V roce 2024 bylo [nařízení o TEN-T](#) výrazně revidováno. V rámci revize byl zaveden nový soubor cílů, lhůty pro dokončení a také právní ustanovení pro Komisi, která má dohlížet na provádění sítě (přehled hlavních změn oproti předchozí verzi je uveden v [příloze II](#)).
- 23** Při přípravě této aktualizace jsme ověřovali:
- zda Komise využila od roku 2020 postup podle článku 56,
 - zda jsou nová nebo pozměněná právní ustanovení [nařízení o TEN-T z roku 2024](#) schopna řešit dva z horizontálních zdrojů zpoždění, na které jsme upozornili ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#), a to i) složitou přeshraniční koordinaci a ii) udělování povolení v členských státech,
 - zda Komise provedla naše doporučení z roku 2020.

¹⁰ Zvláštní zpráva 10/2020, bod 26.

Komise použila právní ustanovení o reakci na zpoždění při dokončování sítě pouze jednou

24 Podle článku 56 [nařízení o TEN-T z roku 2013](#) může Komise požádat členské státy o objasnění důvodů, které vedly k významným zpožděním při dokončování hlavní sítě, a následně zahájit konzultace za účelem jejich vyřešení. Ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#) jsme uvedli, že Komise toto právní ustanovení nikdy nepoužila¹¹. U všech vybraných stěžejních projektů dopravní infrastruktury, pro něž jsme obdrželi časové odhady, došlo k dalším zpožděním v provádění (bod [13](#) a [tabulka 2](#)); u tří z nich je nyní zřejmé, že budou uvedeny do provozu až po stanovené lhůtě, tj. po roce 2030. Komise nás však informovala, že u žádného ze stěžejních projektů dopravní infrastruktury, kterých se tato aktualizace týká, nebyl postup podle článku 56 zahájen. Celkově Komise tento postup od vydání naší [zvláštní zprávy z roku 2020](#) použila pouze jednou, a to u jiného megaprojektu ve Francii.

Nařízení o TEN-T z roku 2024 poskytuje Komisi další právní ustanovení pro dohled nad prováděním sítě

25 [Nařízení o TEN-T z roku 2024](#) zavádí nové požadavky a právní ustanovení, které Komisi umožňují vykonávat dohled nad dokončováním dopravní sítě ze strany členských států ([příloha II](#)). Domníváme se, že tato ustanovení (spolu se související [směrnicí o zjednodušení opatření pro udělování povolení](#) přijatou v roce 2021) představují potenciální zlepšení při řešení dvou hlavních zdrojů zpoždění (bod [23](#)), které jsme uvedli ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#). Jejich účinnost však bude v konečném důsledku záviset na tom, zda je Komise bude aktivně využívat a zda je členské státy budou dodržovat. V každém případě se tato ustanovení týkají především projektů ve fázi plánování, a proto budou mít na projekty v našem vzorku pouze omezený dopad.

26 [Nařízení o TEN-T z roku 2024](#) posiluje rámec řízení za účelem řešení otázek přeshraniční koordinace. Je pravděpodobné, že začlenění koridorů hlavní sítě a koridorů pro železniční nákladní dopravu do evropských dopravních koridorů povede k většímu důrazu na provozní hlediska v procesu plánování. Byla rovněž posílena úloha evropských koordinátorů, kteří poskytují Komisi podporu při výkonu dohledu nad dokončováním hlavní sítě ze strany členských států. Tato úloha nově zahrnuje formální konzultace při přidělování spolufinancování EU na projekty infrastruktury v rámci příslušného koridoru.

¹¹ [Zvláštní zpráva 10/2020](#), bod 26.

- 27** Nové nařízení rozšířilo oblast působnosti prováděcích aktů Komise. Jedná se o závazné právní dokumenty určené členskými státy, které obsahují ustanovení o časovém harmonogramu a řízení konkrétních projektů. Prováděcí akty jsme hodnotili již ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#) jako přínosný nástroj, který umožní posílit dohled Komise nad realizací hlavní sítě¹². Podle předchozího právního rámce mohly být tyto akty vydávány pouze pro projekty s přeshraničním rozměrem. Nyní se však prováděcí akty budou týkat celých dopravních koridorů a podle potřeby se mohou zaměřovat na úseky nebo projekty podél hlavní sítě.
- 28** [Nařízení o TEN-T z roku 2024](#) navíc zavádí novou právní povinnost členských států, aby sladily své vnitrostátní dopravní plány s prioritami EU. Vnitrostátní dopravní plány musí zohledňovat pracovní plány evropských koordinátorů a všechny přijaté prováděcí akty. Členské státy mají tyto plány předkládat Komisi, která poté vydá formální – i když nezávazné – stanovisko.
- 29** [Nařízení o TEN-T z roku 2024](#) sice samo o sobě neobsahuje ustanovení, která by zlepšovala postupy udělování povolení, vychází však ze [směrnice EU z roku 2021](#) o zjednodušení opatření pro udělování povolení. Směrnice ukládá členským státům, aby snížily zátěž spojenou s povolováním projektů na klíčových úsecích hlavní sítě EU tím, že určí jednotné kontaktní místo pro předkladatele projektů, zjednoduší postupy a stanoví maximální lhůtu pro vydání rozhodnutí (s omezenými výjimkami). V případě přeshraničních řízení o udělení povolení mají evropští koordinátoři právo dostávat informace o řízení a v případě zpoždění si vyžádat zprávy o pokroku.
- 30** Dopad směrnice však do značné míry závisí na jejím řádném a včasném provedení ve vnitrostátních právních předpisech. V době vypracovávání této aktualizace zahájila Komise v souvislosti s provedením směrnice řízení o nesplnění povinnosti s pěti členskými státy.

¹² [Zvláštní zpráva 10/2020](#), body 75 až 78.

Většina doporučení z roku 2020, která Komise přijala, byla provedena

- 31** Ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#) jsme předložili dvanáct dílčích doporučení k posílení dlouhodobého plánování, řízení a dohledu nad investicemi do stěžejních projektů dopravní infrastruktury. Komise přijala v plném rozsahu nebo částečně šest z nich.
- 32** V [části 3 naší výroční zprávy za rok 2023](#) jsme již informovali o pokroku a včasnosti plnění dílčích doporučení, která Komise přijala. Zjistili jsme, že čtyři z nich byly provedeny včas, a to buď zcela, nebo z podstatné části. Provádění dalších dvou se opozdila, a proto byla dokončena jen částečně. U zbývajících šesti dílčích doporučení, která Komise nepřijala, nedošlo k žádnému dalšímu vývoji ani nebyly podniknuty žádné kroky.
- 33** Od zveřejnění výroční zprávy za rozpočtový rok 2023 jsme zaznamenali určitý pokrok v provádění dílčího doporučení dále rozvíjet nástroj prováděcích rozhodnutí (4a): Komise přijala nové nebo aktualizované právní akty týkající se těchto stěžejních projektů dopravní infrastruktury: průplav Seina – severní Evropa, Rail Baltica a železniční trať Lyon–Turín ([příloha III](#)).

Tuto zprávu přijal v Lucemburku na svém zasedání dne 3. prosince 2025 senát II, jemuž předsedá členka Účetního dvora Annemie Turtelboomová.

Za Účetní dvůr



Tony Murphy
předseda

Přílohy

Příloha I – O auditu

01 V roce 2020 jsme zveřejnili [zvláštní zprávu](#), v níž jsme posuzovali úlohu Komise při zajišťování toho, aby megaprojekty spolufinancované EU s přeshraničním rozměrem (které jsme nazývali stěžejními projekty dopravní infrastruktury) byly dobře naplánované a efektivní. Pro účely auditu jsme do výběrového souboru zařadili osm stěžejních projektů dopravní infrastruktury, které mají klíčový význam pro dosažení cíle EU dokončit hlavní dopravní síť do roku 2030.

02 V tomto auditu jsme dospěli k závěru, že síť pravděpodobně nebude do roku 2030 v provozu v plné kapacitě, protože šest z osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury spolu s přístupovými napojeními a navazující infrastrukturou pravděpodobně nebude do tohoto termínu zprovozněno v plné kapacitě. Důvodem je kombinace několika problémů:

- o vnitrostátní priority a administrativní postupy se v jednotlivých členských státech značně lišily, což zpomalilo pokrok v oblasti přeshraničních propojení. Komise měla pouze omezené právní nástroje k vymáhání dohodnutých závazků a plně je nevyužívala,
- o byly zjištěny nedostatky v kvalitě plánování, protože prognózy objemu dopravy bývají často příliš optimistické nebo špatně koordinované na přeshraniční úrovni. Členské státy nepoužívaly analýzy nákladů a přínosů jako účinný nástroj pro rozhodování o celých projektech, což narušovalo transparentnost a spolehlivost,
- o realizace byla neefektivní, průměrná doba výstavby stěžejních projektů dopravní infrastruktury byla 15 let. Rovněž se vyznačovala velkými překročeními nákladů a dlouhými zpožděními oproti původnímu harmonogramu a
- o dohled Komise nad dokončováním koridorů hlavní sítě ze strany členských států byl nadále prováděn na dálku a zaměřoval se převážně na výstupy, nikoli na výsledky nebo dlouhodobou udržitelnost. Ačkoli tehdejší zavedení prováděcích rozhodnutí představovalo příznivý krok vpřed, tyto nástroje byly stále příliš omezené co do rozsahu a vymahatelnosti, než aby mohly zaručit včasné dokončení sítě.

- 03** K odstranění těchto nedostatků jsme Komisi předložili čtyři doporučení, která jsou tvořena dvanácti dílčími doporučeními ([příloha III](#)).
- 04** V roce 2021 jsme zveřejnili [přezkum](#), v němž jsme porovnali rámec EU pro realizaci megaprojektů s podobnými rámci v jiných zemích. V této souvislosti jsme porovnali také překročení rozpočtu a harmonogramu u šesti z osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury se souborem několika stovek dopravních projektů realizovaných po celém světě. Dospěli jsme k závěru, že u většiny projektů byly odchylky mezi skutečnými náklady a odhadovanými rozpočty menší než celosvětový průměr. U většiny ze šesti projektů však došlo v průměru k delšímu zpoždění než u srovnatelných projektů ve světě.
- 05** Tato zpráva poskytuje aktuální informace o vývoji klíčových prvků [zvláštní zprávy z roku 2020](#) od jejího zveřejnění do listopadu 2025. Zaměřujeme se především na změny v nákladech a harmonogramech osmi stěžejních projektů dopravní infrastruktury, jakož i na úlohu Komise při dohledu nad stěžejními projekty dopravní infrastruktury. V příslušných případech jsme se zabývali také vývojem v rámci jiných velkých projektů v rámci hlavní sítě TEN-T. Naše činnost se rovněž zaměřovala na to, jak by [revize nařízení o TEN-T z roku 2024](#) mohla případně pomoci zlepšit problémy zjištěné ve [zvláštní zprávě z roku 2020](#).
- 06** Pokud jde o realizaci sítě v souladu s požadavky sítě TEN-T na železniční nákladní dopravu, je třeba uvést, že naše aktualizované posouzení se stále vztahuje k požadavkům z [nařízení o TEN-T z roku 2013](#). Od zveřejnění [zvláštní zprávy z roku 2020](#) vstoupilo v platnost revidované nařízení o TEN-T (bod [22](#)), včetně aktualizovaných technických požadavků na hlavní síť ([příloha II](#)). V této aktualizované zprávě jsme neposuzovali dopad těchto nových požadavků, protože nebyly součástí rozsahu původního auditu.
- 07** Aktualizace vychází z dokumentárního přezkumu informací poskytnutých Komisí, vnitrostátními orgány a předkladateli projektů odpovědnými za příslušné stěžejní projekty dopravní infrastruktury ve Španělsku, Polsku a Rumunsku. Analyzovali jsme také veřejně dostupné informace. Neprováděli jsme návštěvy na místě ani dotazování mezi projektovými orgány či zúčastněnými stranami. Naše [auditní metodika](#) je v souladu s mezinárodními auditorskými standardy vydanými [Mezinárodní organizací nejvyšších kontrolních institucí \(INTOSAI\)](#).

- 08** Znovu jsme prověřili úroveň plnění všech doporučení obsažených ve zvláštní zprávě z roku 2020, abychom zjistili, zda došlo k nějaké změně v činnostech a krocích, které Komise provedla. U doporučení, která byla přijata, jsme posuzovali změny oproti posledním kontrolám prováděným v roce 2024 pro [výroční zprávu za rok 2023](#).
- 09** V zájmu zajištění srovnatelnosti výsledků jsme použili stejnou metodiku jako při auditu v roce 2020. V omezeném počtu případů, kdy bylo nutné použít jinou metodiku, tuto skutečnost výslovně uvádíme.


















Příloha II – Hlavní změny zavedené novým nařízením o TEN-T z roku 2024






















Oblast	Změny oproti znění z roku 2013
Obecné: lhůty pro dokončení sítě	Potvrzení lhůt pro hlavní síť (2030) a globální síť (2050). Další určení rozšířené hlavní sítě (dříve součást globální sítě), která má být dokončena do roku 2040.
Obecné: určení prioritních koridorů	Vytvoření devíti evropských dopravních koridorů (zahrnujících části týkající se hlavní a globální sítě), které nahradí stávající koridory hlavní sítě (zaměřené na infrastrukturní aspekty) a koridory pro železniční nákladní dopravu (zaměřené na provoz).
Obecné: infrastruktura pro alternativní paliva	Nový požadavek, aby mezi normy infrastruktury pro vnitrozemské a námořní přístavy, letiště, silnice a městské uzly byla zahrnuta zařízení pro alternativní paliva.
Železniční nákladní doprava: minimální normy pro intermodální jednotky	Nový požadavek umožnit do roku 2040 provoz nákladních vlaků se standardními návěsy o výšce až 4 m.
Železniční nákladní doprava: požadavky na dopravní infrastrukturu (hmotnost na nápravu 22,5 t, traťová rychlost 100 km/h pro nákladní dopravu a možnost provozovat vlaky o délce 740 m)	Rozšíření stávajících požadavků na infrastrukturu pro nákladní železniční dopravu (22,5 t, 100 km/h a 740 m) na: <ul style="list-style-type: none"> — hlavní síť do roku 2030, — rozšířenou hlavní síť do roku 2040 a — zbývající část globální sítě do roku 2050.
Železniční osobní doprava: minimální traťová rychlost	Nový požadavek na minimální rychlost 160 km/h pro osobní železniční tratě v hlavní a rozšířené hlavní síti do roku 2040.
Železnice: evropský systém řízení železničního provozu	Nový požadavek na: <ol style="list-style-type: none"> a) zavedení evropského systému řízení železničního provozu na rozšířené hlavní síti do roku 2040 a na globální síti do roku 2050; b) vyřazení z provozu stávajících systémů třídy B na hlavní síti do roku 2040, na rozšířené hlavní síti do roku 2045 a na globální síti do roku 2050.
Vnitrozemská vodní doprava: dobré plavební podmínky	Nový požadavek, který se vztahuje na vnitrozemské vodní cesty v hlavní síti, na zajištění „dobrých plavebních podmínek“, tj. efektivní, spolehlivé a bezpečné plavby pro uživatele (včetně minimálních požadavků na vodní cesty a úrovně služeb), který bude dále vymezen v prováděcích aktech Komise.

Oblast	Změny oproti znění z roku 2013
Silniční doprava: odpočívadla	Úprava dosavadního požadavku, aby byla do roku 2030 na hlavní síti a do roku 2050 na globální síti vybudována odpočívadla každých 100 km, na nový požadavek, aby byla odpočívadla každých 60 km do roku 2040 na hlavní síti a rozšířené hlavní síti.
Multimodalita nákladní dopravy: analýza trhu s terminály	Nový požadavek na členské státy, aby provedly analýzu trhu a výhledovou analýzu terminálů multimodální nákladní přepravy na svém území. Na základě této analýzy musí členské státy rovněž vypracovat akční plán rozvoje sítě terminálů pro multimodální nákladní přepravu.
Provádění a monitorování: prováděcí rozhodnutí Komise	Zvýšení pravomoci Komise přijímat prováděcí akty (které se stanou povinnými pro každý pracovní plán koridoru a nepovinnými pro úseky koridorů bez ohledu na to, zda jsou přeshraniční nebo čistě vnitrostátní).
Provádění a monitorování: úloha evropských koordinátorů	Posílení úlohy evropských koordinátorů, kteří se mají úzce podílet na řízení železniční nákladní dopravy ¹ (a sledovat výkonnost služeb železniční nákladní dopravy) a kteří mají právo, aby s nimi Komise vedla konzultace s cílem zajistit, aby projekty, které jsou posuzovány pro účely financování z Nástroje pro propojení Evropy, byly v souladu s prioritami pracovního plánu koridorů.
Provádění a monitorování: sladění vnitrostátních strategií se sítí TEN-T	Nový požadavek, aby vnitrostátní dopravní a investiční plány byly v souladu s prioritami a splňovaly lhůty stanovené v nařízení a pracovních plánech pro příslušné koridory. Posílení povinnosti zasílat návrhy plánů Komisi co nejdříve po zahájení konzultace o veřejném plánu a nová možnost Komise vydat stanovisko.
Jiné: rizika z hlediska bezpečnosti nebo veřejného pořádku	Nový požadavek, aby členské státy oznámily Komisi veškerá příslušná opatření přijatá ke zmírnění potenciálního rizika, jež by mohla mít dopad na infrastrukturu v síti TEN-T z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku.

¹ Článek 8 nařízení (EU) 913/2010.

Příloha III – Kontrola opatření přijatých v návaznosti na předchozí doporučení uvedená ve zvláštní zprávě 10/2020

<p style="text-align: center;">Doporučení Komisi</p> <p>Míra přijetí:  přijato  částečně přijato  nepřijato</p> <p>Míra provedení:  plně  ve většině ohledů  v některých ohledech  nebylo provedeno</p>	Přijetí	Provedení do dubna 2024	Změna do listopadu 2025
1) Zrevidovat a uplatňovat stávající nástroje a prosazovat dlouhodobé plánování			
1a) Předložit návrhy na zahrnutí právních nástrojů, které se budou snáze prosazovat, včetně rozšíření rozsahu pro přijímání prováděcích aktů s cílem vyřešit jakákoliv větší prodlení se zahájením nebo dokončováním prací na hlavní síti			–
1b) Předložit návrhy na nové posouzení relevantnosti technických požadavků hlavní a globální sítě s přihlédnutím ke zbývajcímu časovému harmonogramu a ke zkušenostem s problémy při realizaci minulých a probíhajících projektů			–
1c) Předložit návrhy na zavedení ustanovení, která posílí soulad mezi národními dopravními plány a závazky TEN-T, a zajistit tak patřičné prosazování a provádění nařízení o TEN-T			–
1d) V návaznosti na svůj návrh na zjednodušení opatření podporovat členské státy v jejich plánování a zadávacích řízeních a zřídit jednotná kontaktní místa, která sníží administrativní zátěž. U přeshraničních projektů dopravní infrastruktury prosazovat společná zadávací řízení			–
2) Před přijetím rozhodnutí o unijním spolufinancování megaprojektů (podobným stěžejním projektům) vyžadovat lepší analýzu			
2a) V případě přímého řízení vyžadovat, by se vedle podrobné analýzy týkající se jednotlivých úseků vypracovala také spolehlivá, komplexní a transparentní celková socioekonomická analýza nákladů a přínosů ke každému megaprojektu (podobným stěžejním projektům dopravní infrastruktury) jako celku. Tyto analýzy nákladů a přínosů by se měly zaměřit na vyšší strategickou úroveň, než je jednotlivý projekt nebo úsek ve výstavbě, a měly by se vztahovat i na pomocnou infrastrukturu			–

<p style="text-align: center;">Doporučení Komisi</p> <p>Míra přijetí:  přijato  částečně přijato  nepřijato</p> <p>Míra provedení:  plně  ve většině ohledů  v některých ohledech  nebylo provedeno</p>	Přijetí	Provedení do dubna 2024	Změna do listopadu 2025
2b) V případě výdajů ve sdíleném řízení se zasadit o to, aby řídicí orgány před poskytnutím podpory EU na megaprojekty přijaly stejné požadavky			–
3) Komise by měla lépe řídit spolufinancování EU na dílčí projekty, které jsou součástí megaprojektů (podobných stěžejním projektům dopravní infrastruktury)			
3a) Upřednostňovat dílčí projekty, které jsou součástí megaprojektů a představují chybějící články a úzká místa označená za klíčovou prioritu v pracovním plánu koridoru			–
3b) Řídit výběr dílčích projektů v rámci megaprojektů tak, aby se zvýšila efektivnost řízení a zabránilo umělé konkurenci s jinými projekty. Pro zaručení jednotnosti a soudržnosti by Komise měla u každého megaprojektu prosazovat jednu grantovou dohodu na každé víceleté finanční období. Tato dohoda by měla zahrnovat všechny dílčí projekty, které jsou dostatečně vyzrálé na to, aby byly v úplnosti zavedeny v rámci víceletého finančního období			–
3c) Řešit nedostatky zjištěné v provádění stěžejních projektů dopravní infrastruktury a zvýšit účinnost spolufinancování EU; včas a proaktivně využívat všechny dostupné nástroje podporující včasné dokončení sítě a zřídit specializované odborné útvary, které budou posuzovat kvalitu dokumentů připravených navrhovateli projektů, koordinovat jejich řízení a poskytovat jim vedení			–
4) Stavět na zkušenostech s uplatňováním prováděcích rozhodnutí a posílit roli evropských koordinátorů			
4a) Dále rozvíjet nástroj nových prováděcích rozhodnutí a navrhnout prováděcí rozhodnutí pro každý přeshraniční stěžejní projekt dopravní infrastruktury spolufinancovaný v období 2021–2027. Tato rozhodnutí by měla vyjasňovat pravidla a povinnosti všech stran včetně Komise, formulovat očekávané výsledky (např. přechod na jiné druhy dopravy, cíle dopravních prognóz) a milníky a vyjadřovat závazek všech členských států podělit se o výsledky hodnocení <i>ex post</i> s Komisí			Mírné zlepšení (beze změny kategorie)
4b) Po přijetí nového právního základu navrženého v doporučení 1 a) navrhnout prováděcí rozhodnutí také pro každý stěžejní projekt dopravní infrastruktury s přeshraničním dopadem			–
4c) Navrhnout posílit roli evropských koordinátorů tím, že se budou více prosazovat pracovní plány pro koridory, umožní se jim přítomnost na klíčových jednáních správních rad a zvýší jejich role při informování o cílech politiky TEN-T			–

Zdroj: EÚD.

Použité zkratky

Zkratka	Definice/vysvětlení
TEN-T	Transevropská dopravní síť

Glosář

Pojem	Definice/vysvětlení
Stěžejní projekt dopravní infrastruktury	Ve zvláštní zprávě ECA č. 10/2020: jakákoli dopravní infrastruktura spolufinancovaná EU, jejíž celkové přidělené způsobilé náklady přesahují jednu miliardu EUR. Kromě toho dále platily tyto charakteristiky: na projekt musí být přidělena nebo vyplacena významná částka spolufinancování EU (bez kvantitativního limitu), projekt měl být relevantní pro dopravní síť v EU (týká se to zejména přeshraničních spojení) a u projektu se očekávalo, že bude mít transformační socioekonomický dopad.
Transevropská dopravní síť	Soubor projektů rozvoje infrastruktury pozemních, leteckých a vodních komunikací, kterými se provádí politika transevropské dopravní sítě, včetně vysokorychlostní železniční sítě, satelitního navigačního systému a inteligentních systémů řízení dopravy.

Odpovědi Komise

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

Harmonogram

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

Auditní tým

EÚD ve svých zvláštních zprávách informuje o výsledcích auditů politik a programů EU či tématech z oblasti správy a řízení zaměřených na konkrétní oblasti rozpočtu. Vybírá a koncipuje tyto auditní úkoly tak, aby byl jejich dopad co největší, a zohledňuje přitom rizika pro výkonnost nebo zajištění souladu s předpisy, objem příslušných příjmů či výdajů, očekávaný vývoj, politické zájmy a zájem veřejnosti.

Tento audit výkonnosti provedl auditní senát II, který se zaměřuje na investice ve prospěch soudržnosti, růstu a začleňování a jemuž předsedá členka EÚD Annemie Turtelboomová. Audit vedla členka EÚD Annemie Turtelboomová a podporu jí poskytovali vedoucí kabinetu Eric Braucourt, tajemník kabinetu a vedoucí úkolu Guido Fara, vyšší manažer Gediminas Macys, auditoři Manja Ernstová a Rafal Gorajski a stážistka Zsafia Kelemenová. Na přípravě zprávy se podílel také vedoucí úkolu pro zvláštní zprávu EÚD 10/2020 a bývalý úředník Luc T'Joen. Jazykovou podporu zajišťoval Richard Moore. Grafickou podporu zajišťovala Alexandra Damir-Bînzaruová.



Zleva doprava: Manja Ernstová, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboomová, Rafal Gorajski.

AUTORSKÁ PRÁVA

© Evropská unie, 2026

Politiku opakovaného použití dokumentů Evropského účetního dvora (EÚD) upravuje [rozhodnutí Evropského účetního dvora 6-2019](#) o politice týkající se veřejně přístupných dat a opakovaném použití dokumentů.

Pokud není uvedeno jinak (například v jednotlivých upozorněních o ochraně autorských práv), je obsah EÚD vlastněný EU předmětem licence [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Opakované použití je tedy obecně povoleno za podmínky, že je uveden zdroj a případné změny jsou označeny. Osoby opakovaně používající obsah EÚD nesmí měnit jeho původní význam či sdělení. EÚD nenese za jakékoli důsledky opakovaného použití odpovědnost.

Pokud určitý obsah zobrazuje identifikovatelné fyzické osoby, například na fotografiích zaměstnanců EÚD, nebo zahrnuje díla třetích stran, je nutno získat další povolení.

Je-li takové povolení poskytnuto, ruší a nahrazuje výše uvedené obecné povolení a musí jasně uvádět veškerá omezení týkající se použití.

K použití nebo reprodukci obsahu, který není ve vlastnictví EU, může být nezbytné požádat o svolení přímo držitele autorských práv:

Programové vybavení nebo dokumenty, na něž se vztahují práva průmyslového vlastnictví, například patenty, ochranné známky, zapsané (průmyslové) vzory, loga a názvy, jsou z politiky EÚD pro opakované použití vyloučeny.

Internetové stránky orgánů a institucí Evropské unie využívající doménu europa.eu obsahují odkazy na stránky třetích stran. Protože nad jejich obsahem nemá EÚD žádnou kontrolu, doporučujeme seznámit se s jejich vlastními zásadami ochrany soukromí a politikou v oblasti autorských práv.

Použití loga EÚD

Logo EÚD nesmí být použito bez předchozího souhlasu EÚD.

HTML	ISBN 978-92-849-6192-4	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/8048078	QJ-01-25-061-CS-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6193-1	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/5392745	QJ-01-25-061-CS-N

JAK CITOVAT

Evropský účetní dvůr, [zvláštní zpráva 02/2026](#) „Dopravní infrastruktura EU – došlo k dalšímu zpoždění a určitému zvýšení nákladů, do budoucna je však zaveden posílený rámec řízení (aktualizace zvláštní zprávy EÚD 10/2020)“, Úřad pro publikace Evropské unie, 2026.

Klíčovým prvkem pro dokončení výstavby transevropské dopravní sítě EU jsou megaprojekty. Ve zvláštní zprávě vydané v roce 2020 jsme uvedli, že projekty vykazovaly značná zpoždění, potýkaly se s nárůstem nákladů, vyznačovaly se slabou koordinací mezi členskými státy a nedostatky v dohledu ze strany Komise. V nynější zprávě přinášíme aktuální informace zohledňující vývoj, k němuž mezitím došlo. Zaznamenali jsme další nárůst celkových nákladů na tyto megaprojekty, který byl způsoben zejména nárůstem nákladů u dvou z nich, a další zpoždění, z nichž vyplývá, že do stanovené lhůty – tj. do roku 2030 – hlavní síť EU nebude dokončena. V roce 2024 byla zavedena nová právní ustanovení, která mají potenciál zlepšit dohled Komise nad prováděním sítě, i když změny se budou týkat většinou projektů, které byly zahájeny později než megaprojekty, jež jsme kontrolovali.

Zvláštní zpráva EÚD podle čl. 287 odst. 4 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU.



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace
Evropské unie

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUCSEMBURSKO

Tel.: +352 4398-1

Dotazy: eca.europa.eu/cs/contact
Internetová stránka: eca.europa.eu
Sociální síť: @EUauditors