

Υποδομές μεταφορών της ΕΕ

Περαιτέρω καθυστερήσεις και ορισμένες αυξήσεις κόστους, αλλά με ενισχυμένο πλαίσιο διακυβέρνησης για το μέλλον (επικαιροποίηση της ειδικής έκθεσης 10/2020 του ΕΕΣ)



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Περιεχόμενα

Σημείο

01-06 | **Κύρια μηνύματα** 01

01-04 | Το θέμα και η σημασία του

05-06 | Τα ευρήματά μας

07-33 | **Οι παρατηρήσεις μας αναλυτικότερα** 02

07-20 | **Η προθεσμία ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ για το 2030 δεν θα τηρηθεί, ενώ το κόστος έχει αυξηθεί σημαντικά για δύο ΕΥΜ**

09-12 | Σημαντικές περαιτέρω αυξήσεις του κόστους για δύο ΕΥΜ

13-20 | Η προθεσμία ολοκλήρωσης του 2030 για το κεντρικό δίκτυο δεν θα τηρηθεί λόγω περαιτέρω καθυστερήσεων

21-33 | **Η ενισχυμένη διακυβέρνηση θεσπίστηκε πρόσφατα, ενώ οι προηγούμενες νομικές διατάξεις σπανίως έχουν αξιοποιηθεί στην πράξη**

24 | Η Επιτροπή κατέφυγε στις νομικές διατάξεις προκειμένου να διευθετήσει τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του δικτύου μόνο μία φορά

25-30 | Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024 ρυθμίζει με περαιτέρω νομικές διατάξεις την εποπτεία που ασκεί η Επιτροπή επί της υλοποίησης του δικτύου

31-33 | Οι περισσότερες από τις συστάσεις μας του 2020 που είχαν γίνει δεκτές από την Επιτροπή έχουν υλοποιηθεί

Παραρτήματα

Παράρτημα I – Σχετικά με τον έλεγχο

Παράρτημα II – Κύριες αλλαγές που εισάγει ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024

Παράρτημα III – Μεταπαρακολούθηση των συστάσεων που διατύπωσε το ΕΕΣ στην ειδική έκθεση 10/2020

Συνομογραφίες

Γλωσσάριο

Απαντήσεις της Επιτροπής

Χρονογραμμή

Κλιμάκιο ελέγχου

Κύρια μηνύματα

Το θέμα και η σημασία του

- 01** Το **διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)** αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του πανευρωπαϊκού δικτύου οδικών, σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών. Τα πολύ μεγάλα έργα, τα οποία είναι μεγάλης κλίμακας έργα μεταφορών που είθισται να έχουν διασυνοριακή διάσταση, είναι καίριας σημασίας για την κάλυψη των κενών στο δίκτυο, την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης και τη διευκόλυνση της διασυνοριακής κινητικότητας.
- 02** Το 2020 δημοσιεύσαμε **ειδική έκθεση**¹ στην οποία αξιολογήσαμε τον ρόλο της Επιτροπής στα πολύ μεγάλα έργα μεταφορών κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ, μεταξύ άλλων και τη χορήγηση ενωσιακής συγχρηματοδότησης. Στην έκθεση εκείνη αποκαλούσαμε τα έργα αυτά «εμβληματικές υποδομές μεταφορών» (ΕΥΜ). Γενικά, οι ΕΥΜ υλοποιούνται μέσω μιας συλλογής μικρότερων έργων και δράσεων, τα οποία λαμβάνουν χωριστά συγχρηματοδότηση από την ΕΕ. Διαπιστώσαμε ότι οι ΕΥΜ που εξετάσαμε εμφάνιζαν σημαντικές καθυστερήσεις, αυξήσεις κόστους, ανεπαρκή συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών και αδυναμίες σε ό,τι αφορά την εποπτεία από μέρους της Επιτροπής. Ως εκ τούτου, κρίναμε ότι η τρέχουσα προθεσμία για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου μεταφορών της ΕΕ (των πλέον στρατηγικών κόμβων και συνδέσεων που πρέπει να ολοκληρωθούν κατά προτεραιότητα) μέχρι το 2030 κινδυνεύει σοβαρά να παρέλθει άπρακτη.

¹ **Ειδική έκθεση 10/2020**, με τίτλο «Υποδομές μεταφορών της ΕΕ: πρέπει να επιταχυνθεί η υλοποίηση των πολύ μεγάλων έργων για να αποδώσουν εγκαίρως τα αποτελέσματα του δικτύου».

- 03** Από το 2020, η ΕΕ έχει πληγεί σημαντικά από την πανδημία COVID-19 και τον επιθετικό πόλεμο της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας. Οι οκτώ ΕΥΜ αντιμετώπισαν τις ίδιες προκλήσεις και χρειάστηκε να προσαρμοστούν σε ένα κανονιστικό πλαίσιο που εξελίσσεται διαρκώς. Επιπλέον, ορισμένες ΕΥΜ αντιμετώπισαν απροσδόκητες τεχνικές προκλήσεις, όπως οι γεωλογικοί περιορισμοί κατά την εκσκαφή σηράγγων, που συνέβαλαν στην αύξηση του κόστους και σε επιπλέον καθυστερήσεις.
- 04** Στόχος της παρούσας έκθεσης είναι να παρουσιάσει επικαιροποιημένα στοιχεία σε σχέση με τα βασικά δεδομένα και τις παρατηρήσεις της [ειδικής έκθεσής μας του 2020](#), με σκοπό την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων μερών και του κοινού σχετικά με τις εξελίξεις που σημειώθηκαν έκτοτε. Εξετάσαμε επίσης την πρόοδο που έχει σημειώσει η Επιτροπή όσον αφορά την υλοποίηση των συστάσεων που την αφορούν. Περαιτέρω αναλυτικά στοιχεία σχετικά με τους στόχους και τη μεθοδολογία της εν λόγω επικαιροποίησης παρουσιάζονται στο [παράρτημα Ι](#).

Τα ευρήματά μας

- 05** Καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι, από τον χρόνο της δημοσίευσης της [ειδικής έκθεσής μας του 2020](#), συνδυαστικά το κόστος των οκτώ ΕΥΜ που καλύψαμε σε εκείνη την έκθεση έχει αυξηθεί περαιτέρω. Αυτό οφείλεται κυρίως στις σημαντικές αυξήσεις του κόστους για δύο ΕΥΜ, ενώ οι άλλες έξι συνέβαλαν σε περιορισμένο βαθμό στη συνολική αύξηση (το κόστος αυξήθηκε για δύο ΕΥΜ και μειώθηκε για τέσσερις). Παρατηρήσαμε πρόσθετες καθυστερήσεις στην υλοποίηση πέντε ΕΥΜ. Δεδομένου ότι οι ΕΥΜ αντιπροσωπεύουν κομβικές μεταφορικές συνδέσεις, προκύπτει με βεβαιότητα ότι η προθεσμία για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου της ΕΕ μέχρι το 2030 δεν πρόκειται να τηρηθεί. Ο αναθεωρημένος [κανονισμός ΔΕΔ-Μ](#) που εκδόθηκε το 2024 θέσπισε περαιτέρω νομικές διατάξεις που ρυθμίζουν την εποπτεία της υλοποίησης του δικτύου από μέρους της Επιτροπής. Τα μέτρα αυτά έχουν τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν ορισμένα από τα ζητήματα που επισημάναμε στην προηγούμενη έκθεσή μας. Ωστόσο, είναι πολύ νωρίς για να αξιολογηθεί ο τρόπος με τον οποίο θα εφαρμοστούν στην πράξη οι νέες διατάξεις και, σε κάθε περίπτωση, οι αλλαγές θα αφορούν κυρίως έργα που ξεκίνησαν σε χρόνο μεταγενέστερο των ΕΥΜ που ελέγξαμε.
- 06** Για την αντιμετώπιση των αδυναμιών που επισημάναμε στην [ειδική έκθεσή μας του 2020](#), διατυπώσαμε τέσσερις συστάσεις προς την Επιτροπή, οι οποίες υποδιαιρούνταν σε δώδεκα επιμέρους συστάσεις. Από αυτές τις επιμέρους συστάσεις, η Επιτροπή υλοποίησε πλήρως ή εν μέρει τις έξι που είχε αποδεχθεί τότε. Δεν προέβη σε καμία ενέργεια για τις έξι που δεν αποδέχθηκε.

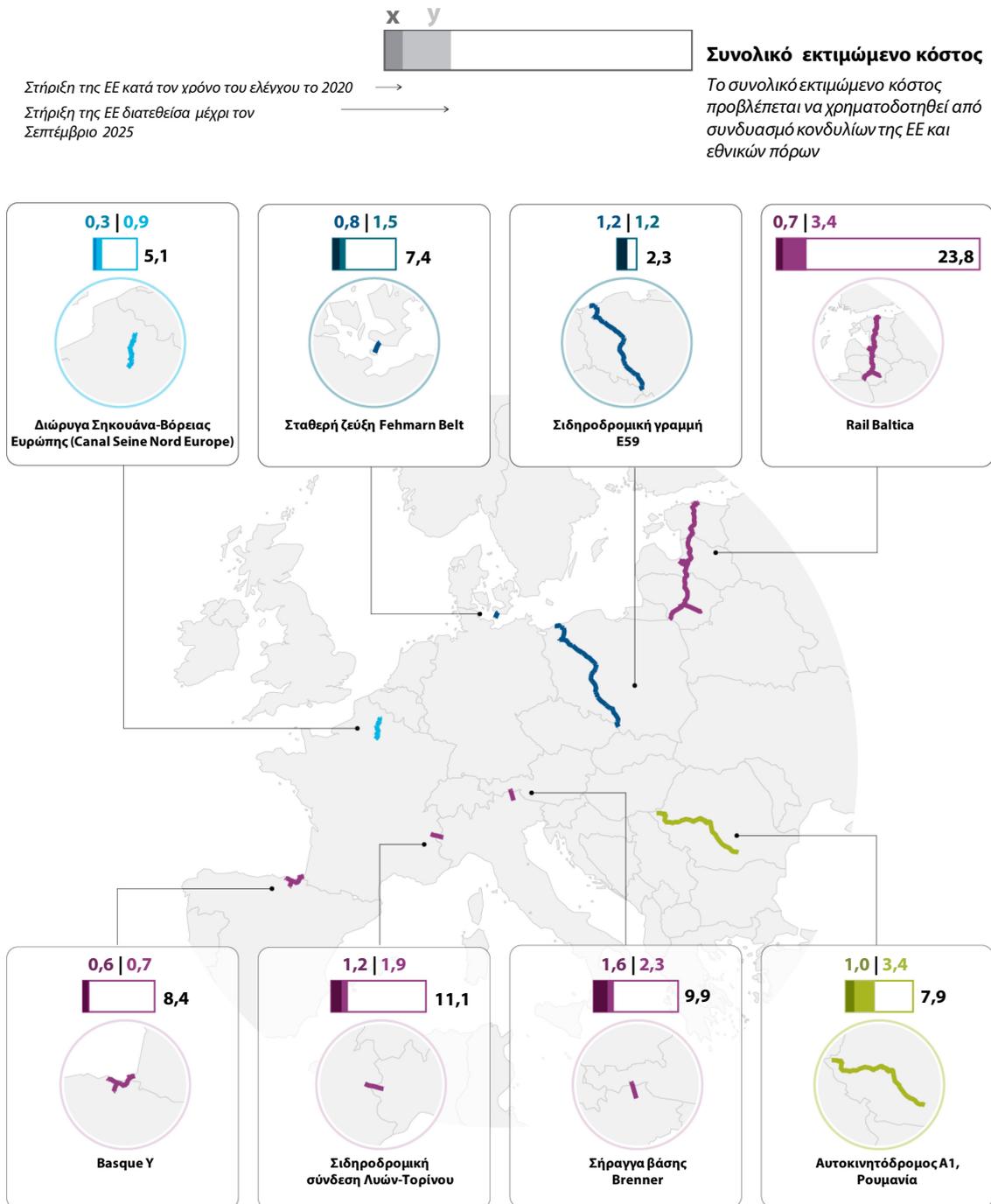
Οι παρατηρήσεις μας αναλυτικότερα

Η προθεσμία ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ για το 2030 δεν θα τηρηθεί, ενώ το κόστος έχει αυξηθεί σημαντικά για δύο ΕΥΜ

- 07** Επικαιροποιήσαμε τα αριθμητικά στοιχεία σχετικά με το συνολικό εκτιμώμενο κόστος και τα ποσά συγχρηματοδότησης της ΕΕ² ([γράφημα 1](#)) για τις οκτώ ΕΥΜ που κάλυψε η ειδική έκθεσή μας του 2020.

² Ειδική έκθεση 10/2020, πίνακας 1.

Γράφημα 1 | Συνολικό εκτιμώμενο κόστος και τα ποσά συγχρηματοδότησης της ΕΕ για τις οκτώ ΕΥΜ



Σημ: Όλα τα ποσά εκφράζονται σε δις. ευρώ. Τα συνολικά ποσά του κόστους βασίζονται στις πλέον πρόσφατες εκτιμήσεις κόστους που έχουν επίσημα δημοσιευθεί. Οι εκτιμήσεις αυτές μπορεί να βασίζονται σε διαφορετικά έτη αναφοράς.

Το χρώμα με το οποίο απεικονίζονται οι ΕΥΜ αντικατοπτρίζει τους αντίστοιχους τρόπους μεταφοράς: με μωβ χρώμα οι σιδηροδρομικές μεταφορές, με γαλάζιο οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές, με πράσινο οι οδικές μεταφορές και με μπλε οι διατροφικές μεταφορές.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει πληροφοριών προερχόμενων από την Επιτροπή, τις εθνικές αρχές και τους φορείς υλοποίησης των έργων.

08 Οι περισσότερες ΕΥΜ που ελέγξαμε είχαν λάβει επιπλέον επιχορηγήσεις (συνολικού ύψους 7,9 δισ. ευρώ) μετά τον χρόνο έκδοσης της [ειδικής έκθεσής μας του 2020](#). Η αύξηση αυτή της συγχρηματοδότησης της ΕΕ δεν αποτελεί αυτόματη συνέπεια της αύξησης του συνολικού κόστους της εκάστοτε ΕΥΜ, καθώς η κατανομή της συγχρηματοδότησης της ΕΕ δεν υπολογίζεται ως σταθερός συντελεστής επί του συνολικού κόστους.

Σημαντικές περαιτέρω αυξήσεις του κόστους για δύο ΕΥΜ

09 Συχνά, τα πολύ μεγάλα έργα υφίστανται σημαντικές αλλαγές στο αντικείμενό τους, από τον χρόνο του αρχικού σχεδιασμού και της σύλληψης μέχρι τον χρόνο έναρξης των εργασιών κατασκευής ή ακόμη και κατά το στάδιο της ολοκλήρωσής τους. Αυτό, σε συνδυασμό με τυχόν απροσδόκητες περιπλοκές που μπορεί να ανακύψουν κατά τη διάρκεια υλοποίησης του έργου όπως και απρόβλεπτα γεγονότα (σημείο [03](#)), συχνά οδηγεί σε αύξηση του κόστους σε σύγκριση με τις αρχικές εκτιμήσεις³. Στην [ειδική έκθεσή μας του 2020](#) είχαμε αναφέρει συνολική πραγματική (δηλαδή χωρίς τον πληθωρισμό) αύξηση του κόστους για τις οκτώ ΕΥΜ κατά 47 %, σε σύγκριση με τις αρχικές εκτιμήσεις⁴.

10 Επικαιροποιήσαμε την ανάλυση του κόστους με βάση πληροφορίες προερχόμενες από τους φορείς υλοποίησης των έργων που κάλυπταν την περίοδο μέχρι και τον Νοέμβριο του 2025 ([πίνακας 1](#)). Για λόγους σύγκρισης με την [ειδική έκθεσή μας του 2020](#), και προκειμένου να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός καθ' όλο το διάστημα υλοποίησης, αναπροσαρμόσαμε όλες τις εκτιμήσεις κόστους στις τιμές του 2019 χωρίς να λάβουμε υπόψη το πραγματικό χρονοδιάγραμμα πληρωμών. Ως εκ τούτου, τα αριθμητικά στοιχεία που παρουσιάζονται στον [πίνακα 1](#) δεν είναι άμεσα συγκρίσιμα με τα στοιχεία κόστους που παρουσιάζονται στο [γράφημα 1](#).

³ Flyvbjerg, B., «What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview», *Project Management Journal*, 45, 2, Απρίλιος/Μάιος 2014, σ. 9.

⁴ [Ειδική έκθεση 10/2020](#), πίνακας 3.

**Πίνακας 1 | Επισκόπηση της εξέλιξης του κόστους για κάθε ΕΥΜ
(σε εκατ. ευρώ)**

Εμβληματική υποδομή μεταφορών	Ειδική έκθεση 10/2020		Κατάσταση τον Νοέμβριο του 2025		
	Αρχική εκτίμηση (σε τιμές του 2019) (α) ¹	Πλέον πρόσφατη εκτίμηση (σε τιμές του 2019) (β)	Αναθεωρημένη εκτίμηση (σε τιμές του 2019) (γ)	% αύξησης σε σύγκριση με την εκτίμηση στην ειδ. έκθ. 10/2020 (γ/β - 1)	% αύξησης σε σύγκριση με την αρχική εκτίμηση (γ/α - 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Σιδηροδρομική σύνδεση Λυών-Τορίνου	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Σήραγγα βάσης Brenner	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Σταθερή ζεύξη Fehmarn Belt ³	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Basque Υ	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Διώρυγα Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης (Canal Seine Nord Europe)	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Αυτοκινητόδρομος A1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Σιδηροδρομική γραμμή E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
Σύνολο	36 533	53 786	66 455	--	--
			Συνολική αύξηση	+ 24 %	+ 82 %

Σημ:

Όλα τα στοιχεία κόστους αναπροσαρμόστηκαν στις τιμές του 2019 με τη χρήση του κατάλληλου για κάθε έτος αποπληθωριστή τιμών από τη [βάση δεδομένων AMECO](#) της Επιτροπής.

- ¹ Η αρχική εκτίμηση είναι η παλαιότερη που διατίθεται για κάθε ΕΥΜ, και μπορεί να αντιστοιχεί σε διαφορετικό αντικείμενο ή επίπεδο ωριμότητας του σχεδιασμού της. Για παράδειγμα, η σιδηροδρομική σύνδεση Λυών-Τορίνου είχε αρχικά προβλεφθεί ως σήραγγα μονού κλάδου και στη συνέχεια σχεδιάστηκε ως σήραγγα δύο κλάδων· ομοίως, η εκτίμηση που παρουσιάστηκε για τη διώρυγα Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης είχε προσδιοριστεί πριν από τη διεξαγωγή των μελετών σκοπιμότητας.
- ² Η αναθεωρημένη εκτίμηση αναφέρεται στην ολοκλήρωση ολόκληρης της ΕΥΜ έως το 2030. Έκτοτε, το έργο χωρίστηκε σε δύο φάσεις ([πλαίσιο 1](#)).
- ³ Η εκτίμηση δεν αναθεωρήθηκε από τον φορέα υλοποίησης του έργου μετά την ειδική έκθεσή μας του 2020. Η διαφορετική νέα τιμή αντικατοπτρίζει μόνο την τιμαριθμική αναπροσαρμογή.
- ⁴ Κόστος εξαιρουμένου του τμήματος Świnoujście-Szczecin, όπως και στην ειδική έκθεσή μας του 2020.

Πηγή: Επιτροπή, εθνικές αρχές και φορείς υλοποίησης των έργων.

- 11** Η τελευταία εκτίμηση του συνολικού κόστους και για τις οκτώ ΕΥΜ από κοινού είναι σχεδόν διπλάσια από την αρχική. Η πρόσθετη αύξηση του κόστους για όλες τις ΕΥΜ κατά την τελευταία πενταετία, χωρίς τον πληθωρισμό, ήταν 24 % και οφείλεται κυρίως στις σημαντικές αυξήσεις του κόστους για δύο ΕΥΜ: τη Rail Baltica ([πλαίσιο 1](#)) και τη σιδηροδρομική σύνδεση Λυών-Τορίνου.
- 12** Για τις υπόλοιπες έξι ΕΥΜ, η συνολική διακύμανση των εκτιμήσεων κόστους αντιπροσωπεύει μόνο το 10 % περίπου της συνολικής πρόσθετης αύξησης. Παραδείγματος χάριν, η διώρυγα Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης, για την οποία το 2020 είχαμε αναφέρει την υψηλότερη ποσοστιαία αύξηση του κόστους σε σύγκριση με την αρχική εκτίμηση, γνώρισε έκτοτε περαιτέρω αύξηση του κόστους κατά 9 %. Σε δύο περιπτώσεις, για τον αυτοκινητόδρομο Α1 και τη σιδηροδρομική γραμμή Ε59, οι τελευταίες εκτιμήσεις κόστους (λαμβανομένου υπόψη του πληθωρισμού) είναι στην πραγματικότητα χαμηλότερες από τις αρχικές.

Πλαίσιο 1

Rail Baltica: το κόστος υπερδιπλασιάστηκε μετά το 2020

Κατά τον χρόνο σύνταξης της [ειδικής έκθεσής μας του 2020](#), η επίσημη εκτίμηση κόστους για τη Rail Baltica ανερχόταν σε 5,8 δισεκατομμύρια ευρώ (σε τιμές του 2017). Στην έκθεσή μας, επισημάναμε ότι, με βάση τις τότε διαθέσιμες πληροφορίες, το κόστος ενδέχεται να αυξηθεί περαιτέρω και το συνολικό, προσαρμοσμένο στον κίνδυνο κόστος ανερχόταν σε 7 δισεκατομμύρια ευρώ.

Το 2024, ο φορέας υλοποίησης του έργου για τη Rail Baltica διενήργησε νέα ανάλυση και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το εκτιμώμενο συνολικό κόστος ολόκληρης της ΕΥΜ είχε αυξηθεί στα 23,8 δισεκατομμύρια ευρώ (σε τιμές του 2023). Οι κύριοι λόγοι που προσδιορίστηκαν στην ανάλυση ήταν η έλλειψη ωριμότητας και λεπτομέρειας στις προηγούμενες εκτιμήσεις (στην οποία αποδίδεται περίπου το ήμισυ της αύξησης) και οι αλλαγές στο αντικείμενο και τον σχεδιασμό του έργου. Η ανάλυση αυτή επιβεβαιώθηκε σε μεγάλο βαθμό από κοινή έκθεση ελέγχου⁵ που εκπόνησαν τα ανώτατα όργανα ελέγχου των τριών χωρών της Βαλτικής που συμμετείχαν στο έργο.

Ένα σημαντικό στοιχείο είναι ότι ο φορέας υλοποίησης επισήμανε τον κίνδυνο η νέα εκτίμηση να μην είναι και πάλι απόλυτα ακριβής, καθώς οι ώριμες μελέτες σχεδιασμού (στις οποίες βασίστηκε η εκτίμηση) που ήταν διαθέσιμες κάλυπταν μόνο το ένα τρίτο της συνολικής απόστασης. Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, οι εταίροι υλοποίησης του έργου αποφάσισαν να χωρίσουν την ΕΥΜ σε δύο φάσεις: η πρώτη θα περιλαμβάνει μόνο μία σιδηροδρομική γραμμή μονής κατεύθυνσης (συνολικού κόστους 15,3 δισ. ευρώ) που θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2030, ενώ η δεύτερη θα είναι περισσότερο ολοκληρωμένη, χωρίς ωστόσο να υπάρχει ακριβές χρονοδιάγραμμα. Λόγω του παρατεταμένου χρονοδιαγράμματος των εργασιών, είναι πιθανό, μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης φάσης, το κόστος της ΕΥΜ να υπερβεί τα 23,8 δισεκατομμύρια ευρώ.

⁵ Ανώτατα όργανα ελέγχου Εσθονίας, Λετονίας και Λιθουανίας: «[Review on the Rail Baltica project](#)», Joint review Tallinn, Riga, Vilnius, 11 Ιουνίου 2024.

Η προθεσμία ολοκλήρωσης του 2030 για το κεντρικό δίκτυο δεν θα τηρηθεί λόγω περαιτέρω καθυστερήσεων

- 13** Τα πολύ μεγάλα έργα χαρακτηρίζονται συχνά από χρονοδιαγράμματα υλοποίησης μεγάλης διάρκειας, ενώ πολλά από αυτά αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις σε σύγκριση με τον αρχικό σχεδιασμό⁶. Είναι επίσης εκτεθειμένα σε εξωτερικούς παράγοντες, όπως περιγράφεται στο σημείο **03** Στην **ειδική έκθεσή μας του 2020** αναφέραμε μέση καθυστέρηση 11 ετών για τις οκτώ ΕΥΜ που εξετάσαμε⁷. Επικαιροποιήσαμε την ανάλυση αυτή με τα δεδομένα ως είχαν τον Νοέμβριο του 2025 και εντοπίσαμε περαιτέρω καθυστερήσεις (**πίνακας 2**).

⁶ Flyvbjerg, B., *αυτόθι*, σ. 9-11.

⁷ **Ειδική έκθεση 10/2020**, σημείο 53 και εικόνα 5.

Πίνακας 2 | Καθυστερήσεις που σημειώθηκαν σε κάθε EYM

EYM	Αρχικά σχέδια ¹		Ειδική έκθεση 10/2020	Κατάσταση τον Νοέμβριο του 2025		
	Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης (σε έτη)	Εκτίμηση για το έτος έναρξης λειτουργίας	Εκτίμηση για το έτος έναρξης λειτουργίας	Αναθεωρημένη εκτίμηση για το έτος έναρξης λειτουργίας	Καθυστερήση σε σχέση με την ειδ. έκθ. 10/2020 (σε έτη)	Καθυστερήση σε σχέση με τα αρχικά σχέδια (σε έτη)
Σιδηροδρομική σύνδεση Λυών-Τορίνου	7	2015	2030	2033	3	18
Σήραγγα βάσης Brenner	9	2016	2028	2032	4	16
Σταθερή ζεύξη Fehmarn Belt	10	2018	2028	2029	1	11
Basque Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Διώρυγα Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης (Canal Seine Nord Europe)	10	2010	2028	2032	4	22
Μέσος όρος		4		17		
Rail Baltica	10	2026	2030	μ.δ ³	ναι	> 4
Σιδηροδρομική γραμμή E59	<i>διαφέρει ανά τμήμα</i>			μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.
Αυτοκινητόδρομος A1	<i>διαφέρει ανά τμήμα</i>			2029	μ.δ.	μ.δ.

Σημ:

Δεδομένου ότι τα χρονοδιαγράμματα υλοποίησης των EYM της σιδηροδρομικής γραμμής E59 και του αυτοκινητόδρομου A1 ποικίλλουν ανά τμήμα, δεν υπολογίσαμε τις καθυστερήσεις στο επίπεδο της EYM.

¹ Τα αρχικά σχέδια είναι τα πρώτα που διατίθενται για κάθε EYM, τα οποία μπορεί να αντιστοιχούν σε διαφορετικό αντικείμενο ή επίπεδο ωριμότητας του σχεδιασμού της. Για παράδειγμα, το αρχικό εκτιμώμενο έτος έναρξης λειτουργίας της διώρυγας Σηκουάνα - Βόρειας Ευρώπης είχε προσδιοριστεί πριν από τη διεξαγωγή των μελετών σκοπιμότητας.

² Ενώ η Επιτροπή μάς ανέφερε ως πιθανή ημερομηνία ολοκλήρωσης το 2030, οι πληροφορίες από τους φορείς υλοποίησης των έργων υποδεικνύουν ως έτος ολοκλήρωσης το 2035.

³ Δεν υπάρχει διαθέσιμο εκτιμώμενο έτος έναρξης λειτουργίας για το σύνολο της EYM. Η πρώτη φάση της EYM εκτιμάται ότι θα τεθεί σε λειτουργία το 2030.

Πηγή: Επιτροπή, εθνικές αρχές και φορείς υλοποίησης των έργων.

- 14** Από την ανάλυσή μας προκύπτει ότι οι πέντε ΕΥΜ για τις οποίες μπορέσαμε να λάβουμε τις απαιτούμενες πληροφορίες σημείωσαν κατά μέσο όρο περαιτέρω καθυστέρηση 4 ετών σε σύγκριση με την κατάσταση που επικρατούσε κατά τον χρόνο σύνταξης της [ειδικής έκθεσής μας του 2020](#). Έτσι, η μέση καθυστέρηση για τις πέντε ΕΥΜ ανέρχεται σε 17 έτη, σε σύγκριση με το αρχικό χρονοδιάγραμμα.
- 15** Όσον αφορά τη Rail Baltica, η καθυστέρηση που είχε αναφερθεί στο παρελθόν πρόκειται να επιταθεί περαιτέρω, καθώς σύμφωνα με το τελευταίο σχέδιο του Νοεμβρίου 2025, μόνον η πρώτη φάση του έργου πρόκειται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2030. Ωστόσο, δεν μπορέσαμε να ποσοτικοποιήσουμε την αύξηση αυτή, διότι δεν υπάρχει χρονοδιάγραμμα υλοποίησης για τη δεύτερη φάση ([πλαίσιο 1](#)). Ομοίως, σε σχέση με τη σιδηροδρομική γραμμή E59, δεν υπήρχαν, κατά τον χρόνο της παρούσας επικαιροποίησης, διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με το πότε θα ολοκληρωθεί η ΕΥΜ στο σύνολό της.
- 16** Οι καθυστερήσεις στην υλοποίηση ενδέχεται να έχουν αντίκτυπο στη λειτουργία των ΕΥΜ, καθώς και στο δίκτυο μεταφορών της ΕΕ. Επικαιροποιήσαμε την εκτίμηση κινδύνου που είχαμε διενεργήσει σχετικά με την πορεία προόδου του δικτύου⁸, λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμώμενες ημερομηνίες ολοκλήρωσης κάθε ΕΥΜ. Εξετάσαμε κατά πόσον οι ίδιες οι ΕΥΜ είναι πιθανό να τεθούν σε πλήρη λειτουργία μέχρι το 2030 και κατά πόσον οι γραμμές πρόσβασής τους και οι υποδομές σύνδεσης είναι επίσης πιθανό να έχουν αναβαθμιστεί έως το έτος αυτό, ώστε να διασφαλιστεί η πλήρης λειτουργία του δικτύου. Τέλος, αξιολογήσαμε πόσο πιθανή είναι η εκπλήρωση των απαιτήσεων του κανονισμού ΔΕΔ-Μ του 2013 για τις εμπορευματικές σιδηροδρομικές γραμμές στα εν λόγω τμήματα έως το 2030 ([γράφημα 2](#)).

⁸ Ειδική έκθεση 10/2020, πίνακας 2.

Γράφημα 2 | Πιθανή κατάσταση υλοποίησης των ΕΥΜ έως το 2030

Αξιολόγηση μέχρι τον Νοέμβριο του 2025

	ΕΥΜ σε πλήρη λειτουργία έως το 2030		ΕΥΜ και συνδεδεμένες υποδομές σε πλήρη λειτουργία έως το 2030		Εκπλήρωση των απαιτήσεων του ΔΕΔ-Μ για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές έως το 2030, συμπεριλαμβανομένων των υποδομών σύνδεσης	
	Ειδ. έκθ. 2020	Επικαιροποίηση 2025	Ειδ. έκθ. 2020	Επικαιροποίηση 2025	Ειδ. έκθ. 2020	Επικαιροποίηση 2025
Rail Baltica						
Σιδηροδρομική σύνδεση Λυών-Τορίνου						
Σήραγγα βάσης Brenner						
Σταθερή ζεύξη Fehmarn Belt						
Basque Y						
Διώρυγα Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης (Canal Seine Nord Europe)					άνευ αντικειμένου	
Σιδηροδρομική γραμμή E59						
Αυτοκινητόδρομος A1, Ρουμανία					άνευ αντικειμένου	

¹ Αξιολογήσαμε ως χαμηλή την πιθανότητα υλοποίησης του τμήματος της υποδομής στη Γαλλία και ως μέτρια την πιθανότητα υλοποίησης του τμήματος στην Ιταλία.

² Αξιολογήσαμε ως χαμηλή την πιθανότητα υλοποίησης του τμήματος της υποδομής στην Ιταλία, ως μέτρια για το τμήμα στη Γερμανία και ως υψηλή την πιθανότητα υλοποίησης του τμήματος της υποδομής στην Αυστρία.

³ Αξιολογήσαμε ως χαμηλή την πιθανότητα υλοποίησης του τμήματος της υποδομής στη Γερμανία και ως υψηλή για το τμήμα της υποδομής στη Δανία. Η αξιολογήσή μας παραμένει ως έχει στο πλαίσιο της επικαιροποίησης.

⁴ Αξιολογήσαμε ως χαμηλή την πιθανότητα υλοποίησης του τμήματος της υποδομής στη Γερμανία και ως υψηλή για το τμήμα της υποδομής στη Δανία. Η αξιολογήσή μας παραμένει ως έχει στο πλαίσιο της επικαιροποίησης.

⁵ Ενώ η Επιτροπή μάς ανέφερε ως πιθανή ημερομηνία ολοκλήρωσης το 2030, οι πληροφορίες από τους φορείς υλοποίησης των έργων υποδεικνύουν ως έτος ολοκλήρωσης το 2035 το νωρίτερο.

⁶ Αξιολογήσαμε ως μέτρια την πιθανότητα υλοποίησης του τμήματος της υποδομής στη Γαλλία και ως υψηλή για το τμήμα της υποδομής στην Ισπανία.

Σημ: Οι απαιτήσεις για το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνουν τον εξηλεκτρισμό, ελάχιστο φορτίο ανά άξονα 22,5 τόνων, ελάχιστη ταχύτητα 100 χλμ./ώρα, μήκος αμαξοστοιχίας τουλάχιστον 740 μ., εύρος τροχιάς 1 435 mm και χρήση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της Επιτροπής, των εθνικών αρχών και των φορέων υλοποίησης των έργων.

- 17** Για τις περισσότερες ΕΥΜ, η κατάσταση επιδεινώθηκε περαιτέρω σε σύγκριση με την προηγούμενη ειδική έκθεσή μας. Για τρεις από τις ΕΥΜ (σήραγγα βάσης Brenner, σύνδεση Λυών-Τορίνου και διώρυγα Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης), η εκτίμηση της ολοκλήρωσής τους έχει πλέον μεταταθεί επίσημα μετά το 2030, γεγονός που σημαίνει ότι δεν θα τηρηθεί η προθεσμία του 2030 για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ της ΕΕ. Το 2020, η Rail Baltica αναμενόταν να έχει ολοκληρωθεί στο σύνολό της έως το 2030· η ΕΥΜ δεν διαθέτει πλέον χρονοδιάγραμμα για την πλήρη ολοκλήρωσή της (σημείο 15). Αντιθέτως, για μία ΕΥΜ, τον αυτοκινητόδρομο Α1 στη Ρουμανία, οι προοπτικές βελτιώθηκαν: όλα τα τμήματα αναμένεται τώρα να έχουν τεθεί σε λειτουργία πριν από το 2030.
- 18** Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις ΕΥΜ και τις υποδομές σύνδεσής τους, εμμένουμε στο γενικό συμπέρασμά μας από το 2020 ότι οι περισσότερες από τις ΕΥΜ που ελέγχθηκαν είναι απίθανο να τεθούν σε πλήρη λειτουργία μέχρι το 2030. Επίσης, οι περισσότερες ΕΥΜ αντιμετωπίζουν πρόσθετες καθυστερήσεις όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές που προέβλεπε ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2013, ο οποίος ίσχυε κατά τον χρόνο του προηγούμενου ελέγχου μας.
- 19** Στην *ειδική έκθεσή μας του 2020* σταθήκαμε επίσης στην πιθανότητα που υπάρχει οι καθυστερήσεις που συνδέονται με τον σχεδιασμό και την υλοποίηση να επιφέρουν πρόσθετο κόστος. Αυτό συνέβη στην περίπτωση της σταθερής ζεύξης Fehmarn Belt. Συγκεκριμένα, η σύμβαση που είχαν υπογράψει οι δανικές αρχές με τον φορέα υλοποίησης του έργου επέτρεπε στον δεύτερο να αξιώσει την καταβολή κάποιων συμβατικά ορισμένων τελών (όπως για τα λειτουργικά έξοδα των κοινοπραξιών ή τυχόν μεταβολή στις τιμές των υλικών) σε περίπτωση που η έναρξη των εργασιών θα καθυστερούσε αναγκαστικά λόγω της απουσίας αδειών. Δεδομένου ότι η καθυστέρηση αυτή έλαβε χώρα, η ρήτρα ενεργοποιήθηκε για να αποφευχθεί η ανάγκη καταγγελίας των συμβάσεων και έναρξης διαδικασίας υποβολής προσφορών για τη σύναψη νέων συμβάσεων. Την εποχή εκείνη, ο φορέας υλοποίησης μάς ενημέρωσε για την πρόθεσή του να υποβάλλει τα συγκεκριμένα τέλη προς συγχρηματοδότηση από την ΕΕ⁹.

⁹ Ειδική έκθεση 10/2020, σημείο 44.

20 Κατά την επικαιροποίησή μας, η Επιτροπή μάς πληροφόρησε ότι έκτοτε ο φορέας υλοποίησης του έργου υπέβαλε αίτηση απόδοσης εξόδων, μεταξύ άλλων και για έξοδα αυτού του είδους, η οποία έγινε δεκτή από τον CINEA (τον εκτελεστικό οργανισμό της Επιτροπής που είναι αρμόδιος για τη διαχείριση της επιχορήγησης της ΕΕ). Το συνολικό ποσό που έχει χορηγηθεί μέχρι στιγμής από τον προϋπολογισμό της ΕΕ για έξοδα που συνδέονται με την καθυστερημένη έναρξη των εργασιών ανέρχεται σε 14,8 εκατομμύρια ευρώ.

Η ενισχυμένη διακυβέρνηση θεσπίστηκε πρόσφατα, ενώ οι προηγούμενες νομικές διατάξεις σπανίως έχουν αξιοποιηθεί στην πράξη

21 Στην [ειδική έκθεσή μας του 2020](#), επισημάναμε τα περιορισμένα νομικά εργαλεία που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή για την αντιμετώπιση καθυστερήσεων στην υλοποίηση του κεντρικού δικτύου μεταφορών της ΕΕ. Επισημάναμε επίσης ότι η Επιτροπή δεν είχε ακόμη καταφύγει στα εργαλεία που είχε στη διάθεσή της, όπως το άρθρο 56 του [κανονισμού ΔΕΔ-Μ του 2013](#)¹⁰. Απευθύναμε επίσης στην Επιτροπή σειρά συστάσεων με στόχο τη βελτίωση της χρηματοοικονομικής διαχείρισης της ενωσιακής συγχρηματοδότησης που προορίζεται για πολύ μεγάλα έργα.

22 Το 2024 ο [κανονισμός ΔΕΔ-Μ](#) αναθεωρήθηκε εις βάθος. Θεσπίστηκε ένα νέο σύνολο στόχων, προθεσμίες ολοκλήρωσης, καθώς και νομικές διατάξεις για την εποπτεία της υλοποίησης του δικτύου από την Επιτροπή (βλέπε [παράρτημα II](#) για επισκόπηση των κύριων αλλαγών σε σχέση με το προηγούμενο νομοθετικό κείμενο).

23 Κατά την επικαιροποίηση που εκπονήσαμε, επαληθεύσαμε:

- ο εάν η Επιτροπή έχει κάνει χρήση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 56 μετά το 2020·
- ο κατά πόσον οι νέες ή τροποποιημένες νομικές διατάξεις του [κανονισμού ΔΕΔ-Μ του 2024](#) καθιστούν δυνατή την αποκατάσταση δύο από τις οριζόντιες πηγές καθυστερήσεων που επισημάνθηκαν στην [ειδική έκθεσή μας του 2020](#). Πρόκειται συγκεκριμένα για i) τον πολύπλοκο διασυνωριακό συντονισμό και ii) τις διαδικασίες αδειοδότησης στα κράτη μέλη· και
- ο αν η Επιτροπή υλοποίησε τις συστάσεις που είχαμε διατυπώσει το 2020.

¹⁰ Ειδική έκθεση 10/2020, σημείο 26.

Η Επιτροπή κατέφυγε στις νομικές διατάξεις προκειμένου να διευθετήσει τις καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του δικτύου μόνο μία φορά

24 Σύμφωνα με το άρθρο 56 του [κανονισμού ΔΕΔ-Μ του 2013](#), σε περίπτωση σημαντικής καθυστέρησης της περάτωσης εργασιών στο κεντρικό δίκτυο, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τα κράτη μέλη να αιτιολογήσουν την καθυστέρηση και στη συνέχεια να ξεκινήσει διαβούλευση με σκοπό να βρεθεί λύση. Στην [ειδική έκθεσή μας του 2020](#), επισημάναμε ότι η Επιτροπή δεν είχε κάνει ποτέ χρήση της συγκεκριμένης νομικής διάταξης¹¹. Όλες οι επιλεγμένες ΕΥΜ για τις οποίες λάβαμε εκτιμήσεις του χρονοδιαγράμματός τους έχουν σημειώσει περαιτέρω καθυστερήσεις ως προς την υλοποίησή τους (σημείο [13](#) και [πίνακας 2](#)): για τρεις από αυτές είναι πλέον προφανές ότι θα τεθούν σε λειτουργία μετά την παρέλευση της προθεσμίας του 2030. Ωστόσο, η Επιτροπή μάς ενημέρωσε ότι δεν είχε κινηθεί η διαδικασία του άρθρου 56 για καμία από τις ΕΥΜ που καλύπτονται στην παρούσα επικαιροποίηση. Συνολικά, από τη δημοσίευση της [ειδικής έκθεσής μας το 2020](#), η Επιτροπή εφάρμοσε τη διαδικασία αυτή μόνο μία φορά, για ένα άλλο πολύ μεγάλο έργο στη Γαλλία.

Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024 ρυθμίζει με περαιτέρω νομικές διατάξεις την εποπτεία που ασκεί η Επιτροπή επί της υλοποίησης του δικτύου

25 Ο [κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024](#) θέσπισε νέες απαιτήσεις και νομικές διατάξεις ώστε η Επιτροπή να επιβλέπει την πρόοδο των κρατών μελών προς την ολοκλήρωση του δικτύου μεταφορών από τα κράτη μέλη ([παράρτημα II](#)). Θεωρούμε ότι αυτή η προσθήκη (σε συνδυασμό με σχετική [οδηγία για μέτρα εξορθολογισμού των αδειοδοτήσεων](#) που εγκρίθηκε το 2021) συνιστά ένα εν δυνάμει βήμα προόδου προς την αντιμετώπιση των δύο κύριων πηγών καθυστέρησης (σημείο [23](#)) που επισημάναμε στην [ειδική έκθεσή μας του 2020](#). Ωστόσο, η αποτελεσματικότητα των διατάξεων αυτών θα εξαρτηθεί τελικά από τον βαθμό στον οποίο θα τις αξιοποιήσει πράγματι η Επιτροπή και από την επακόλουθη συμμόρφωση των κρατών μελών με αυτές. Σε κάθε περίπτωση, οι διατάξεις αυτές αφορούν κυρίως έργα κατά τη φάση σχεδιασμού και, ως εκ τούτου, θα έχουν περιορισμένο μόνο αντίκτυπο στα έργα του δείγματός μας.

¹¹ Ειδική έκθεση 10/2020, σημείο 26.

- 26** Ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024 ενισχύει το πλαίσιο διακυβέρνησης για την αντιμετώπιση ζητημάτων διασυνοριακού συντονισμού. Με την ενοποίηση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου και των σιδηροδρομικών εμπορευματικών διαδρόμων με τους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών ενδέχεται να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση σε επιχειρησιακές παραμέτρους κατά τη διαδικασία σχεδιασμού. Ο ρόλος των ευρωπαϊών συντονιστών, οι οποίοι υποστηρίζουν την Επιτροπή στην εποπτεία της ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου από τα κράτη μέλη, έχει επίσης ενισχυθεί. Προβλέπεται πλέον επίσημη διαβούλευση στο πλαίσιο της διαδικασίας για την κατανομή της ενωσιακής συγχρηματοδότησης στα έργα υποδομής που υλοποιούνται κατά μήκος του αντίστοιχου διαδρόμου.
- 27** Ο νέος κανονισμός διεύρυνε το πεδίο εφαρμογής των εκτελεστικών πράξεων της Επιτροπής. Πρόκειται για δεσμευτικά νομικά έγγραφα που απευθύνονται στα κράτη μέλη και περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τα χρονοδιαγράμματα και τη διακυβέρνηση συγκεκριμένων έργων. Ήδη, στην [ειδική έκθεσή μας του 2020](#) είχαμε θεωρήσει ότι οι εκτελεστικές πράξεις αποτελούν ένα θετικό εργαλείο που δίνει τη δυνατότητα στην Επιτροπή να ενισχύσει την εποπτεία της ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου¹². Σύμφωνα με το προηγούμενο νομικό πλαίσιο, οι πράξεις αυτές μπορούσαν να εκδοθούν μόνο για έργα με διασυνοριακή διάσταση. Ωστόσο, πλέον, οι εκτελεστικές πράξεις θα καλύπτουν ολόκληρους διαδρόμους μεταφορών, ενώ μπορούν να αφορούν συγκεκριμένα τμήματα ή έργα κατά μήκος του κεντρικού δικτύου ανάλογα με τις ανάγκες.
- 28** Επιπλέον, ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024 θεσπίζει νέα νομική υποχρέωση για τα κράτη μέλη να ευθυγραμμίζουν τα εθνικά τους σχέδια μεταφορών με τις προτεραιότητες της ΕΕ. Τα εθνικά σχέδια μεταφορών πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τα προγράμματα εργασίας των ευρωπαϊών συντονιστών και κάθε εκδοθείσα εκτελεστική πράξη. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να υποβάλουν τα σχέδια αυτά στην Επιτροπή, η οποία στη συνέχεια εκδίδει επίσημη —αν και μη δεσμευτική— γνώμη.
- 29** Μολονότι ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024 δεν περιλαμβάνει διατάξεις που να βελτιώνουν τις διαδικασίες αδειοδότησης, βασίζεται σε [οδηγία της ΕΕ του 2021](#) για μέτρα εξορθολογισμού των διαδικασιών αυτών. Βάσει της οδηγίας, τα κράτη μέλη οφείλουν να μειώσουν τον φόρτο των αδειοδοτήσεων για έργα σε βασικά τμήματα του κεντρικού δικτύου της ΕΕ, με τον ορισμό ενιαίου σημείου επαφής για τους φορείς υλοποίησης έργων, την απλούστευση των διαδικασιών και τον καθορισμό μέγιστης προθεσμίας για την έκδοση απόφασης (με περιορισμένες εξαιρέσεις). Για τις διασυνοριακές διαδικασίες αδειοδότησης, οι ευρωπαίοι συντονιστές έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία και να ζητούν εκθέσεις προόδου σε περίπτωση καθυστέρησης.

¹² [Ειδική έκθεση 10/2020](#), σημεία 75-78.

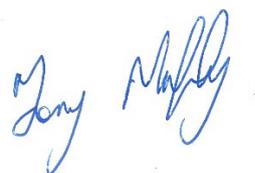
30 Ωστόσο, ο αντίκτυπος της οδηγίας εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ορθή και έγκαιρη μεταφορά της στην εθνική νομοθεσία. Κατά τον χρόνο της παρούσας επικαιροποίησης, η Επιτροπή είχε κινήσει διαδικασίες επί παραβάσει εναντίον πέντε κρατών μελών σε σχέση με τη μεταφορά της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

Οι περισσότερες από τις συστάσεις μας του 2020 που είχαν γίνει δεκτές από την Επιτροπή έχουν υλοποιηθεί

- 31** Στην ειδική έκθεσή μας του 2020 διατυπώσαμε δώδεκα επιμέρους συστάσεις για την ενίσχυση του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού, της διαχείρισης και της εποπτείας των επενδύσεων στις ΕΥΜ. Η Επιτροπή αποδέχθηκε, πλήρως ή μερικώς, έξι από αυτές.
- 32** Στο κεφάλαιο 3 της ετήσιας έκθεσής μας για το 2023, είχαμε ήδη αναφερθεί στην πρόοδο και την έγκαιρη υλοποίηση των επιμέρους συστάσεων που αποδέχθηκε η Επιτροπή. Διαπιστώσαμε ότι τέσσερις από αυτές είχαν υλοποιηθεί εγκαίρως, είτε πλήρως είτε επί της ουσίας. Για τις άλλες δύο σημειώθηκαν καθυστερήσεις και, ως εκ τούτου, η υλοποίησή τους ήταν μερική. Δεν υπήρξαν περαιτέρω εξελίξεις ή ενέργειες από μέρους της Επιτροπής σχετικά με τις υπόλοιπες έξι επιμέρους συστάσεις που δεν έκανε δεκτές.
- 33** Μετά τη δημοσίευση της ετήσιας έκθεσής μας για το 2023, διαπιστώσαμε κάποια πρόοδο όσον αφορά την υλοποίηση της επιμέρους σύστασης που αφορούσε την περαιτέρω ανάπτυξη του εργαλείου των εκτελεστικών αποφάσεων, υπ' αριθ. 4, στοιχείο α): η Επιτροπή ενέκρινε νέες ή επικαιροποιημένες νομικές πράξεις σχετικά με τη διώρυγα Σηκουάνα-Βόρειας Ευρώπης, Rail Baltica και τη σύνδεση Λυών-Τορίνου ([παράρτημα III](#)).

Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα II, του οποίου προεδρεύει η Annemie Turtelboom, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 3ης Δεκεμβρίου 2025.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο



Tony Murphy
Πρόεδρος

Παραρτήματα

Παράρτημα Ι – Σχετικά με τον έλεγχο

- 01** Το 2020 δημοσιεύσαμε *ειδική έκθεση* στην οποία αξιολογήσαμε τον ρόλο της Επιτροπής στη διασφάλιση του ορθού σχεδιασμού και της αποδοτικότητας των συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ πολύ μεγάλων έργων με διασυνοριακή διάσταση [τα οποία αποκαλούσαμε εμβληματικές υποδομές μεταφορών (ΕΥΜ)]. Για τους σκοπούς του ελέγχου, επιλέξαμε να συμπεριλάβουμε στο δείγμα μας οκτώ ΕΥΜ που θα είχαν καταλυτική σημασία για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου μεταφορών της έως το 2030.
- 02** Στο πλαίσιο εκείνου του ελέγχου καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι ήταν απίθανο να τεθεί το δίκτυο σε πλήρη λειτουργία μέχρι το 2030, δεδομένου ότι έξι από τις οκτώ ΕΥΜ, μαζί με τις γραμμές πρόσβασης και τις συνδεδεμένες υποδομές, δεν ήταν πιθανό να λειτουργήσουν στο ακέραιο εντός της προθεσμίας. Βασίσαμε τη διαπίστωσή μας αυτή σε έναν συνδυασμό παραγόντων:
- οι εθνικές προτεραιότητες και οι διοικητικές διαδικασίες διέφεραν σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των κρατών μελών, επιβραδύνοντας την πρόοδο όσον αφορά τις διασυνοριακές συνδέσεις. Η Επιτροπή διέθετε περιορισμένα νομικά εργαλεία για την επιβολή των συμφωνημένων δεσμεύσεων, τα οποία και δεν αξιοποιούσε πλήρως·
 - η ποιότητα του σχεδιασμού έχρηζε βελτίωσης, με τις προβλέψεις για την κυκλοφορία να είναι συχνά υπερβολικά αισιόδοξες ή ανεπαρκώς συντονισμένες σε διασυνοριακό επίπεδο. Τα κράτη μέλη δεν χρησιμοποιούσαν αποτελεσματικά τις αναλύσεις κόστους-οφέλους ως εργαλείο για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με το έργο στο σύνολό του, υπονομεύοντας τη διαφάνεια και την αξιοπιστία·

- ο η υλοποίηση ήταν μη αποδοτική, με τον μέσο χρόνο κατασκευής μιας ΕΥΜ να ανέρχεται σε 15 χρόνια. Σημειώθηκαν επίσης μεγάλες υπερβάσεις κόστους και σημαντικές καθυστερήσεις σε σύγκριση με τα αρχικά χρονοδιαγράμματα· και
 - ο η Επιτροπή εξακολουθούσε να ασκεί από απόσταση την εποπτεία της όσον αφορά την ολοκλήρωση των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου από τα κράτη μέλη, εστιάζοντας σε μεγάλο βαθμό στις εκροές και όχι στα αποτελέσματα ή στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα. Ενώ η τότε πρόσφατη θέσπιση εκτελεστικών αποφάσεων αποτέλεσε θετικό βήμα, τα μέσα αυτά παρέμειναν υπερβολικά περιορισμένα ως προς το πεδίο εφαρμογής και την εκτελεστότητά τους για να μπορέσουν να διασφαλίσουν την έγκαιρη ολοκλήρωση του δικτύου.
- 03** Για την αντιμετώπιση των ελλείψεων αυτών, διατυπώσαμε τέσσερις συστάσεις προς την Επιτροπή, υποδιαιρούμενες σε δώδεκα επιμέρους συστάσεις ([παράρτημα III](#)).
- 04** Το 2021 δημοσιεύσαμε [επισκόπηση](#), στην οποία συγκρίναμε το πλαίσιο της ΕΕ για την υλοποίηση πολύ μεγάλων έργων με παρόμοια πλαίσια σε άλλες χώρες. Συγκρίναμε επίσης την υπέρβαση προϋπολογισμού και χρονοδιαγράμματος για έξι από τις οκτώ ΕΥΜ έναντι ενός πληθυσμού αρκετών εκατοντάδων έργων μεταφορών που υλοποιούνταν παγκοσμίως. Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι, στην πλειονότητά τους, τα έργα παρουσίαζαν μικρότερες αποκλίσεις μεταξύ των πραγματικών εξόδων και των εκτιμώμενων προϋπολογισμών τους σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο. Ωστόσο, στα περισσότερα από τα έξι έργα σημειώθηκαν κατά μέσο όρο μεγαλύτερες καθυστερήσεις από ό,τι σε συγκρίσιμα έργα σε άλλα μέρη του κόσμου.
- 05** Η παρούσα έκθεση παρέχει επικαιροποιημένα στοιχεία που αποτυπώνουν τις εξελίξεις που μεσολάβησαν από τη δημοσίευση της [ειδικής έκθεσης του 2020](#) και μέχρι τον Νοέμβριο του 2025. Εστιάζουμε κυρίως στις μεταβολές του κόστους και των χρονοδιαγραμμάτων των οκτώ ΕΥΜ, καθώς και στον ρόλο της Επιτροπής στην εποπτεία των ΕΥΜ. Κατά περίπτωση, καλύψαμε επίσης τις εξελίξεις που είχαν λάβει χώρα σε άλλα πολύ μεγάλα έργα στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ. Οι εργασίες μας κάλυψαν και τον τρόπο με τον οποίο η [αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ του 2024](#) θα μπορούσε δυνητικά να βελτιώσει τα ζητήματα που πραγματεύονταν η [ειδική έκθεση του 2020](#).

- 06** Όσον αφορά τον βαθμό υλοποίησης του δικτύου βάσει των απαιτήσεων του κανονισμού ΔΕΔ-Μ για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, θα πρέπει να σημειωθεί ότι και η επικαιροποιημένη αξιολόγησή μας εξακολουθεί να βασίζεται στις απαιτήσεις του [κανονισμού ΔΕΔ-Μ του 2013](#). Μετά τη δημοσίευση της [ειδικής έκθεσής μας του 2020](#), τέθηκε σε ισχύ αναθεωρημένος κανονισμός ΔΕΔ-Μ (σημείο [22](#)), ο οποίος περιλαμβάνει επικαιροποιημένες τεχνικές απαιτήσεις για το κεντρικό δίκτυο ([παράρτημα II](#)). Στο πλαίσιο της παρούσας επικαιροποιημένης έκθεσης δεν αξιολογήσαμε τον αντίκτυπο αυτών των νέων απαιτήσεων, εφόσον δεν ενέπιπταν στην εμβέλεια του αρχικού ελέγχου.
- 07** Η επικαιροποίηση βασίζεται στην εξέταση βάσει εγγράφων των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από την Επιτροπή, τις εθνικές αρχές και τους φορείς υλοποίησης έργων που είναι αρμόδιοι για τις αντίστοιχες ΕΥΜ στην Ισπανία, την Πολωνία και τη Ρουμανία. Αναλύσαμε επίσης δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες. Δεν πραγματοποιήσαμε επιτόπιες επισκέψεις ή συνεντεύξεις με τις αρμόδιες για τα έργα αρχές ή τους συμφεροντούχους. Η [ελεγκτική μεθοδολογία](#) που εφαρμόζουμε είναι σύμφωνη με τα διεθνή πρότυπα ελέγχου που εκδίδει ο [Διεθνής Οργανισμός των Ανώτατων Οργάνων Ελέγχου \(INTOSAI\)](#).
- 08** Επανεξετάσαμε τον βαθμό υλοποίησης όλων των συστάσεων που περιλαμβάνονταν στην ειδική έκθεσή μας του 2020, προκειμένου να διαπιστώσουμε αν υπήρξε οποιαδήποτε αλλαγή στις δράσεις της Επιτροπής και στα μέτρα που έλαβε. Όσον αφορά τις συστάσεις που είχαν γίνει δεκτές, αξιολογήσαμε τις αλλαγές σε σύγκριση με τη μεταπαρακολούθηση που διενεργήσαμε το 2024 στο πλαίσιο της [ετήσιας έκθεσης για το 2023](#).
- 09** Εφαρμόσαμε την ίδια μεθοδολογία με εκείνη του ελέγχου του 2020, προκειμένου να διασφαλίσουμε τη συγκρισιμότητα των αποτελεσμάτων. Προσδιορίζουμε ρητά τις λίγες περιπτώσεις στις οποίες έπρεπε να εφαρμόσουμε διαφορετική μεθοδολογία.

Παράρτημα II – Κύριες αλλαγές που εισάγει ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ του 2024

Τομέας	Αλλαγές σε σύγκριση με το κείμενο του 2013
Γενικά: Προθεσμίες για την ολοκλήρωση του δικτύου	Επιβεβαίωση των προθεσμιών για το κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο (2030 και 2050 αντίστοιχα). Περαιτέρω προσδιορισμός εκτεταμένου κεντρικού δικτύου (προηγουμένως αποτελούσε τμήμα του συνολικού δικτύου) που προβλέπεται να ολοκληρωθεί έως το 2040.
Γενικά: Χαρακτηρισμός διαδρόμων προτεραιότητας	Δημιουργία εννέα ευρωπαϊκών διαδρόμων μεταφορών (που περιλαμβάνουν τμήματα του κεντρικού και του συνολικού δικτύου), οι οποίοι αντικαθιστούν τους υφιστάμενους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου (με έμφαση στις πτυχές των υποδομών) και τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους (με έμφαση στις επιχειρησιακές δραστηριότητες).
Γενικά: Υποδομές εναλλακτικών καυσίμων	Νέα απαίτηση να συμπεριληφθούν οι εγκαταστάσεις εναλλακτικών καυσίμων στα πρότυπα υποδομών για λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας και θαλάσσιους λιμένες, αερολιμένες, οδικές αρτηρίες και αστικούς κόμβους.
Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές: Ελάχιστα πρότυπα για τις διατροφικές μονάδες	Νέα απαίτηση να επιτραπεί η κυκλοφορία εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που μεταφέρουν τυποποιημένα ημρυμουλκούμενα ύψους έως 4 μέτρων έως το 2040.
Σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές: Απαιτήσεις για τις υποδομές μεταφορών (ελάχιστο φορτίο ανά άξονα 22,5 τόνων, ελάχιστη ταχύτητα γραμμής 100 χλμ./ώρα για εμπορευματικές μεταφορές και δυνατότητα δρομολόγησης συρμού μήκους τουλάχιστον 740 μέτρων)	Επέκταση των υφιστάμενων απαιτήσεων υποδομής για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές (22,5 τόνοι, 100 χλμ./ώρα και 740 μέτρα) ώστε να καλύπτουν: <ul style="list-style-type: none"> — το κεντρικό δίκτυο έως το 2030· — το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο έως το 2040· και — το υπόλοιπο του συνολικού δικτύου έως το 2050.
Επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές: Ελάχιστη ταχύτητα γραμμής	Νέα απαίτηση ελάχιστης ταχύτητας 160 χλμ./ώρα για τις επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές στο κεντρικό και το εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο έως το 2040.

Τομέας	Αλλαγές σε σύγκριση με το κείμενο του 2013
Σιδηροδρομικές μεταφορές: Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας	<p>Νέες απαιτήσεις για:</p> <p>α) την ευρεία χρήση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο έως το 2040 και στο συνολικό δίκτυο έως το 2050· και</p> <p>β) τον παροπλισμό υφιστάμενων συστημάτων κλάσης Β στο κεντρικό δίκτυο έως το 2040, στο εκτεταμένο κεντρικό δίκτυο έως το 2045 και στο συνολικό δίκτυο έως το 2050.</p>
Εσωτερικές πλωτές μεταφορές: Καλή κατάσταση ναυσιπλοΐας	<p>Νέα απαίτηση, που ισχύει για τις εσωτερικές πλωτές οδούς του κεντρικού δικτύου, για τη διασφάλιση «καλής κατάστασης ναυσιπλοΐας», δηλαδή αποδοτικής, αξιόπιστης και ασφαλούς ναυσιπλοΐας για τους χρήστες (περιλαμβανομένων των ελάχιστων απαιτήσεων για τις πλωτές οδούς και για το επίπεδο υπηρεσιών), η οποία θα προσδιοριστεί περαιτέρω στις εκτελεστικές πράξεις της Επιτροπής.</p>
Οδικές μεταφορές: Χώροι ανάπαυσης	<p>Τροποποίηση της υφιστάμενης απαίτησης να προβλέπονται χώροι ανάπαυσης ανά 100 χλμ. στο κεντρικό δίκτυο έως το 2030 και κατά μήκος του συνολικού δικτύου έως το 2050, σύμφωνα με την οποία πλέον προβλέπονται χώροι ανάπαυσης ανά 60 χλμ. έως το 2040 κατά μήκος του κεντρικού δικτύου και του εκτεταμένου κεντρικού δικτύου.</p>
Πολυτροπικότητα εμπορευματικών μεταφορών: Ανάλυση της αγοράς για τερματικούς σταθμούς	<p>Νέα απαίτηση που υποχρεώνει τα κράτη μέλη να διενεργούν ανάλυση της αγοράς και των προοπτικών για τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς στην επικράτειά τους. Βάσει της ανάλυσης αυτής, τα κράτη μέλη πρέπει επίσης να εκπονήσουν σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη ενός δικτύου πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών.</p>
Υλοποίηση και παρακολούθηση: Εκτελεστικές πράξεις της Επιτροπής	<p>Ενίσχυση της εξουσίας της Επιτροπής να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις (οι οποίες θα καταστούν υποχρεωτικές για κάθε πρόγραμμα εργασιών διαδρόμου και προαιρετικές για τμήματα των διαδρόμων, ανεξάρτητα από το αν τα έργα είναι διασυνοριακά ή αμιγώς εγχώρια).</p>
Υλοποίηση και παρακολούθηση: Ρόλος των ευρωπαϊών συντονιστών	<p>Ενίσχυση του ρόλου των ευρωπαϊών συντονιστών, ο οποίος συνίσταται στη στενή συνεργασία τους με τις διοικητικές δομές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών¹ (και στην παρακολούθηση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών). Οι συντονιστές έχουν το δικαίωμα να διαβουλεύονται με την Επιτροπή προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα έργα που εξετάζονται για τη χρηματοδότηση από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» συνάδουν με τις προτεραιότητες του προγράμματος εργασιών για τους διαδρόμους.</p>

Τομέας	Αλλαγές σε σύγκριση με το κείμενο του 2013
<p>Υλοποίηση και παρακολούθηση: Ευθυγράμμιση των εθνικών στρατηγικών με το ΔΕΔ-Μ</p>	<p>Νέα απαίτηση τα εθνικά σχέδια μεταφορών και επενδύσεων να συνάδουν με τις προτεραιότητες και τις προθεσμίες που ορίζονται στον κανονισμό και στα προγράμματα εργασιών για τους διαδρόμους. Ενίσχυση της υποχρέωσης αποστολής των προσχεδίων στην Επιτροπή το συντομότερο δυνατόν μετά την έναρξη της διαβούλευσης σχετικά με το δημόσιο σχέδιο και δυνατότητα της Επιτροπής να εκδίδει πλέον γνώμη.</p>
<p>Άλλα: Κίνδυνοι για την ασφάλεια ή τη δημόσια τάξη</p>	<p>Νέα απαίτηση για τα κράτη μέλη να κοινοποιούν στην Επιτροπή τυχόν κατάλληλα μέτρα που έχουν καθιερώσει για τον μετριασμό δυνητικού κινδύνου εις βάρος των υποδομών του δικτύου ΔΕΔ-Μ για λόγους ασφάλειας ή δημόσιας τάξης.</p>

¹ Άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 913/2010.

Παράρτημα III – Μεταπαρακολούθηση των συστάσεων που διατύπωσε το ΕΕΣ στην ειδική έκθεση 10/2020

<p style="text-align: center;">Συστάσεις προς την Επιτροπή</p> <p>Βαθμός αποδοχής:  δεκτή·  εν μέρει δεκτή·  μη δεκτή.</p> <p>Βαθμός υλοποίησης:  πλήρως·  ως επί το πλείστον·  εν μέρει·  δεν υλοποιήθηκε.</p>	Αποδοχή	Υλοποίηση μέχρι τον Απρίλιο του 2024	Αλλαγή έως τον Νοέμβριο του 2025
1) Αναθεώρηση και εφαρμογή των υφιστάμενων εργαλείων για την ενίσχυση του μακροπρόθεσμου σχεδιασμού			
<p>1α) Να συμπεριλάβει νομικά εργαλεία που θα μπορούν να εφαρμοστούν καλύτερα, επεκτείνοντας παράλληλα το πεδίο εφαρμογής των εκτελεστικών πράξεων, ώστε να αντιμετωπιστούν τυχόν σημαντικές καθυστερήσεις στην έναρξη ή την ολοκλήρωση των εργασιών στο κεντρικό δίκτυο.</p>			-
<p>1β) Να επανεκτιμήσει τη συνάφεια των τεχνικών απαιτήσεων του κεντρικού και του συνολικού δικτύου, λαμβάνοντας υπόψη το εναπομένον χρονικό διάστημα και τα αντληθέντα διδάγματα από τα προβλήματα που έχουν ανακύψει αναφορικά με την παράδοση παρελθοντικών και εν εξελίξει έργων.</p>			-
<p>1γ) Να θεσπίσει διατάξεις για την ενίσχυση της συνοχής μεταξύ των εθνικών σχεδίων για τις μεταφορές και των δεσμεύσεων για το ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να διασφαλιστεί η ορθή επιβολή και εφαρμογή του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ.</p>			-
<p>1δ) Η Επιτροπή πρέπει επίσης να δώσει συνέχεια στην «πρόταση εξορθολογισμού», παρέχοντας στήριξη στα κράτη μέλη για τον σχεδιασμό και τη σύναψη συμβάσεων, καθώς και για τη δημιουργία υπηρεσιών μίας στάσης για τη μείωση του διοικητικού φόρτου. Όσον αφορά τις διασυνοριακές ΕΥΜ, πρέπει να προωθήσει τη χρήση κοινών διαδικασιών υποβολής προσφορών.</p>			-

<p style="text-align: center;">Συστάσεις προς την Επιτροπή</p> <p>Βαθμός αποδοχής: δεκτή· εν μέρει δεκτή· μη δεκτή.</p> <p>Βαθμός υλοποίησης: πλήρως· ως επί το πλείστον· εν μέρει· δεν υλοποιήθηκε.</p>	Αποδοχή	Υλοποίηση μέχρι τον Απρίλιο του 2024	Αλλαγή έως τον Νοέμβριο του 2025
<p>2) Απαίτηση διενέργειας καλύτερης ανάλυσης πριν από τη λήψη απόφασης για την παροχή ενωσιακής συγχρηματοδότησης σε πολύ μεγάλα έργα (παρεμφερή με τις ΕΥΜ)</p>			
<p>2α) Όταν πρόκειται η χρηματοδότηση να τελεί υπό άμεση διαχείριση, να απαιτεί μια εμπειριστατωμένη, διεξοδική και διαφανή συνολική κοινωνικοοικονομική ανάλυση και ανάλυση κόστους-οφέλους για το σύνολο του εκάστοτε πολύ μεγάλου έργου (ανάλογου με τις ΕΥΜ), επιπλέον των λεπτομερών αναλύσεων που διενεργούνται για συγκεκριμένα τμήματα. Οι εν λόγω αναλύσεις κόστους-οφέλους πρέπει να εστιάζουν την εξέτασή τους σε υψηλότερο στρατηγικό επίπεδο από το μεμονωμένο έργο ή τμήμα που βρίσκεται υπό υλοποίηση, όπως επίσης να καλύπτουν και τις δευτερεύουσες υποδομές.</p>			-
<p>2β) Όταν πρόκειται η χρηματοδότηση να τελεί υπό επιμερισμένη διαχείριση, να εισηγείται στις διαχειριστικές αρχές την υιοθέτηση των ίδιων απαιτήσεων πριν από την παροχή στήριξης της ΕΕ σε πολύ μεγάλα έργα.</p>			-
<p>3) Ενίσχυση της διαχείρισης από την Επιτροπή της ενωσιακής συγχρηματοδότησης για δράσεις που εντάσσονται σε πολύ μεγάλα έργα (παρεμφερή με τις ΕΥΜ)</p>			
<p>3α) Να δίνει προτεραιότητα σε δράσεις που εντάσσονται σε πολύ μεγάλα έργα και αποτελούν ελλείπουσες συνδέσεις και σημεία συμφόρησης που έχουν αναδειχθεί σε βασικές προτεραιότητες στο πρόγραμμα εργασιών του διαδρόμου.</p>			-
<p>3β) Να κατευθύνει την επιλογή των δράσεων που εντάσσονται σε πολύ μεγάλα έργα, ώστε να αυξηθεί η αποδοτικότητα της διαχείρισης και να αποφεύγεται ο τεχνητός ανταγωνισμός με άλλα έργα. Χάριν εξασφάλισης της συνοχής και της συνεκτικότητας, η Επιτροπή πρέπει να προωθεί, για κάθε πολύ μεγάλο έργο, τη σύναψη ενιαίας συμφωνίας επιχορήγησης ανά πολυετή περίοδο χρηματοδότησης. Η συμφωνία αυτή πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις δράσεις που είναι αρκετά ώριμες ώστε να υλοποιηθούν πλήρως στο πλαίσιο της πολυετούς χρηματοδοτικής περιόδου.</p>			-

<p style="text-align: center;">Συστάσεις προς την Επιτροπή</p> <p>Βαθμός αποδοχής: δεκτή· εν μέρει δεκτή· μη δεκτή. Βαθμός υλοποίησης: πλήρως· ως επί το πλείστον· εν μέρει· δεν υλοποιήθηκε.</p>	Αποδοχή	Υλοποίηση μέχρι τον Απρίλιο του 2024	Αλλαγή έως τον Νοέμβριο του 2025
<p>3γ) Να αντιμετωπίσει τις αδυναμίες που εντοπίστηκαν κατά την υλοποίηση των ΕΥΜ από τα κράτη μέλη και να αυξήσει την αποτελεσματικότητα της ενωσιακής συγχρηματοδότησης της ΕΕ· να προβαίνει σε έγκαιρη και προορατική χρήση όλων των διαθέσιμων εργαλείων προκειμένου να διασφαλίζεται η έγκαιρη ολοκλήρωση του δικτύου, και να συγκροτήσει εξειδικευμένα κέντρα ικανοτήτων, αφενός, για την αξιολόγηση της ποιότητας της τεκμηρίωσης που συγκεντρώνουν οι φορείς υλοποίησης των έργων, και, αφετέρου, για τον συντονισμό των προσπαθειών καθοδήγησης και κατεύθυνσής τους.</p>			-
4) Αξιοποίηση της πείρας που έχει αποκομιστεί από τις εκτελεστικές αποφάσεις και ενίσχυση του ρόλου των ευρωπαϊών συντονιστών			
<p>4α) Να αναπτύξει περαιτέρω το νέο εργαλείο των εκτελεστικών αποφάσεων, προτείνοντας την έκδοση εκτελεστικής απόφασης για κάθε διασυνοριακή ΕΥΜ που θα συγχρηματοδοτηθεί κατά την περίοδο 2021-2027. Οι αποφάσεις αυτές πρέπει να αποσαφηνίζουν τους κανόνες και τις αρμοδιότητες όλων των μερών, συμπεριλαμβανομένης της Επιτροπής· πρέπει να περιλαμβάνουν δήλωση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων (π.χ. αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, στόχοι των προβλέψεων για την κυκλοφορία) και των ορόσημων, καθώς και δέσμευση εκ μέρους όλων των κρατών μελών να κοινοποιούν τα αποτελέσματα της εκ των υστέρων αξιολόγησης στην Επιτροπή.</p>			Ελαφρά βελτίωση (χωρίς αλλαγή κατηγορίας)
<p>4β) Μετά τη θέσπιση της νέας νομικής βάσης που προτείνεται στη σύσταση 1, στοιχείο α), να προτείνει επίσης εκτελεστική απόφαση για κάθε ΕΥΜ με «διασυνοριακό αντίκτυπο».</p>			-
<p>4γ) Να ενδυναμώσει τον ρόλο των ευρωπαϊών συντονιστών, ενισχύοντας την επιβολή των προγραμμάτων εργασίας για τους διαδρόμους, επιτρέποντας την παρουσία τους σε βασικές συνεδριάσεις των διοικητικών συμβουλίων και βελτιώνοντας τον ρόλο τους από την άποψη της γνωστοποίησης των στόχων πολιτικής του ΔΕΔ-Μ.</p>			-

Πηγή: ΕΕΣ.

Συντομογραφίες

Συντομογραφία	Ορισμός/Εξήγηση
ΔΕΔ-Μ	Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών
ΕΥΜ	Εμβληματική υποδομή μεταφορών

Γλωσσάριο

Όρος	Ορισμός/Εξήγηση
Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών	Σύνολο έργων για την ανάπτυξη υποδομών οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών μεταφορών, το οποίο εντάσσεται στο πλαίσιο της πολιτικής για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, δορυφορικό σύστημα πλοήγησης και έξυπνα συστήματα διαχείρισης των μεταφορών.
Εμβληματική υποδομή μεταφορών	Στην ειδική έκθεση 10/2020 του ΕΕΣ, κάθε συγχρηματοδοτούμενη από την ΕΕ υποδομή μεταφορών με συνολικό επιλέξιμο κόστος άνω του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ. Επιπλέον, ίσχυαν τα ακόλουθα: πρέπει να είχε διατεθεί ή καταβληθεί σημαντικό ποσό ενωσιακής συγχρηματοδότησης (χωρίς ποσοτικό κατώτατο όριο)· η ΕΥΜ πρέπει να είχε σημασία για το δίκτυο μεταφορών της ΕΕ (ιδίως όσον αφορά τις διασυνοριακές συνδέσεις) και να αναμενόταν να έχει μετασχηματιστικό κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο.

Απαντήσεις της Επιτροπής

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

Χρονογραμμή

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

Κλιμάκιο ελέγχου

Στις ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργεί το κλιμάκιο επί πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπο ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου II (Επενδύσεις υπέρ της συνοχής, της ανάπτυξης και της κοινωνικής ένταξης), του οποίου προεδρεύει η Annemie Turtelboom, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν η Annemie Turtelboom, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενη από τους Eric Braucourt, προϊστάμενο του ιδιαίτερου γραφείου της, Guido Fara, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο της και υπεύθυνο έργου, Gediminas Macys, διοικητικό στέλεχος, Manja Ernst, ελέγκτρια, Rafal Gorajski, ελεγκτή, και Zsofia Kelemen, ασκούμενη. Στην επικαιροποίηση συνεισέφερε επίσης ο νυν συνταξιούχος υπάλληλος του ΕΕΣ, Luc T'Joen, υπεύθυνος έργου στην ειδική έκθεση 10/2020. Γλωσσική υποστήριξη παρείχε ο Richard Moore και η Alexandra Damir-Binzaru υποστήριξη για τη δημιουργία των γραφικών.



Από αριστερά: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2026

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) ορίζεται στην [απόφαση αριθ. 6-2019 του ΕΕΣ](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ισχύει, επομένως, ως γενικός κανόνας ότι η περαιτέρω χρήση επιτρέπεται υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Κατά την περαιτέρω χρήση απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, απαιτείται πρόσθετη έγκριση.

Όταν παραχωρείται η έγκριση, αυτή ακυρώνει και αντικαθιστά την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στη χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, οι λογότυποι και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση.

Το σύνολο των ιστότοπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του ονόματος χώρου «europa.eu» παρέχει συνδέσμους προς ιστότοπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

HTML	ISBN 978-92-849-6198-6	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/5670984	QJ-01-25-061-EL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6199-3	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/8636971	QJ-01-25-061-EL-N

Παραπομπή στην παρούσα έκθεση να γίνεται ως εξής:

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, [ειδική έκθεση 02/2026](#), με τίτλο «Υποδομές μεταφορών της ΕΕ – Περαιτέρω καθυστερήσεις και ορισμένες αυξήσεις κόστους, αλλά με ενισχυμένο πλαίσιο διακυβέρνησης για το μέλλον (επικαιροποίηση της ειδικής έκθεσης 10/2020 του ΕΕΣ)», Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2026.

Τα πολύ μεγάλα έργα είναι κομβικής σημασίας για την ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών της ΕΕ. Το 2020, δημοσιεύσαμε ειδική έκθεση στην οποία επισημαίνονταν σημαντικές καθυστερήσεις, αυξήσεις κόστους, ανεπαρκής συντονισμός μεταξύ των κρατών μελών και αδυναμίες σε ό,τι αφορά την εποπτεία από μέρους της Επιτροπής. Η παρούσα έκθεση αποτελεί μια επικαιροποίηση, καθώς λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα έκτοτε. Παρατηρήσαμε περαιτέρω αύξηση του κόστους των πολύ μεγάλων έργων συνδυαστικά, οφειλόμενη κατά κύριο λόγο σε δύο από αυτά, καθώς και πρόσθετες καθυστερήσεις που υποδηλώνουν τη μη εμπρόθεσμη ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου της ΕΕ μέχρι το 2030. Το 2024 θεσπίστηκαν νέες νομικές διατάξεις που έχουν τη δυνατότητα να βελτιώσουν την εποπτεία της Επιτροπής όσον αφορά την υλοποίηση του δικτύου. Ωστόσο, οι αλλαγές θα αφορούν κυρίως έργα με ημερομηνία εκκίνησης μεταγενέστερη των πολύ μεγάλων έργων που ελέγξαμε.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/contact
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Μέσα κοινωνικής δικτύωσης: @EUauditors