

Prometna infrastruktura u EU-u

Došlo je do daljnjih kašnjenja i određenih povećanja troškova, ali uveden je ojačan upravljački okvir za budućnost (ažuriranje tematskog izvješća Revizorskog suda 10/2020)



EUROPSKI
REVIZORSKI
SUD

Sadržaj

Odlomak

01 – 06 | **Glavne poruke**

01 – 04 | **Zašto je ovo područje važno**

05 – 06 | **Što je Sud utvrdio**

07 – 33 | **Detaljnije o opažanjima Suda**

07 – 20 | **Osnovna mreža TEN-T neće se dovršiti do roka predviđenog za 2030. te je za dva važna projekta prometne infrastrukture došlo do daljnjih znatnih povećanja troškova**

09 – 12 | Znatna daljnja povećanja troškova za dva važna projekta prometne infrastrukture

13 – 20 | Osnovna mreža neće se dovršiti do roka predviđenog za 2030. zbog daljnjih kašnjenja

21 – 33 | **Nedavno je uveden ojačan upravljački okvir, ali prethodne pravne odredbe rijetko su se primjenjivale**

24 | Komisija je samo jednom primijenila pravne odredbe kako bi reagirala na kašnjenja u dovršetku mreže

25 – 30 | Uredbom o mreži TEN-T iz 2024. Komisiji su stavljene na raspolaganje dodatne pravne odredbe za nadzor nad uvođenjem mreže

31 – 33 | Provedena je većina preporuka iz 2020. koje je Komisija prihvatila

Prilozi

Prilog I. – O reviziji

Prilog II. – Glavne izmjene uvedene Uredbom o mreži TEN-T iz 2024.

Prilog III. – Praćenje provedbe preporuka Suda iz tematskog izvješća 10/2020

Pokrate i skraćeni nazivi

Pojmovnik

Odgovori Komisije

Kronologija

Revizorski tim

01

Glavne poruke

Zašto je ovo područje važno

- 01** Transeuropska prometna mreža (TEN-T) okosnica je europske mreže za cestovni, željeznički, pomorski i zračni promet te promet unutarnjim plovnim putovima. „Megaprojekti”, tj. veliki prometni projekti koji često imaju prekograničnu dimenziju, ključni su za izgradnju dionica te mreže koje nedostaju, otklanjanje uskih grla i olakšavanje prekogranične mobilnosti.
- 02** Sud je 2020. objavio [tematsko izvješće¹](#) u kojem je procijenio Komisijinu ulogu u prometnim megaprojektima u okviru mreže TEN-T, uključujući sufinanciranje sredstvima EU-a. Sud je za te projekte upotrebljavao naziv „važni projekti prometne infrastrukture”. Takvi se projekti obično provode u obliku niza manjih projekata i mjera, za koje se sredstva EU-a za sufinanciranje dodjeljuju na pojedinačnoj osnovi. Sud je utvrdio da je u važnim projektima prometne infrastrukture koje je obuhvatio ispitivanjem dolazilo do velikih kašnjenja i povećanja troškova, kao i da koordinacija među državama članicama nije bila odgovarajuća i da su postojali nedostatci u Komisijinu nadzoru. Sud je stoga smatrao da postoji ozbiljan rizik da se osnovna prometna mreža EU-a (glavni strateški čvorovi i spojne dionice koje imaju prioritet za dovršetak) neće dovršiti do roka predviđenog za 2030.

¹ [Tematsko izvješće 10/2020](#) „Prometna infrastruktura u EU-u – Potrebno je ubrzati provedbu megaprojekata kako bi se očekivane koristi mreže ostvarile u predviđenom roku”.

- 03** Od 2020. pandemija bolesti COVID-19 i ruska ratna agresija na Ukrajinu imale su znatne posljedice za EU. Isto je vrijedilo i za osam projekata obuhvaćenih revizijom, pri čemu je u njihovu slučaju bila potrebna i prilagodba promjenama u regulatornom okviru. Nadalje, u nekim od tih projekata pojavili su se neočekivani tehnički izazovi kao što su geološka ograničenja u vezi s iskopavanjem tunela, što je doprinijelo povećanju troškova i kašnjenjima.
- 04** Cilj je ovog izvješća ažurirati ključne podatke i opažanja iz [tematskog izvješća Suda iz 2020.](#) kako bi se dionicima i javnosti pružile informacije o promjenama do kojih je u međuvremenu došlo. Sud je ujedno provjerio napredak koji je Komisija ostvarila u provedbi njegovih preporuka. Više pojedinosti o ciljevima i metodologiji ovog izvješća dostupno je u [Prilogu I.](#)

Što je Sud utvrdio

- 05** Sud zaključuje da su se od objave njegova [tematskog izvješća iz 2020.](#) kombinirani troškovi osam važnih projekata prometne infrastrukture koje je analizirao u tom izvješću dodatno povećali. Razlog su ponajprije velika povećanja troškova za dva projekta, dok je preostalih šest projekata ukupnom povećanju doprinijelo u ograničenoj mjeri (za dva od njih troškovi su se povećali, a za četiri smanjili). Sud je utvrdio dodatna kašnjenja u provedbi pet projekata. Uzimajući u obzir da se važnim projektima prometne infrastrukture uspostavljaju ključne prometne veze, to znači da se osnovna mreža EU-a neće dovršiti do roka predviđenog za 2030. Izmijenjenom [Uredbom o mreži TEN-T](#) koja je donesena 2024. uvedene su dodatne pravne odredbe koje uključuju Komisijin nadzor nad uvođenjem te mreže. Njima bi se mogli riješiti neki od problema utvrđenih u prethodnom izvješću Suda. Međutim, prerano je da se procijeni kako će se te nove odredbe primjenjivati u praksi, a te će izmjene u svakom slučaju prije svega biti relevantne za projekte s čijom se provedbom započelo nakon projekata koje je Sud obuhvatio revizijom.
- 06** U svrhu otklanjanja nedostataka utvrđenih u [tematskom izvješću iz 2020.](#) Sud je Komisiji iznio četiri preporuke koje su se sastojale od 12 potpreporuka. Od tih je potpreporuka Komisija u potpunosti ili djelomično provela šest potpreporuka koje je u to vrijeme prihvatila. U slučaju šest potpreporuka koje nije prihvatila nije poduzela nikakve mjere.

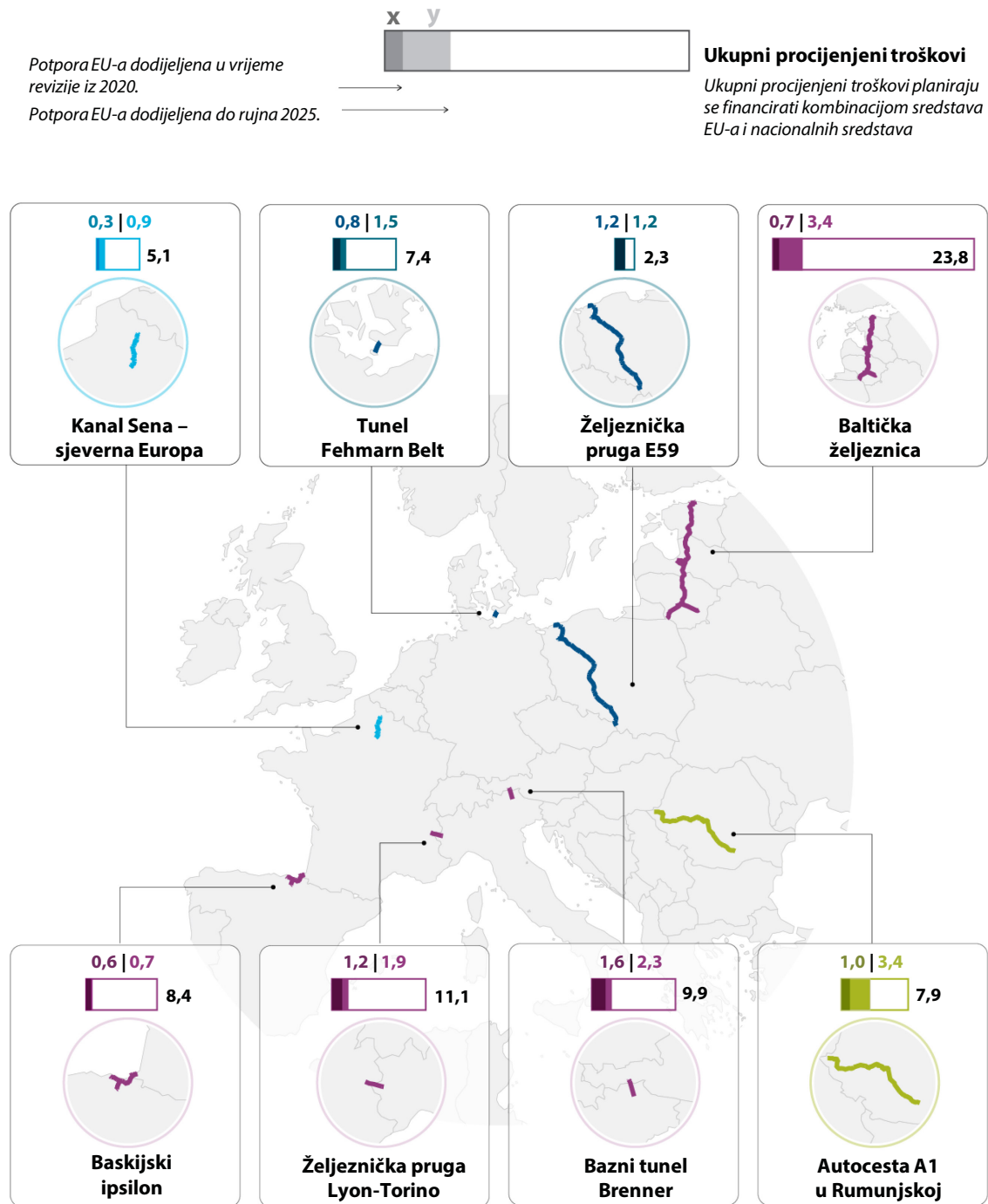
02 Detaljnije o opažanjima Suda

Osnovna mreža TEN-T neće se dovršiti do roka predviđenog za 2030. te je za dva važna projekta prometne infrastrukture došlo do daljnjih znatnih povećanja troškova

- 07** Sud je ažurirao iznose ukupnih procijenjenih troškova i sufinanciranja sredstvima EU-a² (*slika 1.*) za osam važnih projekata prometne infrastrukture analiziranih u [tematskom izvješću iz 2020.](#)

² Tematsko izvješće 10/2020, tablica 1.

Slika 1. | Ukupni procijenjeni troškovi i dodijeljena sredstva EU-a za sufinansiranje za osam važnih projekata prometne infrastrukture



Napomena: svi su iznosi izraženi u milijardama eura. Iznosi ukupnih troškova odnose se na najnovije dostupne procjene troškova, koje se mogu temeljiti na različitim referentnim godinama.

Boja projekta označava vrstu prijevoza: ljubičasta označava željeznički prijevoz, svijetloplava prijevoz unutarnjim plovnim putovima, zelena cestovni prijevoz, a plava više od jedne vrste prijevoza.

Izvor: Sud, na temelju informacija Komisije, nacionalnih tijela i nositelja projekata.

08 Od objave [tematskog izvješća Suda iz 2020.](#) za većinu važnih projekata prometne infrastrukture koje je Sud obuhvatio revizijom dodijeljena su dodatna bespovratna sredstva (u ukupnom iznosu od 7,9 milijardi eura). To povećanje sredstava EU-a za sufinanciranje nije automatska posljedica povećanja ukupnih troškova pojedinačnih važnih projekata prometne infrastrukture jer se ta sredstva EU-a ne dodjeljuju kao fiksni postotak ukupnih troškova.

Znatna daljnja povećanja troškova za dva važna projekta prometne infrastrukture

09 Opseg megaprojekata često se znatno izmijeni od trenutka njihova izvornog projektiranja i osmišljavanja do početka građevinskih radova ili čak i tijekom njihova dovršetka. U spoju s neočekivanom složenošću projekata i neplaniranim događajima (odlomak [03](#)) to često vodi do povećanja troškova u odnosu na izvorne procjene³. Sud je u [tematskom izvješću iz 2020.](#) naveo da su se ukupni stvarni troškovi (tj. bez inflacije) za osam analiziranih važnih projekata prometne infrastrukture povećali za 47 % u odnosu na izvorne procjene⁴.

10 Sud je na temelju informacija nositelja projekata ažurirao analizu troškova kako bi prikazivala stanje iz studenoga 2025. ([tablica 1.](#)). Za potrebe usporedbe s [tematskim izvješćem iz 2020.](#) i kako bi se uzela obzir inflacija tijekom razdoblja provedbe, Sud je reindeksirao sve procijenjene troškove na vrijednosti iz 2019. ne uzimajući u obzir stvarni raspored plaćanja. Stoga iznosi iz [tablice 1.](#) nisu izravno usporedivi s iznosima troškova prikazanim na [slici 1.](#)

³ Flyvbjerg, B., „What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview”, *Project Management Journal*, sv. 45., br. 2., travanj/svibanj 2014., str. 9.

⁴ [Tematsko izvješće 10/2020](#), tablica 3.

Tablica 1. | Pregled promjena u troškovima za svaki važni projekt prometne infrastrukture (u milijunima eura)

Projekt	Tematsko izvješće 10/2020		Stanje u studenome 2025.		
	Izvorna procjena (u vrijednostima iz 2019.) (a) ¹	Najnovija procjena (u vrijednostima iz 2019.) (b)	Izmijenjena procjena (u vrijednostima iz 2019.) (c)	Povećanje u % u odnosu na procjenu iz izvješća iz 2020. (c / b – 1)	Povećanje u % u odnosu na izvornu procjenu (c / a – 1)
Baltička željeznica ²	4648	7000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Željeznička pruga Lyon – Torino	5203	9630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Bazni tunel Brenner	5972	8492	8373	– 1 %	+ 40 %
Tunel Fehmarn Belt ³	5016	7711	7630	– 1 %	+ 52 %
Baskijski ipilon	4675	6500	6888	+ 6 %	+ 47 %
Kanal Sena – sjeverna Europa	1662	4969	5400	+ 9 %	+ 225 %
Autocesta A1	7244	7324	6410	– 12 %	– 11 %
Željeznička pruga E59 ⁴	2113	2160	1737	– 20 %	– 18 %
Ukupno	36 533	53 786	66 455	—	—
Ukupno povećanje				+ 24 %	+ 82 %

Napomena:

svi iznosi troškova reindeksirani su na vrijednosti iz 2019. primjenom deflatora cijena za odgovarajuću godinu iz Komisijine [baze podataka AMECO](#).

- ¹ Izvorne procjene odnose se na prve dostupne procjene za svaki od projekata, što znači da se njihov opseg ili stupanj razrađenosti može razlikovati. Na primjer, željeznička pruga Lyon – Torino izvorno je osmišljena kao tunel s jednom cijevi i zatim preoblikovana u tunel s dvije cijevi. Slično tome, procjena iznesena za kanal Sena – sjeverna Europa izrađena je prije provedbe studija izvedivosti.
- ² Izmijenjena procjena odnosi se na dovršetak cjelokupnog projekta do 2030. Projekt je u međuvremenu podijeljen u dvije faze ([okvir 1.](#)).
- ³ Nositelj projekta nije ažurirao procjenu od objave tematskog izvješća Suda iz 2020. U novoj, različitoj vrijednosti odražava se samo indeksacija.
- ⁴ Troškovi bez dionice Świnoujście – Szczecin kao i u tematskom izvješću iz 2020.

Izvor: Komisija, nacionalna tijela i nositelji projekata.

- 11** Najnoviji procijenjeni ukupni troškovi za navedenih osam važnih projekata prometne infrastrukture sada zajedno dosežu gotovo dvostruko veći iznos od izvornoga. Tijekom posljednjih pet godina dodatni troškovi za tih osam projekata, bez inflacije, povećali su se za 24 %. Razlog za to povećanje ponajprije leži u znatnom povećanju troškova za dva projekta: Baltička željeznica (*okvir 1.*) i željeznička pruga Lyon – Torino.
- 12** Na ukupnu razliku u procijenjenim troškovima za preostalih šest projekata otpada tek otprilike 10 % ukupnog dodatnog povećanja. Na primjer, za kanal Sena – sjeverna Europa, za koji je Sud u izvješću iz 2020. utvrdio najveći postotak povećanja troškova u odnosu na izvornu procjenu, sada je došlo do dodatnog povećanja troškova od 9 %. U dvama su slučajevima (autocesta A1 i željeznička pruga E59) najnovije procjene troškova zapravo manje od izvornih kad se uzme u obzir inflacija.

Okvir 1.

Baltička željeznica: troškovi su se od 2020. gotovo udvostručili

U vrijeme izrade [tematskog izvješća Suda iz 2020.](#) službeni procijenjeni troškovi projekta baltičke željeznice iznosili su 5,8 milijardi eura (u vrijednostima iz 2017.). Sud je u tom izvješću istaknuo da bi na temelju tada dostupnih informacija troškovi mogli dodatno porasti te da su ukupni troškovi prilagođeni za rizik iznosili 7 milijardi eura.

Nositelj projekta baltičke željeznice proveo je 2024. novu analizu i zaključio da su procijenjeni ukupni troškovi cjelovitog projekta porasli na 23,8 milijardi eura u cijenama iz 2023. Glavni razlozi utvrđeni u analizi bili su nedostatna razrađenost i detaljnost prethodnih procjena (koje su bile uzrok otprilike polovice povećanja troškova) te promjene u opsegu i nacrtu projekta. U zajedničkom revizijskom izvješću⁵ državnih revizijskih institucija triju baltičkih zemalja uključenih u taj projekt rezultati te analize velikim su dijelom potvrđeni.

Važno je napomenuti da je nositelj projekta istaknuo rizik od toga da nova procjena i dalje nije nužno potpuno točna jer su projektne studije s cjelovitim podacima (koje su činile temelj za tu procjenu) bile dostupne samo za jednu trećinu ukupne duljine pruge. Kad je riječ o vremenskom okviru, projektni partneri odlučili su podijeliti projekt u dvije faze: prva uključuje prugu sa samo jedim kolosijekom (s ukupnim troškovima od 15,3 milijarde eura) koja se treba dovršiti do 2030., a druga cjelovitiji projekt bez preciznih rokova. Zbog dugog razdoblja izvođenja radova nakon dovršetka druge faze troškovi tog projekta vjerojatno će biti veći od 23,8 milijardi eura.

⁵ Državni ured za reviziju Republike Estonije, Državni ured za reviziju Republike Latvije, Državni ured za reviziju Republike Litve: „[Review on the Rail Baltica project](#)”, zajednički pregled, Tallinn, Riga, Vilnius, 11. lipnja 2024.

Osnovna mreža neće se dovršiti do roka predviđenog za 2030. zbog daljnjih kašnjenja

- 13** Megaprojekti često imaju duge vremenske okvire provedbe i u mnogima od njih dolazi do kašnjenja u odnosu na izvorne planove⁶. Na njih ujedno utječu vanjski čimbenici, kao što je opisano u odlomku **03**. Sud je u [tematskom izvješću iz 2020.](#) utvrdio da za osam važnih projekata prometne infrastrukture koje je obuhvatio ispitivanjem prosječno kašnjenje iznosi 11 godina⁷. Sud je ažurirao tu analizu kako bi prikazivala stanje iz studenoga 2025. i utvrdio da je došlo do daljnjih kašnjenja ([tablica 2.](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, str. 9. – 11.

⁷ [Tematsko izvješće 10/2020](#), odlomak 53. i slika 5.

Tablica 2. | Kašnjenja u svakom od važnih projekata prometne infrastrukture

Projekt	Izvorni planovi ¹		Tematsko izvješće 10/2020	Stanje u studenome 2025.		
	Vremenski okvir provedbe (u godinama)	Procijenjena godina puštanja u promet	Procijenjena godina puštanja u promet	Izmijenjena godina puštanja u promet	Kašnjenje u odnosu na tematsko izvješće 10/2020 (u godinama)	Kašnjenje u odnosu na izvorne planove (u godinama)
Željeznička pruga Lyon – Torino	7	2015.	2030.	2033.	3	18
Bazni tunel Brenner	9	2016.	2028.	2032.	4	16
Tunel Fehmarn Belt	10	2018.	2028.	2029.	1	11
Baskijski ipilon	4	2010.	2023.	2030. ²	7	20
Kanal Sena – sjeverna Europa	10	2010.	2028.	2032.	4	22
Prosjek					4	17
Baltička željeznica	10	2026.	2030.	— ³	da	> 4
Željeznička pruga E59	<i>razlikuje se ovisno o dionici</i>			—	—	—
Autocesta A1	<i>razlikuje se ovisno o dionici</i>			2029.	—	—

Napomena:

budući da se za projekte željezničke pruge E59 i autoceste A1 vremenski okviri provedbe razlikuju ovisno o dionici, Sud nije izračunao kašnjenja na razini cijelog projekta.

¹ Izvorni planovi najstariji su postojeći planovi za svaki od projekata, što znači da se njihov opseg ili stupanj razrađenosti može razlikovati. Na primjer, izvorna godina otvaranja kanala Sena – sjeverna Europa utvrđena je prije provedbe studija izvedivosti.

² Iako je Komisija obavijestila Sud da će projekt vjerojatno biti dovršen 2030., informacije nositelja projekta upućuju na 2035. kao godinu dovršetka.

³ Nije procijenjena godina otvaranja za cjeloviti projekt. Za prvu fazu projekta otvorenje je prema procjenama predviđeno za 2030.

Izvor: Komisija, nacionalna tijela i nositelji projekata.

- 14** Analiza koju je proveo Sud pokazuje da je u pet važnih projekata prometne infrastrukture za koje je mogao prikupiti potrebne informacije došlo do prosječnog daljnjeg kašnjenja od četiri godine u odnosu na stanje u vrijeme izrade [tematskog izvješća iz 2020.](#) Time se prosječno kašnjenje za tih pet projekata povećalo na 17 godina u odnosu na izvorni planirani vremenski okvir.
- 15** U slučaju baltičke željeznice prethodno navedeno kašnjenje neizbježno će se dodatno povećati jer će prema najnovijem planu iz studenoga 2025. tek prva faza projekta biti spremna do 2030. Međutim, Sud nije mogao kvantificirati to povećanje jer za drugu fazu ne postoji vremenski okvir provedbe ([okvir 1.](#)). Slično tome, za željezničku prugu E59 u vrijeme izrade ovog izvješća nisu bile dostupne informacije o tome kad će cijeli taj projekt biti dovršen.
- 16** Kašnjenja u provedbi mogu utjecati na funkcioniranje samih važnih projekata prometne infrastrukture, kao i na prometnu mrežu EU-a. Sud je ažurirao svoju procjenu rizika u vezi s vjerojatnim stanjem uvođenja te mreže⁸ uzimajući u obzir procijenjene datume dovršetka svakog važnog projekta prometne infrastrukture. Pritom je razmotrio je li vjerojatno da će sami važni projekti prometne infrastrukture biti u potpunosti pušteni u promet do 2030. i da će njihove pristupne dionice i priključna infrastruktura biti modernizirane do istog roka kako bi se zajamčio potpuni učinak mreže. Naposljetku, Sud je procijenio je li vjerojatno da će se na tim dionicama do 2030. ispuniti zahtjevi iz 2013. u pogledu teretnih željezničkih pruga mreže TEN-T ([slika 2.](#)).

⁸ [Tematsko izvješće 10/2020](#), tablica 2.

Slika 2. | Vjerojatno stanje u provedbi važnih projekata prometne infrastrukture do 2030.

Procjena stanja iz studenoga 2025.

	Projekt će se u potpunosti pustiti u promet do 2030.		Projekt i priključna infrastruktura u potpunosti će se pustiti u promet do 2030.		Zahtjevi u pogledu željezničkog prijevoza tereta u okviru mreže TEN-T u potpunosti će se ispuniti do 2030., uključujući priključnu infrastrukturu	
	Izvješće iz 2020.	Novo izvješće iz 2025.	Izvješće iz 2020.	Novo izvješće iz 2025.	Izvješće iz 2020.	Novo izvješće iz 2025.
Baltička željeznica						
Željeznička pruga Lyon-Torino						
Bazni tunel Brenner						
Tunel Fehmarn Belt						
Baskijski ipsilon						
Kanal Sena – sjeverna Europa					nije primjenjivo	
Željeznička pruga E59						
Autocesta A1 u Rumunjskoj					nije primjenjivo	

¹ Sud je procijenio da je vjerojatnost mala za dionicu projekta u Francuskoj i srednja za dionicu u Italiji.

² Sud je procijenio da je vjerojatnost mala za dionicu projekta u Italiji, srednja za dionicu u Njemačkoj i velika za dionicu u Austriji.

³ Sud je procijenio da je vjerojatnost mala za dionicu projekta u Njemačkoj i velika za dionicu u Danskoj. Sud ostaje pri toj procjeni u ovom izvješću.

⁴ Sud je procijenio da je vjerojatnost mala za dionicu projekta u Njemačkoj i velika za dionicu u Danskoj. Sud ostaje pri toj procjeni u ovom izvješću.

⁵ Iako je Komisija obavijestila Sud da će projekt vjerojatno biti dovršen 2030., informacije nositelja projekta upućuju na to da će se dovršiti tek 2035.

⁶ Sud je procijenio da je vjerojatnost srednja za dionicu projekta u Francuskoj i velika za dionicu u Španjolskoj.

Napomena: zahtjevi u pogledu mreže TEN-T uključuju elektrifikaciju, osovinsko opterećenje od najmanje 22,5 tona, minimalnu brzinu od 100 km/h, duljinu vlaka od najmanje 740 m, širinu kolosijeka od 1435 mm i uporabu Europskog sustava za upravljanje željezničkim prometom.

Izvor: Sud, na temelju informacija Komisije, nacionalnih tijela i nositelja projekata.

- 17** Za većinu važnih projekata prometne infrastrukture stanje se dodatno pogoršalo u odnosu na vrijeme u kojem je Sud pripremao prethodno tematsko izvješće. Za tri projekta (bazni tunel Brenner, željeznička pruga Lyon – Torino i kanal Sena – sjeverna Europa) sada se službeno procjenjuje da će se dovršiti nakon 2030., što znači da se osnovna prometna mreža EU-a neće dovršiti do roka predviđenog za 2030. U slučaju baltičke željeznice 2020. očekivalo se da će biti u potpunosti dovršena do 2030., no za taj projekt sada nema vremenskog okvira za potpuni dovršetak (odlomak 15). S druge strane, za jedan važni projekt prometne infrastrukture, tj. autocestu A1 u Rumunjskoj, prognoza se poboljšala: sada se očekuje da će se sve dionice otvoriti prije 2030.
- 18** Kad se uzmu u obzir svi važni projekti prometni infrastrukture i njihova priključna infrastruktura, Sud ostaje pri zaključku iz 2020. da većina projekata obuhvaćenih revizijom vjerojatno neće biti u potpunosti puštena u promet do 2030. Za većinu tih projekata ujedno se bilježe dodatna kašnjenja vezi s ispunjavanjem zahtjeva u pogledu željezničkog prijevoza tereta iz Uredbe o mreži TEN-T iz 2013., koja je bila na snazi u vrijeme prethodne revizije koju je Sud proveo.
- 19** Sud je u [tematskom izvješću iz 2020.](#) utvrdio i da bi kašnjenja povezana s planiranjem i provedbom mogla dovesti do dodatnih troškova. To se odnosilo na tunel Fehmarn Belt, u slučaju kojeg je nositelj projekta na temelju ugovora koji je sklopio s danskim tijelima mogao potraživati određene ugovorne naknade (na primjer za troškove poslovanja konzorcija ili izmjene cijena materijala) ako se početak radova morao odgoditi jer nisu ishođene potrebne dozvole. Budući da je do takve odgode došlo, primijenjena je povezana klauzula iz ugovora kako bi se izbjegla potreba za raskidanjem ugovora i pokretanjem natječaja radi sklapanja novih. Tijekom izrade izvješća iz 2020. nositelj tog projekta obavijestio je Sud da namjerava zatražiti isplatu takvih naknada sufinanciranih sredstvima EU-a⁹.
- 20** Tijekom izrade ovog izvješća Komisija je obavijestila Sud da je nositelj projekta u međuvremenu podnio zahtjev za isplatu naknada, među ostalim za tu vrstu troškova, i da je CINEA (Komisijina izvršna agencija zadužena za upravljanje povezanim bespovratnim sredstvima EU-a) prihvatila taj zahtjev. Ukupni iznos povezan s troškovima nastalim zbog odgode početka radova koji je dosad financiran iz proračuna EU-a doseže 14,8 milijuna eura.

⁹ [Tematsko izvješće 10/2020](#), odlomak 44.

Nedavno je uveden ojačan upravljački okvir, ali prethodne pravne odredbe rijetko su se primjenjivale

- 21** Sud je u [tematskom izvješću iz 2020.](#) istaknuo da Komisija raspolaže ograničenim pravnim instrumentima s pomoću kojih može reagirati na kašnjenja u uvođenju osnovne prometne mreže EU-a. Istaknuo je i da Komisija još nije bila iskoristila dostupne instrumente, kao što je članak 56. [Uredbe o mreži TEN-T iz 2013.](#)¹⁰ Ujedno je iznio Komisiji niz preporuka s ciljem poboljšanja financijskog upravljanja sredstvima EU-a za sufinanciranje megaprojekata.
- 22** Tijekom 2024. [Uredba o mreži TEN-T](#) korjenito je izmijenjena. Uveden je novi skup ciljeva i rokova za dovršetak, kao i pravne odredbe na temelju kojih Komisija treba nadzirati uvođenje mreže (pregled glavnih izmjena u odnosu na prethodnu inačicu Uredbe dostupan je u [Prilogu II.](#)).
- 23** Sud je pri pripremi ovog izvješća provjerio sljedeće:
- je li Komisija od 2020. primijenila postupak iz članka 56.;
 - mogu li se novim ili izmijenjenim pravnim odredbama iz [Uredbe o mreži TEN-T iz 2024.](#) otkloniti dva horizontalna uzroka kašnjenja koja je Sud istaknuo u [tematskom izvješću iz 2020.](#), tj. (i) složena prekogranična koordinacija i (ii) izdavanje dozvola u državama članicama; te
 - je li Komisija provela preporuke Suda iz 2020.

¹⁰ [Tematsko izvješće 10/2020](#), odlomak 26.

Komisija je samo jednom primijenila pravne odredbe kako bi reagirala na kašnjenja u dovršetku mreže

24 U skladu s člankom 56. [Uredbe o mreži TEN-T iz 2013.](#) Komisija od država članica može zatražiti da navedu razloge zbog kojih je došlo do znatnih kašnjenja u dovršetku osnovne mreže te zatim pokrenuti savjetovanje s ciljem rješavanja problema koji je prouzročio kašnjenje. Sud je u [tematskom izvješću iz 2020.](#) utvrdio da Komisija nijednom nije primijenila tu pravnu odredbu¹¹. U svim odabranim važnim projektima prometne infrastrukture za koje je Sudu dostavljen procijenjen raspored provedbe dosad je došlo do kašnjenja (odlomak [13](#) i [tablica 2.](#)), a u slučaju triju projekata sada je očito da će biti pušteni u promet tek nakon roka utvrđenog za 2030. Međutim, Komisija je obavijestila Sud da postupak iz članka 56. nije pokrenut ni za jedan od važnih projekata prometne infrastrukture obuhvaćenih ovim izvješćem. Od objave [tematskog izvješća iz 2020.](#) Komisija je taj postupak ukupno pokrenula samo jednom, i to za jedan drugi megaprojekt u Francuskoj.

Uredbom o mreži TEN-T iz 2024. Komisiji su stavljene na raspolaganje dodatne pravne odredbe za nadzor nad uvođenjem mreže

25 [Uredbom o mreži TEN-T iz 2024.](#) za Komisiju su uvedeni novi zahtjevi i pravne odredbe u vezi s nadzorom nad dovršetkom prometne mreže u državama članicama ([Prilog II.](#)). Sud smatra da je to (zajedno s povezanom [Direktivom o pojednostavnjenju mjera za izdavanje dozvola](#) donesenom 2021.) potencijalno poboljšanje kad je riječ o otklanjanju dvaju glavnih uzroka kašnjenja (odlomak [23](#)) koje je Sud utvrdio u [tematskom izvješću iz 2020.](#) Međutim, djelotvornost tih odredbi u konačnici će ovisiti o tome primjenjuje li ih Komisija aktivno i postupaju li države članice potom u skladu s njima. U svakom slučaju, te su odredbe prije svega relevantne za projekte koji su u fazi planiranja te će stoga imati tek ograničen učinak na projekte iz uzorka Suda.

26 [Uredbom o mreži TEN-T iz 2024.](#) upravljački je okvir ojačan s ciljem rješavanja problema u vezi s prekograničnom koordinacijom. Integracijom koridora osnovne mreže i željezničkih teretnih koridora u europske prometne koridore vjerojatno će se staviti veći naglasak na operativne aspekte u procesu planiranja. Ojačana je i uloga europskih koordinatora, koji pružaju potporu Komisiji u nadzoru nad dovršetkom osnovne mreže u državama članicama, te ona sad uključuje službeno savjetovanje o dodjeli sredstava EU-a za sufinanciranje infrastrukturnih projekata duž koridora za koji je određeni koordinador odgovoran.

¹¹ [Tematsko izvješće 10/2020](#), odlomak 26.

- 27** Novom uredbom prošireno je područje primjene provedbenih akata Komisije. Riječ je o obvezujućim pravnim dokumentima upućenim državama članicama koji sadržavaju odredbe o vremenskim okvirima i upravljanju za specifične projekte. Sud je već u [tematskom izvješću iz 2020.](#) procijenio da su provedbeni akti pozitivan instrument kojim Komisija može ojačati svoj nadzor nad dovršetkom osnovne mreže¹². Na temelju prethodnog pravnog okvira ti su se akti mogli donijeti samo za projekte s prekograničnom dimenzijom. Međutim, provedbeni akti sad će se odnositi na cijele prometne koridore te se prema potrebi naglasak može staviti na određene dionice ili projekte u okviru osnovne mreže.
- 28** Nadalje, [Uredbom o mreži TEN-T iz 2024.](#) uvedena je nova pravna obveza prema kojoj države članice moraju uskladiti svoje nacionalne prometne planove s prioritetima EU-a. U nacionalnim prometnim planovima moraju se uzeti u obzir planovi rada koje su izradili europski koordinatori i svi doneseni provedbeni akti. Države članice dužne su podnijeti te planove Komisiji, koja potom izdaje službeno mišljenje koje nije obvezujuće.
- 29** Iako [Uredba o mreži TEN-T iz 2024.](#) sama po sebi ne sadržava odredbe kojima se poboljšavaju postupci izdavanja dozvola, ona se nadovezuje na [Direktivu EU-a iz 2021.](#) o pojednostavnjenju mjera za izdavanje dozvola. U skladu s tom direktivom države članice moraju smanjiti opterećenje povezano s izdavanjem dozvola za projekte na ključnim dionicama osnovne mreže EU-a, i to imenovanjem jedinstvene kontaktne točke za nositelje projekta, pojednostavnjenjem postupaka i utvrđivanjem maksimalnog vremenskog okvira za donošenje odluke (uz ograničene iznimke). Kad je riječ o prekograničnim postupcima izdavanja dozvola, europski koordinatori imaju pravo dobiti informacije o postupku i zatražiti izvješća o napretku u slučaju kašnjenja.
- 30** Međutim, učinak te direktive u velikoj mjeri ovisi o njezinu pravilnom i pravodobnom prenošenju u nacionalno pravo. U vrijeme izrade ovog izvješća Komisija je vodila postupke zbog povrede prava u vezi s prenošenjem te direktive u nacionalno pravo protiv pet država članica.

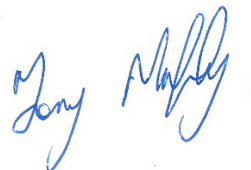
¹² [Tematsko izvješće 10/2020](#), odlomci 75. – 78.

Provedena je većina preporuka iz 2020. koje je Komisija prihvatila

- 31** Sud je u [tematskom izvješću iz 2020.](#) iznio 12 potpreporuka za unapređenje dugoročnog planiranja ulaganja u važne projekte prometne infrastrukture, upravljanja takvim ulaganjima i nadzora nad njima. Komisija je u potpunosti ili djelomično prihvatila šest od tih potpreporuka.
- 32** Sud je u [poglavlju 3. godišnjeg izvješća za 2023.](#) već izvijestio o napretku i pravodobnosti u provedbi potpreporuka koje je Komisija prihvatila. Utvrdio je da su četiri potpreporuke provedene pravodobno, ili u potpunosti ili u znatnoj mjeri. U provedbi preostalih dviju preporuka došlo je do kašnjenja te su one stoga bile provedene tek djelomično. U slučaju preostalih šest potpreporuka, koje Komisija nije prihvatila, nije bilo nikakvih promjena niti je Komisija poduzela ikakve mjere u njihovu pogledu.
- 33** Sud je utvrdio da je od objave njegova godišnjeg izvješća za 2023. došlo do određenog napretka u provedbi potpreporuke o dodatnoj razradi instrumenta provedbene odluke (točka (a) 4. preporuke). Naime, Komisija je donijela nove ili ažurirane pravne akte kojima su obuhvaćeni projekti kanala Sena – sjeverna Europa, baltičke željeznice i željezničke pruge Lyon – Torino ([Prilog III.](#)).

Ovo je izvješće usvojilo II. revizijsko vijeće, kojim predsjedava članica Revizorskog suda Annemie Turtelboom, na sastanku održanom u Luxembourggu 3. prosinca 2025.

za Revizorski sud



Tony Murphy
predsjednik

Prilozi

Prilog I. – O reviziji

- 01** Sud je 2020. objavio [tematsko izvješće](#) u kojem je procijenio Komisijinu ulogu u jamčenju kvalitetnog planiranja i učinkovitosti megaprojekata s prekograničnom dimenzijom sufinanciranih sredstvima EU-a (za koje je Sud upotrebljavao naziv „važni projekti prometne infrastrukture”). Za potrebe te revizije sastavio je uzorak od osam takvih projekata koji su bili ključni za postizanje cilja dovršetka osnovne prometne mreže EU-a do 2030.
- 02** Sud je u tom izvješću zaključio da nije vjerojatno da će ta mreža do 2030. funkcionirati u punom kapacitetu jer za šest od osam važnih projekata prometne infrastrukture, kao i njihove pristupne dionice i priključnu infrastrukturu, nije bilo vjerojatno da će u tom roku postati potpuno operativni. Razlozi za to bili su višestruki:
- nacionalni prioriteti i administrativni postupci znatno su se razlikovali među državama članicama, čime se usporavao napredak u prekograničnom povezivanju. Komisija je raspolagala tek ograničenim pravnim instrumentima s pomoću kojih je mogla zajamčiti da se ispune dogovorene obveze i nije ih u potpunosti iskoristavala;
 - bilo je potrebno kvalitetnije planiranje, pri čemu su prognoze prometa često bile pretjerano optimistične ili loše koordinirane na prekograničnoj razini. Države članice nisu djelotvorno upotrebljavale analize troškova i koristi kao instrument za donošenje odluka o cijelim projektima, zbog čega su se smanjivale transparentnost i pouzdanost;
 - provedba projekata bila je neučinkovita, pri čemu je izgradnja važnih projekata prometne infrastrukture u prosjeku trajala 15 godina. Istodobno je dolazilo do velikih prekoračenja troškova i dugih kašnjenja u odnosu na izvorne rokove; te
 - Komisija je nadzor nad dovršetkom koridora osnovne mreže u državama članicama obavljala na neizravan način te se većinom usmjeravala na ostvarenja umjesto na rezultate ili dugoročnu održivost. Tada novouvedene provedbene odluke bile su korak naprijed, ali njihov opseg i mjera u kojoj se moglo zajamčiti da se one poštuju bili su suviše ograničeni da one budu instrument za jamčenje pravodobnog dovršetka mreže.

- 03** Sud je u svrhu otklanjanja tih nedostataka Komisiji iznio četiri preporuke koje su se sastojale od 12 potpreporuka (*Prilog III.*).
- 04** Sud je 2021. objavio [pregled](#) u kojem se okvir EU-a za provedbu megaprojekata uspoređuje sa sličnim okvirima u drugim zemljama. U tom je kontekstu ujedno usporedio prekoračenja proračuna i rokova za šest od osam važnih projekata prometne infrastrukture u odnosu na statistički skup od nekoliko stotina prometnih projekata u cijelom svijetu. Zaključio je da su u većini projekata odstupanja između stvarnih troškova i procijenjenih proračuna bila manja u usporedbi sa svjetskim prosjekom. Međutim, u većini od tih šest projekata kašnjenja su u prosjeku bila veća nego u usporedivim projektima u svijetu.
- 05** U ovom izvješću iznose se ažurirane informacije o promjenama u pogledu glavnih točaka iz [tematskog izvješća iz 2020.](#) od njegove objave do studenoga 2025. Sud se u prvom redu usredotočuje na promjene u troškovima i rokovima u navedenih osam važnih projekata prometne infrastrukture, kao i na Komisijinu ulogu u nadzoru nad takvim projektima. U relevantnim slučajevima uzeo je u obzir i promjene u drugim megaprojektima u sklopu osnovne mreže TEN-T. U okviru revizije ispitano je i na koji se način [izmijenjenom Uredbom o mreži TEN-T iz 2024.](#) mogu ublažiti problemi utvrđeni u [tematskom izvješću iz 2020.](#)
- 06** Kad je riječ o stanju u pogledu uvođenja mreže TEN-T u odnosu na zahtjeve u pogledu željezničkog prijevoza tereta, valja napomenuti da se ažurirana procjena koju Sud iznosi i dalje odnosi na zahtjeve iz [Uredbe o mreži TEN-T iz 2013.](#) Od objave [tematskog izvješća Suda iz 2020.](#) na snagu je stupila izmijenjena Uredba o mreži TEN-T (odlomak [22](#)), uključujući ažurirane tehničke zahtjeve u pogledu osnovne mreže (*Prilog II.*). Sud u ovom izvješću nije procijenio učinak tih novih zahtjeva jer oni nisu bili obuhvaćeni opsegom izvorne revizije.
- 07** Ovo se izvješće temelji na pregledu informacija koje su dostavili Komisija, nacionalna tijela i nositelji projekata zaduženi za relevantne važne projekte prometne infrastrukture u Španjolskoj, Poljskoj i Rumunjskoj. Sud je usto analizirao javno dostupne informacije. Nije obavio terenske posjete ni razgovore s predstavnicima projektnih tijela ili dionicima. [Revizijska metodologija](#) koju je Sud primijenio u skladu je s međunarodnim revizijskim standardima koje je objavila [Međunarodna organizacija vrhovnih revizijskih institucija \(INTOSAI\).](#)

- 08** Sud je nanovo ispitao stanje provedbe za sve preporuke iz tematskog izvješća iz 2020. kako bi utvrdio je li došlo do kakvih promjena u aktivnostima i mjerama koje je Komisija poduzela. U slučaju preporuka koje su prihvaćene Sud je procijenio promjene do kojih je došlo od posljednje provjere provedbe preporuka obavljene 2024. u sklopu izrade [godišnjeg izvješća za 2023.](#)
- 09** Kako bi se zajamčila usporedivost rezultata, Sud je primijenio istu metodologiju kao i za reviziju iz 2020. U ograničenom broju slučajeva u kojima je bilo potrebno primijeniti drukčiju metodologiju to je izričito navedeno.
















Prilog II. – Glavne izmjene uvedene Uredbom o mreži TEN-T iz 2024.


















Područje	Izmjene u odnosu na tekst iz 2013.
Općenito: rokovi za dovršetak mreže	Potvrda rokova za dovršetak osnovne mreže (2030.) i sveobuhvatne mreže (2050.) Daljnje utvrđivanje proširene osnovne mreže (dionice koje su prethodno bile dio sveobuhvatne mreže) koju je potrebno dovršiti do 2040.
Općenito: utvrđivanje prioriternih koridora	Uspostava devet europskih prometnih koridora (što uključuje dionice u okviru osnovne i sveobuhvatne mreže), zamjena postojećih koridora osnovne mreže (s naglaskom na infrastrukturnim aspektima) i željezničkih teretnih koridora (s naglaskom na operativnim aspektima).
Općenito: infrastruktura za alternativna goriva	Novi zahtjev u pogledu uključivanja objekata za alternativna goriva u infrastrukturne standarde za luke unutarnjih plovnih putova, morske luke, zračne luke, ceste i gradske čvorove.
Željeznički prijevoz tereta: minimalni standardi za intermodalne jedinice	Novi zahtjev kojim će se do 2040. omogućiti prometovanje teretnih vlakova koji prevoze standardne poluprikolice visine do 4 m
Željeznički prijevoz tereta: zahtjevi u pogledu prometne infrastrukture (osovinsko opterećenje od 22,5 t, brzina teretnih linija od 100 km/h i mogućnost prometovanja vlakova duljine 740 m)	Proširenje postojećih zahtjeva u pogledu infrastrukture za željeznički prijevoz tereta (22,5 t, 100 km/h i 740 m) na: <ul style="list-style-type: none"> — osnovnu mrežu do 2030.; — proširenu osnovnu mrežu do 2040.; i — ostatak sveobuhvatne mreže do 2050.
Željeznički prijevoz putnika: minimalna brzina linija	Novi zahtjev u pogledu minimalne brzine za putničke željezničke linije od 160 km/h za osnovnu i proširenu osnovnu mrežu do 2040.
Željeznice: Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom	Novi zahtjevi u pogledu: <ol style="list-style-type: none"> (a) uvođenja Europskog sustava za upravljanje željezničkom prometom u proširenoj osnovnoj mreži do 2040. i sveobuhvatnoj mreži do 2050.; te (b) stavljanje izvan pogona postojećih sustava razreda B u osnovnoj mreži do 2040., u proširenoj osnovnoj mreži do 2045. i u sveobuhvatnoj mreži do 2050.














Područje	Izmjene u odnosu na tekst iz 2013.
Unutarnji plovni putovi: dobar plovni status	Novi zahtjev koji se primjenjuje na unutarnje plovne putove u osnovnoj mreži i u skladu s kojim je potrebno zajamčiti „dobar plovni status”, tj. učinkovitu, pouzdanu i sigurnu plovidbu za korisnike (uključujući minimalne zahtjeve u pogledu plovnih putova i razina usluge) te koji će se dodatno utvrditi u provedbenim aktima Komisije.
Cestovni promet: odmorišta	Izmjena postojećeg zahtjeva u pogledu predviđanja odmorišta na svakih 100 km u osnovnoj mreži do 2030. i u sveobuhvatnoj mreži do 2050. u skladu s kojom je odmorišta sada potrebno predvidjeti na svakih 60 km u osnovnoj i proširenoj osnovnoj mreži do 2040.
Multimodalnost prijevoza tereta: analiza tržišta za terminale	Novi zahtjev u skladu s kojim su države članice dužne provesti analizu tržišta i prognostičku analizu multimodalnih teretnih terminala na svojem državnom području. Na temelju te analize države članice ujedno moraju sastaviti akcijski plan za razvoj multimodalne mreže teretnih terminala.
Provedba i praćenje: provedbeni akti Komisije	Proširenje Komisijinih ovlasti za donošenje provedbenih akata (koji će postati obvezni za svaki plan rada za koridore i neobvezni za dionice koridora, neovisno o tome je li riječ o prekograničnim ili isključivo domaćim dionicama).
Provedba i praćenje: uloga europskih koordinatora	Jačanje uloge europskih koordinatora, koji trebaju aktivno sudjelovati u strukturama koje upravljaju željezničkim teretnim prijevozom ¹ (i pratiti uspješnost usluga željezničkog prijevoza tereta) i s kojima se Komisija ima pravo savjetovati kako bi se zajamčilo da su projekti koji se razmatraju za financiranje iz Instrumenta za povezivanje Europe u skladu s prioritetima plana rada za određeni koridor.
Provedba i praćenje: usklađivanje nacionalnih strategija s mrežom TEN-T	Novi zahtjev prema kojem nacionalni prometni i investicijski planovi moraju biti usklađeni s prioritetima i rokovima utvrđenim u relevantnim uredbama i planovima rada za koridore. Jačanje obveze slanja nacrtu planova Komisiji što je prije moguće nakon pokretanja savjetovanja o javnom planu i nova mogućnost da Komisija donese mišljenje.
Ostalo: rizik za sigurnost ili javni red	Novi zahtjev u skladu s kojim države članice moraju obavijestiti Komisiju o svim odgovarajućim mjerama donesenim za ublažavanje mogućeg rizika od utjecaja na infrastrukturu mreže TEN-T zbog razloga povezanih sa sigurnošću ili javnim redom.

¹ Članak 8. Uredbe (EU) 913/2010.

Prilog III. – Praćenje provedbe preporuka Suda iz tematskog izvješća 10/2020

<p style="text-align: center;">Preporuke Komisiji</p> <p>Razina prihvaćanja:  prihvaćeno;  djelomično prihvaćeno;  nije prihvaćeno.</p> <p>Razina provedbe:  u potpunosti;  u većoj mjeri;  u određenoj mjeri;  nije provedeno.</p>	Prihvaćanje	Provedba do travnja 2024.	Promjene do studenoga 2025.
(1.) Potrebno je preispitati i primijeniti postojeće instrumente kako bi se unaprijedilo dugoročno planiranje			
(1.a) Potrebno je iznijeti prijedloge za uključivanje pravnih instrumenata kojima se u većoj mjeri jamči primjena propisa, uključujući davanje većeg prostora za donošenje provedbenih akata, kako bi se pronašlo rješenje za svako znatno kašnjenje u započinjanju ili dovršavanju radova na osnovnoj mreži;			—
(1.b) Potrebno je iznijeti prijedloge za ponovno procjenjivanje relevantnosti tehničkih zahtjeva za osnovnu i sveobuhvatnu mrežu, uzimajući u obzir preostali vremenski okvir i pouke izvučene iz rješavanja problema uočenih u pogledu provedbe prijašnjih i tekućih projekata;			—
(1.c) Potrebno je iznijeti prijedloge za uvođenje odredbi kojima će se povećati usklađenost nacionalnih prometnih planova i obveza u pogledu mreže TEN-T kako bi se zajamčilo odgovarajuće jamčenje primjene i provedba Uredbe o mreži TEN-T.			—
(1.d) Komisija bi trebala poduzeti daljnje mjere na temelju svojeg „prijedloga za pojednostavnjenje” na način da državama članicama pruži potporu u planiranju i javnoj nabavi te uspostavi jedinstvene kontaktne točke radi smanjenja administrativnog opterećenja. U slučaju važnih prekograničnih projekata prometne infrastrukture trebala bi promicati uporabu zajedničkih postupaka javne nabave.			—

<p style="text-align: center;">Preporuke Komisiji</p> <p>Razina prihvaćanja:  prihvaćeno;  djelomično prihvaćeno;  nije prihvaćeno.</p> <p>Razina provedbe:  u potpunosti;  u većoj mjeri;  u određenoj mjeri;  nije provedeno.</p>	Prihvaćanje	Provedba do travnja 2024.	Promjene do studenoga 2025.
<p>(2.) Prije donošenja odluke o pružanju sredstava EU-a za sufinansiranje megaprojekata (sličnih važnim projektima prometne infrastrukture) potrebno je zahtijevati bolju analizu</p>			
<p>(2.a) U slučaju izravnog upravljanja potrebno je zahtijevati da se povrh analiza za pojedinačne dionice provode pouzdane, sveobuhvatne i transparentne cjelokupne analize socioekonomskih troškova i koristi za pojedinačne megaprojekte u cjelini (slične važnim projektima prometne infrastrukture). Takve analize troškova i koristi trebale bi biti usmjerene na višu stratešku razinu, a ne na pojedinačni projekt koji se provodi ili dionicu koja se uvodi, te bi se njima trebala obuhvatiti i pomoćna infrastruktura.</p>			—
<p>(2.b) U slučaju rashoda koji nastaju u okviru podijeljenog upravljanja potrebno je poticati upravljačka tijela na usvajanje istih zahtjeva prije pružanja potpore EU-a za megaprojekte.</p>			—
<p>(3.) Komisija bi trebala poboljšati svoje prakse upravljanja sredstvima EU-a za sufinansiranje aktivnosti koje čine dio megaprojekata (sličnih važnim projektima prometne infrastrukture)</p>			
<p>(3.a) Potrebno je dati prednost aktivnostima koje su dio važnih projekata prometne infrastrukture kojima se izgrađuju nedostajuće dionice i uklanjaju uska grla koji su utvrđeni kao ključni prioriteti u planu rada za koridor.</p>			—
<p>(3.b) Potrebno je usmjeravati odabir aktivnosti koje su dio megaprojekata na način da se poveća učinkovitost upravljanja i izbjegne umjetno natjecanje s drugim projektima. Kako bi se zajamčile usklađenost i dosljednost, Komisija bi trebala promicati sklapanje jednog sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava za svaki megaprojekt po višegodišnjem financijskom razdoblju. U takav bi sporazum trebalo uključiti sve aktivnosti koje su u dovoljno zreloj fazi za cjelovitu provedbu unutar višegodišnjeg financijskog razdoblja.</p>			—
<p>(3.a) Potrebno je otkloniti nedostatke utvrđene u provedbi važnih projekata prometne infrastrukture u državama članicama i povećati djelotvornost sufinansiranja sredstvima EU-a; u ranoj fazi i na proaktivan način iskoristiti sve raspoložive instrumente za jamčenje pravodobnog dovršenja mreže i uspostaviti posebne stručne centre za procjenu kvalitete dokumenata koje pripremaju nositelji projekata i koordinaciju napora koji se ulažu u njihovo usmjeravanje i vođenje.</p>			—

<p style="text-align: center;">Preporuke Komisiji</p> <p>Razina prihvaćanja:  prihvaćeno;  djelomično prihvaćeno;  nije prihvaćeno.</p> <p>Razina provedbe:  u potpunosti;  u većoj mjeri;  u određenoj mjeri;  nije provedeno.</p>	Prihvaćanje	Provedba do travnja 2024.	Promjene do studenoga 2025.
(4.) Potrebno je iskoristiti iskustvo stečeno na temelju provedbenih odluka i ojačati ulogu europskih koordinatora			
<p>(4.a) Potrebno je dodatno razraditi novouvedeni instrument – provedbenu odluku – i to predlaganjem takve odluke za svaki važni prekogranični projekt prometne infrastrukture koji će se sufinancirati u razdoblju 2021. – 2027. U tim bi odlukama trebalo pojasniti pravila i odgovornosti svih strana, uključujući Komisiju, trebalo bi iznijeti očekivane rezultate (npr. prijelaz s jednog načina prijevoza na drugi, ciljevi u vezi s prometnim prognozama) i ključne etape, te bi njima trebalo obvezati sve države članice da Komisiji pružaju uvid u rezultate <i>ex post</i> evaluacija.</p>			Blago poboljšanje (bez promjene kategorije)
<p>(4.b) Nakon donošenja nove pravne osnove predložene u točki (a) 1. preporuke Komisija bi također trebala predložiti provedbenu odluku za svaki važni projekt prometne infrastrukture s „prekograničnim učinkom“.</p>			—
<p>(4.c) Potrebno je predložiti jačanje uloge europskih koordinatora boljim jamčenjem provedbe planova rada za koridore, omogućavanjem sudjelovanja europskih koordinatora na ključnim sastancima upravljačkih odbora te jačanjem njihove uloge u pogledu informiranja o ciljevima politike mreže TEN-T.</p>			—

Izvor: Sud.

Pokrate i skraćeni nazivi

Pokrata ili skraćeni naziv	Definicija/objašnjenje
TEN-T	transeuropska prometna mreža

Pojmovnik

Pojam	Definicija/objašnjenje
Transeuropska prometna mreža	Skup projekata za razvoj cestovne, željezničke, zračne i vodne infrastrukture kojima se provodi politika transeuropske prometne mreže, uključujući mrežu željeznica velikih brzina, sustav za satelitsku navigaciju i pametne sustave upravljanja prometom.
Važni projekt prometne infrastrukture	U tematskom izvješću Suda 10/2020, svaka prometna infrastruktura sufinancirana sredstvima EU-a za koju ukupna dodijeljena sredstva za prihvatljive troškove prelaze milijardu eura. Osim toga, ti projekti imali su sljedeće značajke: trebao je biti dodijeljen ili isplaćen znatan iznos sredstava EU-a za sufinanciranje (bez kvantitativne gornje granice), projekt je trebao biti relevantan za prometnu mrežu u EU-u (posebice u pogledu prekograničnih veza) te se očekivalo da će se njime ostvariti transformacijski socioekonomski učinak.

Odgovori Komisije

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

Kronologija

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

Revizorski tim

U tematskim izvješćima Suda iznose se rezultati revizija koje su provedene za politike i programe EU-a ili teme povezane s upravljanjem u posebnim proračunskim područjima. U odabiru i oblikovanju takvih revizijskih zadataka Sud nastoji postići što veći učinak uzimajući u obzir rizike za uspješnost ili usklađenost, vrijednost predmetnih prihoda ili rashoda, predstojeće razvojne promjene te politički i javni interes.

Ovu reviziju uspješnosti provelo je II. revizijsko vijeće, kojim predsjedava članica Suda Annemie Turtelboom i koje je specijalizirano za ulaganja u koheziju, rast i uključivanje. Reviziju je predvodila članica Suda Annemie Turtelboom, a potporu su joj pružali voditelj njezina ureda Eric Braucourt, ataše u njezinu uredu i voditelj radnog zadatka Guido Fara, rukovoditelj Gediminas Macys, revizori Manja Ernst i Rafal Gorajski i stažistica Zsafia Kelemen. Izradi izvješća doprinio je i Luc T'Joen, voditelj radnog zadatka izrade tematskog izvješća 10/2020 i umirovljeni dužnosnik. Jezičnu podršku pružao je Richard Moore. Potporu u grafičkom dizajnu pružala je Alexandra Damir-Binzaru.



Slijeva nadesno: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

AUTORSKA PRAVA

© Europska unija, 2026.

Politika Europskog revizorskog suda (Sud) o ponovnoj uporabi sadržaja utvrđena je u [Odluci Suda br. 6-2019](#) o politici otvorenih podataka i ponovnoj uporabi dokumenata.

Osim ako je drukčije navedeno (npr. u pojedinačnim napomenama o autorskim pravima), sadržaj Suda koji je u vlasništvu EU-a ima dozvolu [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Stoga je opće pravilo da je ponovna uporaba dopuštena pod uvjetom da se na odgovarajući način navede izvor i naznače eventualne promjene. Osoba koja ponovno upotrebljava sadržaj Suda ne smije izmijeniti izvorno značenje ili poruku. Sud ne snosi odgovornost za posljedice ponovne uporabe.

Ako određeni sadržaj prikazuje osobe čiji je identitet moguće utvrditi, npr. u slučaju fotografija koje prikazuju osoblje Suda, ili ako uključuje djela trećih strana, potrebno je zatražiti dodatno dopuštenje.

U slučaju dobivanja takvog dopuštenja njime se poništava i zamjenjuje prethodno opisano opće dopuštenje i jasno se navode sva ograničenja koja se primjenjuju na uporabu tog sadržaja.

Za uporabu ili reprodukciju sadržaja koji nije u vlasništvu EU-a dopuštenje se po potrebi mora zatražiti izravno od nositelja autorskih prava.

Softver ili dokumenti na koje se primjenjuju prava industrijskog vlasništva, kao što su patenti, žigovi, registrirani dizajn, logotipi i nazivi, nisu obuhvaćeni politikom Suda o ponovnoj uporabi sadržaja.

Na internetskim stranicama institucija Europske unije unutar domene europa.eu dostupne su poveznice na internetske stranice trećih strana. Sud nema nikakvu kontrolu nad njihovim sadržajem te je stoga preporučljivo da provjerite njihove politike zaštite osobnih podataka i autorskih prava.

Upotreba logotipa Suda

Logotip Suda ne smije se upotrebljavati bez prethodne suglasnosti Suda.

HTML	ISBN 978-92-849-6212-9	ISSN 2315-2230	doi:10.2865/2380648	QJ-01-25-061-HR-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6213-6	ISSN 2315-2230	doi:10.2865/6875341	QJ-01-25-061-HR-N

KAKO UPUĆIVATI

Europski revizorski sud, [tematsko izvješće 02/2026](#) „Prometna infrastruktura u EU-u – Došlo je do daljnjih kašnjenja i određenih povećanja troškova, ali uveden je ojačan upravljački okvir za budućnost (ažuriranje tematskog izvješća Revizorskog suda 10/2020)”, Ured za publikacije Europske unije, 2026.

Megaprojekti imaju ključnu ulogu u dovršetku transeuropske prometne mreže EU-a. Sud je 2020. objavio tematsko izvješće u kojem je utvrdio da je dolazilo do velikih kašnjenja u provedbi tih projekata i do povećanja njihovih troškova, kao i da koordinacija među državama članicama nije bila odgovarajuća i da su postojali nedostatci u Komisijinu nadzoru. U ovom se izvješću iznose najnovije informacije uzimajući u obzir promjene do kojih je otad došlo. Sud je utvrdio da je došlo do dodatnog povećanja kombiniranih troškova megaprojekata, ponajprije zbog dvaju projekata, kao i do dodatnih kašnjenja, zbog čega se može pretpostaviti da se osnovna prometna mreža EU-a neće dovršiti do roka predviđenog za 2030. Tijekom 2024. uvedene su nove pravne odredbe kojima bi se mogao poboljšati Komisijin nadzor nad uvođenjem te mreže, no te će izmjene prije svega biti relevantne za projekte s čijom se provedbom započelo nakon megaprojekata koje je Sud obuhvatio revizijom.

Tematsko izvješće Suda u skladu s člankom 287. stavkom 4. drugim podstavkom UFEU-a.



EUROPSKI
REVIZORSKI
SUD



Ured za publikacije
Europske unije

EUROPSKI REVIZORSKI SUD
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel.: +352 4398-1

Upiti: eca.europa.eu/hr/contact
Internetske stranice: eca.europa.eu
Društvene mreže: @EUauditors