

Az unió közlekedési infrastruktúrája

További késedelmek és némi költségnövekedés, de a jövőre nézve megerősített irányítási keret van érvényben (az Európai Számvevőszék 10/2020. sz. különjelentésének aktualizálása)



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK

Tartalomjegyzék

Bevezetés

01–06 | **Főbb megállapítások**

01–04 | **Miért fontos ez a terület?**

05–06 | **Megállapításaink**

07–33 | **Észrevételeinkről részletesebben**

07–20 | **A TEN-T törzshálózat 2030-as befejezési határideje nem fog teljesülni, és két TFI esetében jelentős mértékben tovább nőnek a költségek**

09–12 | Jelentős további költségnövekedés két kiemelt közlekedési infrastruktúra esetében

13–20 | További késedelmek miatt a törzshálózatot nem fogják a 2030-as határidőre kiépíteni

21–33 | **A közelmúltban szigorodott az irányítás kerete, míg a korábbi jogi rendelkezéseket ritkán alkalmazták**

24 | A Bizottság csak egyszer reagált hálózati munkák késedelmes befejezésére jogi rendelkezések alkalmazásával

25–30 | A 2024. évi TEN-T rendelet további jogi rendelkezésekkel várta fel a Bizottságot a hálózat megvalósításának felügyeletére

31–33 | A Bizottság által elfogadott 2020. évi ajánlások zömét végrehajtották

Mellékletek

I. melléklet. Az ellenőrzésről

II. melléklet. A 2024. évi TEN-T rendelet által bevezetett főbb változtatások

III. melléklet. A 10/2020. sz. különjelentésben megfogalmazott ajánlásaink hasznosulása

Rövidítések

Glosszárium

A Bizottság válaszai

Időrendi áttekintés

Ellenőrző csoport

Főbb megállapítások

Miért fontos ez a terület?

- 01** A [transzeurópai közlekedési hálózat \(TEN-T\)](#) az európai közúti, vasúti, belvízi, tengeri és légi közlekedés hálózatának gerince. A gyakran határokon átnyúló dimenzióval is bíró közlekedési megaprojektek kulcsfontosságúak a hálózat hiányosságainak megszüntetése, a szűk keresztmetszetek felszámolása és a határokon átnyúló mobilitás elősegítése terén.
- 02** 2020-ban [különjelentést](#)¹ tettünk közzé, amelyben értékeltük a Bizottság szerepét a TEN-T hálózat közlekedési megaprojektjeiben, beleértve az uniós társfinanszírozás biztosítását is. Ezeket a megaprojekteket „kiemelt közlekedési infrastruktúráknak” (TFI) neveztük. A kiemelt közlekedési infrastruktúrák végrehajtása általában kisebb projektek és intézkedések révén történik, amelyek egyenként részesülnek uniós társfinanszírozásban. Megállapítottuk, hogy az általunk vizsgált kiemelt közlekedési infrastruktúrákat jelentős késedelmek, a költségek növekedése, a tagállamok közötti gyenge koordináció és a bizottsági felügyelet hiányosságai jellemezték. Mindezért úgy ítéltük meg: erősen kétséges, hogy a 2030. évi határidőre kiépíthető az uniós közlekedési hálózat törzshálózata (a legnagyobb stratégiai jelentőségű csomópontok és összeköttetések mint prioritás).
- 03** 2020 óta az Uniót helyzetét jelentős mértékben befolyásolta a Covid19-világjárvány és Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja. A nyolc kiemelt közlekedési infrastruktúra ugyanezen kihívásokkal szembesült, és a változó szabályozási kerethez is alkalmazkodnia kellett. Ezenkívül egyes TFI-k váratlan technikai kihívásokkal szembesültek, például az alagútépítés geológiai korlátaival: ez is költségnövekedéshez és késedelmekhez vezetett.

¹ [10/2020. sz. különjelentés](#): „Uniós közlekedési infrastruktúrák: nagyobb fokozatba kell kapcsolni a megaprojektek megvalósítását, hogy időben fellépessenek a hálózati hatások”.

- 04** Jelentésünk célja naprakészen tájékoztatni az érdekelt feleket és a nyilvánosságot arról, hogy mi történt **2020 óta az akkori különjelentésünk legfontosabb adatait és észrevételeit illetően**. Áttekintettük azt is, hogy milyen eredményeket ért el a Bizottság az ajánlások végrehajtása terén. Aktualizáló tájékoztatásunk célkitűzéseire és módszertanára vonatkozó további részletek az **I. mellékletben** találhatók.

Megállapításaink

- 05** Megállapításunk szerint a **2020. évi különjelentésünk** közzététele óta tovább nőtt azon nyolc kiemelt közlekedési infrastruktúra együttes költsége, amelyekről akkor beszámoltunk. Ez főként két TFI jelentős költségnövekedésének tudható be, míg a többi hat TFI kevéssel járult hozzá az összköltség növekedéséhez (két TFI esetében nőttek a költségek, míg négy esetében csökkentek). Öt TFI végrehajtásában további késedelmeket figyeltünk meg. Mivel e kiemelt közlekedési infrastruktúrák mindegyike kulcsfontosságú kapcsolódási pont, így az uniós törzshálózat kiépítésére vonatkozó 2030-as határidő nem fog teljesülni. A 2024-ben elfogadott felülvizsgált **TEN-T rendelet** további jogi rendelkezéseket vezetett be a hálózat megvalósításának Bizottság általi felügyeletére vonatkozóan. Ezek megoldást jelenthetnek az előző jelentésünkben azonosított problémák némelyikére. Korai lenne még azonban értékelni, hogy az új rendelkezéseket hogyan alkalmazzák a gyakorlatban, és a változások amúgy is leginkább olyan projektek esetében lesznek csak relevánsak, amelyek később kezdtek meg, mint az általunk ellenőrzött TFI-k.
- 06** A **2020. évi különjelentésünkben** feltárt hiányosságok orvoslása érdekében négy ajánlást és ezek keretében tizenkét részajánlást tettünk a Bizottságnak. E részajánlások közül a Bizottság teljes mértékben vagy részben végrehajtotta az akkor általa elfogadott hatot. Az el nem fogadott hat részajánlás tekintetében a Bizottság nem tett lépéseket.

02

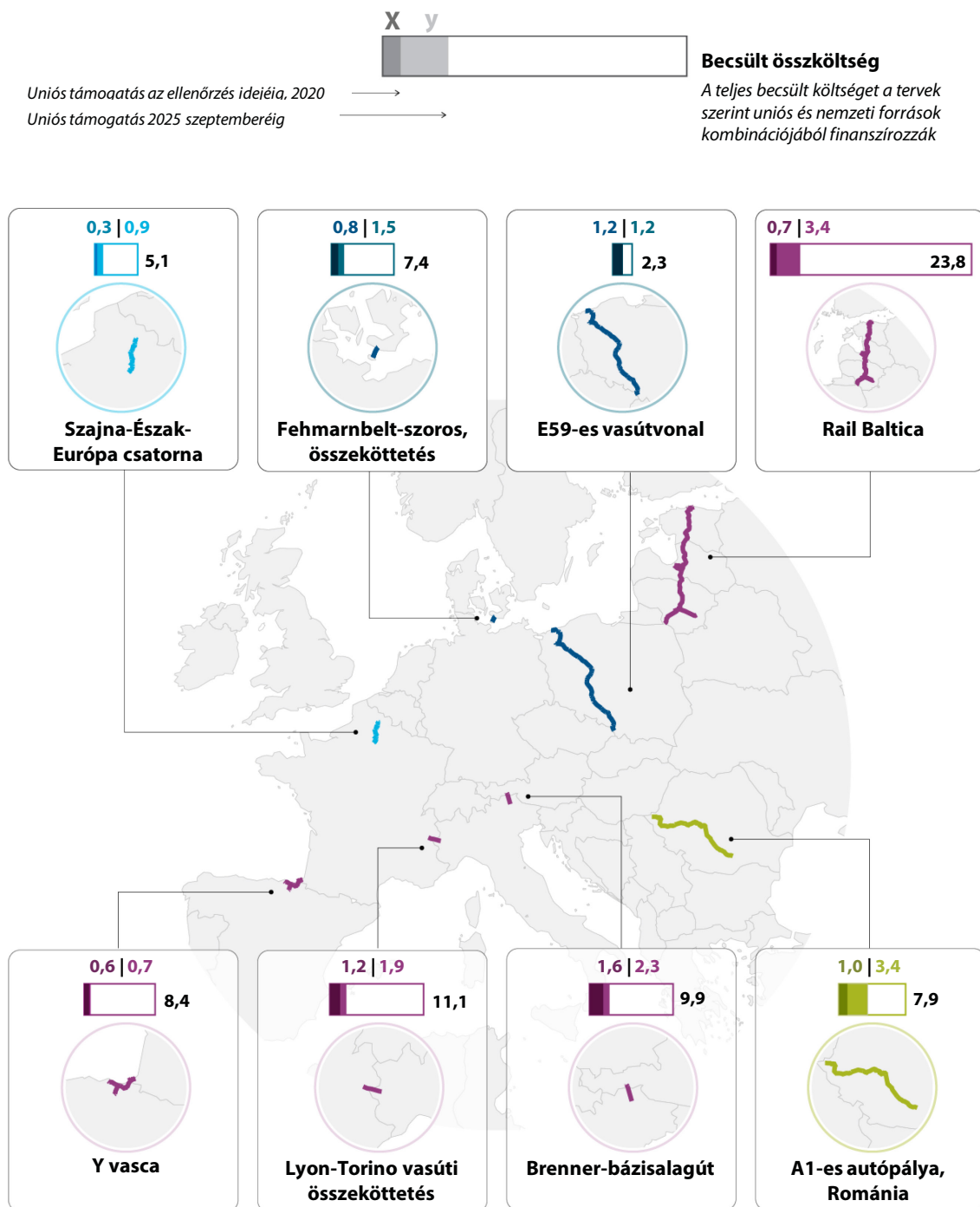
Észrevételeinkről részletesebben

A TEN-T törzshálózat 2030-as befejezési határideje nem fog teljesülni, és két TFI esetében jelentős mértékben tovább nőnek a költségek

07 Aktualizáltuk a számadatokat² ([1. ábra](#)) a [2020. évi különjelentésünkben](#) szereplő nyolc TFI becsült összköltségére és uniós társfinanszírozási összegeire vonatkozóan.

² A [10/2020. sz. különjelentés](#) 1. bekezdése.

1. ábra. | A nyolc TFI becsült összköltsége és a hozzájuk rendelt uniós társfinanszírozás



Megjegyzés: Minden összeg milliárd euróban van megadva. Összköltség: a rendelkezésre álló legfrissebb hivatalos költségbecslések alapján. Ezek a becslések esetleg eltérő referenciaéveken alapulnak. Az egyes TFI-k színe az érintett közlekedési módot jelöli: a bíbor a vasút, a világoskék a belvízi utak, a zöld a közúti közlekedés jelölője, míg a kék egynél több közlekedési módot jelent.

Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottságtól, a nemzeti hatóságoktól és a projektgazdáktól származó információk alapján.

- 08** Az általunk ellenőrzött kiemelt közlekedési infrastruktúrák zöme a [2020. évi különjelentésünk](#) óta további támogatásban részesült (összesen 7,9 milliárd euró értékben). Az uniós társfinanszírozás növekedése nem következik automatikusan az egyes TFI-k összköltségének növekedéséből, mivel az uniós társfinanszírozás nem az összköltség rögzített százalékaként kerül elosztásra.

Jelentős további költségnövekedés két kiemelt közlekedési infrastruktúra esetében

- 09** A megaprojektek kiterjedése gyakran jelentős változásokon megy keresztül az eredeti koncepciótól és tervezéstől az építési munkálatok megkezdéséig vagy akár a befejezésükig. Emiatt és a projektek váratlan bonyolódása, illetve nem tervezett események miatt ([03. bekezdés](#)) gyakori a költségnövekedés az eredeti becslésekhez képest³. [2020. évi különjelentésünkben](#) a nyolc TFI esetében az eredeti becslésekhez képest az általános tényleges (vagyis infláció nélkül számolt) költségek 47%-os emelkedéséről számoltunk be⁴.
- 10** A költségelemzést 2025 novemberéig frissítettük a projektgazdáktól kapott információk alapján (lásd: [1. táblázat](#)). A [2020. évi különjelentésünkkel](#) való összehasonlítás céljából, valamint az ütemterv szerinti végrehajtás alatti infláció figyelembevétele érdekében az összes költségbecslést 2019-es értéken, a tényleges kifizetési ütemterv figyelembevétele nélkül újraindexáltuk. Az [1. táblázatban](#) bemutatott számadatok ezért nem vethetők össze közvetlenül az [1. ábrán](#) bemutatott költségadatokkal.

³ Flyvbjerg, B., „What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview”, *Project Management Journal*, 45, 2, 2014. április/május, 9. o.

⁴ A [10/2020. sz. különjelentés 3. táblázata](#).

1. táblázat. | Az egyes kiemelt közlekedési infrastruktúrákra vonatkozó költségek alakulásának áttekintése (millió euró)

Kiemelt közlekedési infrastruktúra	10/2020. sz. különjelentés		2025. novemberi állapot		
	Eredeti becslés (2019. évi értéken) (a) ¹	Legutóbbi becslés (2019. évi értéken) (b)	Felülvizsgált becslés (2019. évi értéken) (c)	%-os növekedés a 10/2020. sz. különjelentés becsléséhez képest (c/b – 1)	%-os növekedés az eredeti becsléshez képest (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160%	+ 291%
Lyon–Torino vasúti összeköttetés	5 203	9 630	11 828	+ 23%	+ 127%
Brenner-bázisalagút	5 972	8 492	8 373	-1%	+ 40%
A Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés ³	5 016	7 711	7 630	-1%	+ 52%
Y vasca	4 675	6 500	6 888	+ 6%	+ 47%
Szajna–Észak-Európa csatorna	1 662	4 969	5 400	+ 9%	+ 225%
A1-es autópálya	7 244	7 324	6410	- 12%	- 11%
E59-es vasútvonal ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20%	- 18%
Összesen	36 533	53 786	66 455	--	--
Növekedés összesen				+ 24%	+ 82%

Megjegyzések: Az összes költségadatot a Bizottság [AMECO adatbázisából](#) származó, az évnek megfelelő árdeflátor felhasználásával 2019-es értéken újraindexáltunk.

¹ Eredeti becslés alatt az egyes TFI-kre vonatkozó legkorábbi becslések értendők, amelyeknek azonban különböző lehet a hatóköre vagy eltérő a kialakításuk kiforrottsága. Például: a Lyon–Torino vasúti összeköttetést eredetileg egycsöves, majd később kétcsöves alagútként tervezték; a Szajna–Észak-Európa csatornára vonatkozóan bemutatott becslést is a megvalósíthatósági tanulmányok elkészítése előtt végezték.

² A felülvizsgált becslés a teljes TFI 2030-ig történő befejezésére vonatkozik. A projektet azóta szakaszokra osztották ([1. háttérmagyarázat](#)).

³ 2020. évi különjelentésünk óta a projektgazda nem vizsgálta felül a becslést. Az új érték eltérése csak az indexálást tükrözi.

⁴ Költségek a Świnoujście–Szczecin szakasz kivételével, a 2020. évi különjelentésünkhöz hasonlóan.

Forrás: a Bizottság, a nemzeti hatóságok és a projektgazdák.

- 11** A nyolc TFI összköltségére vonatkozó legfrissebb becslés jelenleg csaknem kétszerese az eredetileg megadott költségnek. Az elmúlt öt évben az összes TFI esetében a többletköltségek növekedése infláció nélkül számolva 24% volt. A növekedést főként két TFI jelentős költségnövekedése okozta: ezek a Rail Baltica ([1. háttérmagyarázat](#)) és a Lyon–Torino vasúti összeköttetés.
- 12** A másik hat TFI esetében a költségbecslések változása összességében a teljes további növekedésnek csak mintegy 10%-át teszi ki. Például a Szajna–Észak-Európa csatorna esetében, amelynél 2020-ban az eredeti becsléshez képest a legmagasabb százalékos költségnövekedésről számoltunk be, most további 9%-os költségnövekedés következett be. Két esetben (az A1-es autópálya és az E59-es vasútvonal) a legfrissebb költségbecslések – az infláció figyelembevételével – ugyanakkor alacsonyabbak az eredetinel.

1. háttérmagyarázat

Rail Baltica: a költségek 2020 óta több mint kétszeresükre nőttek

[2020. évi különjelentésünk](#) idején a Rail Baltica hivatalosan becsült költsége (2017-es értéken) 5,8 milliárd euró volt. Jelentésünkben rámutattunk arra, hogy az akkor rendelkezésre álló információk alapján a költségek tovább emelkedhetnek és a kockázattal korrigált teljes költség 7 milliárd euró lehet.

2024-ben a Rail Baltica projektgazdája új elemzést végzett, amelynek következtetése szerint a teljes TFI becsült összköltsége 2023-as árakon 23,8 milliárd euróra nőtt. Az elemzés szerint ennek fő okai a korábbi becslések kiforratlansága és részletezetlensége (a növekedés mintegy felét illetően), valamint a projekt hatókörében és kidolgozásában bekövetkezett változások voltak. A három érintett balti ország nemzeti ellenőrző intézményeinek közös ellenőrzési jelentése⁵ nagyrészt megerősítette ezt az elemzést.

Fontos, hogy a projektgazda kiemelte: fennáll a kockázata, hogy az új becslés még mindig nem teljesen pontos, mivel a teljes távolságnak csak egyharmadáról készültek kiforrott (a becslés alapjául szolgáló) tervezési tanulmányok. Az ütemezést illetően a projektpartnerek úgy döntöttek, hogy a TFI két szakaszra bontva valósuljon meg: az első szakaszban egyvágányú vonalként (15,3 milliárd euró összköltséggel), amelyet 2030-re építenének ki, a második, kiteljesítő szakaszra nézve pedig nincsen pontos ütemezés. A munkálatok elhúzódása miatt valószínű, hogy a második szakasz befejezését követően a TFI költsége meg fogja haladni a 23,8 milliárd eurót.

⁵ Észt Számvevőszék, a Lett Köztársaság Számvevőszéke, Litván Nemzeti Számvevőszék: [“Review on the Rail Baltica project”](#), Joint review, Tallinn, Riga, Vilnius, 2024. június 11.

További késedelmek miatt a törzshálózatot nem fogják a 2030-as határidőre kiépíteni

- 13** A megaprojektek gyakori jellemzője a határidők kitolódása, és sokszor lépnek fel késedelmek az eredeti tervekhez képest⁶. Nagyban függnek a megaprojektek külső tényezőktől is, amint a **03.** bekezdés leírja. [2020. évi különjelentésünkben](#) az általunk vizsgált nyolc TFI esetében átlagosan 11 éves késésről számoltunk be⁷. Ezt az elemzést 2025 novemberéig frissítettük, és további késedelmeket állapítottunk meg (**2. táblázat**).

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, 9-11. o.

⁷ A [10/2020. sz. különjelentés](#) 53. bekezdése és 5. képe.

2. táblázat | Az egyes kiemelt közlekedési infrastruktúrákat érintő késedelmek

TFI	Eredeti tervek ¹		10/2020. sz. különjelentés	2025. novemberi állapot		
	Végrehajtási ütemterv (év)	Becsült megnyitási év	Becsült megnyitási év	Felülvizsgált becsült megnyitási év	Késedelem a 10/2020. sz. Különjelentéshez képest (év)	Késedelem az eredeti tervekhez képest (év)
Lyon–Torino vasúti összeköttetés	7	2015	2030	2033	3	18
Brenner-bázisalakút	9	2016	2028	2032	4	16
A Fehmarn-belt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés	10	2018	2028	2029	1	11
Y vasca	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Szajna–Észak-Európa csatorna	10	2010	2028	2032	4	22
Átlag					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	n. a. ³	igen	> 4
E59-es vasútvonal	szakaszonként eltérő			n. a.	n. a.	n. a.
A1-es autópálya	szakaszonként eltérő			2029	n. a.	n. a.

Megjegyzések: Mivel az E59-es vasútvonal és az A1-es autópálya esetében a végrehajtási határidők szakaszonként eltérőek, a TFI egésze szintjén nem végeztünk számításokat a késedelmre nézve.

¹ Eredeti tervek alatt az egyes TFI-kre vonatkozó legkorábbi tervek értendők, amelyeknek azonban különböző lehet a hatóköre vagy eltérő a kialakításuk kiforrottsága. Például a Szajna–Észak-Európa csatorna eredeti becsült nyitóévét előbb határozták meg, mintsem megvalósíthatósági tanulmányok készültek volna.

² Bár a Bizottság 2030-at jelölte meg valószínű befejezési időpontként, a projektgazdától származó információkból 2035-ös befejezésre lehet következtetni.

³ A TFI egészére vonatkozóan nem áll rendelkezésre becsült nyitóév. A TFI első szakasza a becslések szerint 2030-ban kezdődik.

Forrás: a Bizottság, a nemzeti hatóságok és a projektgazdák.

- 14** Elemzésünk tanúsága szerint a [2020. évi különjelentésünk](#) idején fennálló helyzethez képest azon öt TFI esetében, amelyekre nézve meg tudtuk szerezni a szükséges információkat, átlagosan további 4 éves késés volt tapasztalható. Így az eredeti ütemezéshez képest az öt TFI esetében az átlagos késedelem 17 év.
- 15** A Rail Baltica esetében a korábban bejelentett késedelem várhatóan tovább fog növekedni, mivel a legfrissebb, 2025 novemberi terv szerint a projektnek csak az első szakasza készül el 2030-ra. A késedelem növekedését azonban nem tudtuk számszerűsíteni, mivel a második szakaszra nincsen végrehajtási ütemterv ([1. háttérmagyarázat](#)). Hasonlóképpen az E59-es vasútvonal esetében sem állt az aktualizálás időpontjában rendelkezésre információ arról, hogy az mikorra épül ki teljes mértékben.
- 16** A végrehajtás késedelme befolyásolhatja mind maguknak a kiemelt közlekedési infrastruktúráknak, mind az Unió közlekedési hálózatának működését. Aktualizáltuk a hálózat várható megvalósítási állapotára vonatkozó kockázatértékelésünket⁸, figyelembe véve az egyes TFI-k befejezésének becsült időpontját. Megvizsgáltuk, hogy az egyes TFI-k várhatóan teljes mértékben üzemelni fognak-e 2030-ban, és hogy a hálózati hatások teljeskörű érvényesítése céljával várhatóan korszerűsítik-e ugyanekkorra a megközelítési vonalakat és a csatlakozó infrastruktúrákat is. Végezetül értékeltük, hogy az áruforgalmi vasútvonalakra vonatkozó 2013. évi TEN-T követelmények várhatóan teljesülnek-e 2030-ig ezeken a szakaszokon ([2. ábra](#)).

⁸ A [10/2020. sz. különjelentés](#) 2. táblázata.

2. ábra. | A kiemelt közlekedési infrastruktúrák valószínű állapota 2030-ban

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	
	Izvešće iz 2020.	Novo izvešće iz 2025.	Izvešće iz 2020.	Novo izvešće iz 2025.	Izvešće iz 2020.	Novo izvešće iz 2025.
Baltička željeznica						
Željeznička pruga Lyon-Torino			 ¹			
Bazni tunel Brenner					 ²	
Tunel Fehmarn Belt			 ³		 ⁴	
Baskijski epsilon		 ⁵			 ⁶	
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.

Megjegyzés: A TEN-T követelmények közé tartozik a villamosítás, a 22,5 tonnás tengelyterhelés, a 100 km/h minimális sebesség, a legalább 740 m-es szerelvényhossz, az 1435 mm-es nyomtávolság, valamint az Európai Vasúti Forgalmirányítási Rendszer használata.

Forrás: Európai Számvevőszék, a Bizottságtól, a nemzeti hatóságoktól és a projektgazdáktól származó információk alapján.

- 17** A legtöbb TFI esetében a helyzet tovább romlott korábbi különjelentésünk óta. Három TFI (a Brenner-bázisalagút, a Lyon–Torino állandó összeköttetés és a Szajna–Észak-Európa csatorna) esetében a hivatalos befejezés idejét már 2030 utánra becsülik, ami azt jelenti, hogy az Unió TEN-T törzshálózata kiépítésének 2030-as határideje nem tartható. 2020-ban azzal számoltak, hogy a Rail Baltica 2030-ra teljes mértékben elkészül; ez a TFI jelenleg nem rendelkezik végrehajtási ütemtervvel a teljes körű befejezéséhez (14. bekezdés). Ezzel szemben egy TFI, a romániai A1-es autópálya esetében javultak a kilátások: a tervek szerint ennek valamennyi szakasza megnyitásra kerül 2030 előtt.
- 18** Az összes TFI és a csatlakozó infrastruktúrájuk figyelembevételével fenntartjuk 2020-as általános következtetésünket, vagyis hogy az ellenőrzött TFI-k többsége esetében nem valószínű, hogy 2030-ra teljes mértékben üzemelnének. A legtöbb TFI további késedelmekkel szembesül az előző ellenőrzésünk idején hatályos 2013. évi TEN-T rendelet vasúti árufuvarozásra vonatkozó követelményeinek való megfelelés kapcsán is.
- 19** 2020. évi különjelentésünkben arra is rámutattunk, hogy a tervezés és a végrehajtás késedelmeként hogyan okozhatnak többletköltségeket. Ez történt a Fehmarnbelt-szoroson áthaladó állandó összeköttetés esetében, ahol a dán hatóságok és a projektgazda által aláírt szerződés értelmében a projektgazda igényt tarthat bizonyos szerződéses díjakra (például a konzorciumok működési költségei vagy az anyagárak változása kapcsán) abban az esetben, ha a munkálatok megkezdése engedélyek hiánya miatt késedelmet szenved. Mivel ez a késedelem csakugyan bekövetkezett, ezt a záradékot alkalmazták is, hogy ne kelljen a szerződéseket felbontva új szerződések megkötésére irányuló közbeszerzési eljárást indítani. Előző különjelentésünk idején a projektgazda tájékoztatott minket arról a szándékáról, hogy az ilyen készenléti díjakra uniós társfinanszírozást igényel⁹.
- 20** Aktualizálásunk idején a Bizottság tájékoztatott, hogy a projektgazda időközben költségtérítési kérelmet nyújtott be, többek között ilyen típusú költségekre, és a kérelmet a CINEA (az uniós támogatás kezeléséért felelős bizottsági végrehajtó ügynökség) befogadta. A munkálatok késedelmes megkezdéséhez kapcsolódó költségek okán az uniós költségvetésből eddig finanszírozott teljes összeg 14,8 millió euró volt.

⁹ A 10/2020. sz. különjelentés 44. bekezdése.

A közelmúltban szigorodott az irányítás kerete, míg a korábbi jogi rendelkezéseket ritkán alkalmazták

- 21** [2020. évi különjelentésünkben](#) kiemeltük, hogy a Bizottságnak kevés a jogi eszköze arra, hogy reagáljon az uniós közlekedési törzshálózat megvalósításának késedelmeire. Arra is rámutattunk, hogy a Bizottság még a rendelkezésére álló olyan eszközöket sem használta ki, mint a [2013. évi TEN-T rendelet](#)¹⁰ 56. cikke. Ajánlásokat is tettünk a Bizottságnak azzal a céllal, hogy tökéletesítse a megaprojektekre szánt uniós társfinanszírozás pénzügyi irányítását.
- 22** 2024-ben jelentős mértékben felülvizsgálták a [TEN-T rendeletet](#), amely ekkor új célkitűzéseket és teljesítési határidőket vezetett be, valamint jogi rendelkezéseket avégett, hogy a Bizottság képes legyen felügyelni a hálózat megvalósítását (az előző változathoz képest történt főbb változások áttekintését lásd: [II. melléklet](#)).
- 23** Aktualizáló tájékoztatásunk előkészítése során ellenőriztük a következőket:
- o a Bizottság alkalmazza-e 2020 óta az 56. cikk szerinti eljárást;
 - o a 2024. évi [TEN-T rendelet](#) új vagy módosított jogi rendelkezései képesek-e kezelni a késedelmeknek a [2020. évi különjelentésünkben](#) kiemelt két horizontális forrását, mégpedig i. a határokon átnyúló koordináció összetettségét és ii. a tagállamokban történő engedélyezést;
 - o végrehajtotta-e a Bizottság a 2020. évi ajánlásainkat.

¹⁰ A 10/2020. sz. különjelentés 26. bekezdése.

A Bizottság csak egyszer reagált hálózati munkák késedelmes befejezésére jogi rendelkezések alkalmazásával

- 24** A [2013. évi TEN-T rendelet](#) 56. cikke értelmében a Bizottság felkérheti a tagállamokat, hogy tájékoztassák a törzshálózati munkák terén tapasztalható jelentős késedelmek okairól, és ezt követően kezdjenek konzultációt azok megoldása érdekében. [2020. évi különjelentésünkben](#) észrevételeztük, hogy a Bizottság soha nem alkalmazta ezt a jogi rendelkezést¹¹. Valamennyi kiválasztott TFI, amelyre vonatkozóan ütemezési becsléseket kaptunk, további végrehajtási késedelmeket szenvedett ([13. bekezdés](#) és [2. táblázat](#)); háromjuk esetében már nyilvánvaló, hogy csak a 2030-as határidőnél később kezdik meg működésüket. A Bizottság azonban úgy tájékoztatott, hogy egy aktualizált TFI kapcsán sem indult 56. cikk szerinti eljárás. A [2020. évi különjelentésünk](#) óta a Bizottság mindösszesen egyszer alkalmazta ezt az eljárást egy másik franciaországi megaprojekt esetében.

A 2024. évi TEN-T rendelet további jogi rendelkezésekkel vérteti fel a Bizottságot a hálózat megvalósításának felügyeletére

- 25** A [2024. évi TEN-T rendelet](#) új követelményeket és jogi rendelkezéseket vezetett be a Bizottság számára, hogy felügyelje a közlekedési hálózat tagállamok általi kiépítését ([II. melléklet](#)). Megítélésünk szerint ez (és az [engedélyezési intézkedések egyszerűsítéséről szóló, 2021-ben elfogadott, kapcsolódó irányelv](#)) potenciális javulást jelent a [2020. évi különjelentésünkben](#) azonosított két fő késedelmi ok ([22. bekezdés](#)) kezelésében. E rendelkezések eredményessége azonban végső soron attól függ, hogy a Bizottság aktívan alkalmazza-e, majd a tagállamok betartják-e azokat. Akárhogyan is, ezek a rendelkezések többnyire a tervezési szakaszban lévő projektek esetében relevánsak, ezért a mintánkban szereplő projektekre kevésbé lesznek hatással.
- 26** A [2024. évi TEN-T rendelet](#) a határokon átnyúló koordináció gondjainak kezelése érdekében szigorítja az irányítási keretet. A törzshálózati folyosóknak és a vasúti áru fuvarozási folyosóknak az európai közlekedési folyosókba való integrálása miatt várhatóan nagyobb hangsúly helyeződik a tervezési folyamat operatív szempontjaira. Fontosabb szerep jutott az európai koordinátoroknak is, akik támogatják a Bizottságot a törzshálózat tagállamok általi kiépítésének felügyeletében, és most már hivatalosan is konzultálnak az adott folyosó mentén megvalósuló infrastrukturális projektek uniós társfinanszírozásának elosztásáról.

¹¹ A [10/2020. sz. különjelentés](#) 26. bekezdése.

- 27** Az új rendelet kiterjesztette a Bizottság végrehajtási jogi aktusainak hatályát. Ezek az aktusok a tagállamoknak címzett, kötelező erejű jogi dokumentumok, amelyek az egyes projektek ütemezésére és irányítására vonatkozó rendelkezéseket tartalmaznak. A [2020. évi különjelentésünkben](#) már értékeltük a végrehajtási jogi aktusokat mint olyan pozitív eszközt, amellyel a Bizottság fokozhatja a törzshálózat befejezésének felügyeletét¹². A korábbi jogi keret értelmében ilyen jogi aktusokat csak határokon átnyúló dimenzióval rendelkező projektek esetében lehetett kibocsátani. Jelenleg azonban a végrehajtási jogi aktusok teljes közlekedési folyosókra vonatkoznak, illetve igény szerint összpontosíthatnak a törzshálózat egyes szakaszaira vagy projektjeire is.
- 28** Emellett a [2024. évi TEN-T rendelet](#) azt az új jogi kötelezettséget vezeti be a tagállamok számára, hogy nemzeti közlekedési terveiket hangolják össze az uniós prioritásokkal. A nemzeti közlekedési terveknek figyelembe kell venniük az európai koordinátorok munkaterveit és az elfogadott végrehajtási jogi aktusokat. A tagállamoknak ezeket a terveket be kell nyújtaniuk a Bizottságnak, amely ezt követően hivatalos – bár nem kötelező erejű – véleményt ad ki.
- 29** A [2024. évi TEN-T rendelet](#) maga ugyan nem tartalmaz az engedélyezési eljárásokat tökéletesítő rendelkezéseket, viszont a rendelet az engedélyezési intézkedések egyszerűsítéséről szóló [2021. évi uniós irányelvre](#) épül. Az irányelv értelmében a tagállamoknak csökkenteniük kell az uniós törzshálózat legfontosabb szakaszai mentén megvalósuló projektek engedélyezési terhét azáltal, hogy egyedüli kapcsolattartó pontot jelölnek ki a projektgazdák számára, egyszerűsítik az eljárásokat, és (néhány kivételtől eltekintve) maximális időkeretet szabnak a határozatok kibocsátására. A határokon átnyúló engedélyezési eljárások esetében az európai koordinátoroknak jogukban áll tájékoztatást kapni az eljárásról, és késedelem esetén eredményjelentést kérhetnek.
- 30** Az irányelv hatása azonban nagymértékben a nemzeti jogba való megfelelő és időben történő átültetésen múlik. A mostani aktualizálás idejére a Bizottság öt tagállammal szemben indított kötelezettségszegési eljárást az irányelv átültetésével kapcsolatban.

¹² [10/2020. sz. különjelentés](#), 75–78. bekezdés.

A Bizottság által elfogadott 2020. évi ajánlások zömét végrehajtották

- 31** 2020. évi különjelentésünkben tizenkét részajánlást tettünk a TFI-beruházások hosszú távú tervezésének, irányításának és felügyeletének megerősítésére. A Bizottság ezen részajánlások közül hatot teljes egészében vagy részben elfogadott.
- 32** 2023. évi éves jelentésünk 3. fejezetében már beszámoltunk a Bizottság által elfogadott részajánlások végrehajtásának előrehaladásáról és időbeliségéről. Megállapításunk szerint ezek közül négyet hajtottak végre időben, akár teljes, akár jelentős mértékben. A fennmaradó kettő végrehajtása elhúzódott, ezért csak részben volt befejezettnek tekinthető. A fennmaradó hat, általa el nem fogadott részajánlással kapcsolatban a Bizottság nem tett további lépéseket.
- 33** 2023. évi éves jelentésünk közzététele óta némi előrelépést állapítottunk meg a 4a. végrehajtási döntéshozatali eszköz továbbfejlesztését célzó részajánlás végrehajtása terén: a Bizottság új jogi aktusokat fogadott el, illetve korábbiakat tett naprakésszé három TFI, a Szajna–Észak-Európa csatorna, a Rail Baltica és a Lyon–Torino tekintetében ([III. melléklet](#)).

A jelentést 2025. december 3-i luxembourgi ülésén fogadta el az Annemie Turtelboom számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara.

a Számvevőszék nevében



Tony Murphy *elnök*

Mellékletek

I. melléklet. Az ellenőrzésről

- 01** 2020-ban [különjelentésben](#) értékeltük, hogy milyen szerepet játszik a Bizottság a határokon átnyúló uniós társfinanszírozású megaprojektek (elnevezésünk szerint: „kiemelt közlekedési infrastruktúrák”) jó megtervezettségének és hatékonyságának biztosításában. Ellenőrzésünk céljára nyolc olyan kiemelt közlekedési infrastruktúra-projektet választottunk mintánk elemeiként, amely projektek döntő fontosságúak azon uniós célkitűzés eléréséhez, hogy 2030-ig kiépüljön a közlekedési törzshálózatát.
- 02** Ellenőrzésünk következtetése szerint a hálózat 2030-ra várhatóan nem fog teljes kapacitással üzemelni, mivel a nyolc TFI közül hat a megközelítési vonalaival és a csatlakozó infrastruktúrával együtt várhatóan nem fog teljes kapacitással üzemelni az említett határidőre. Ez több oknak tudható be:
- o a nemzeti prioritások és közigazgatási eljárások tagállamonként jelentősen eltértek, ami lassította a határokon átnyúló összeköttetések fejlesztését. A Bizottság kevés jogi eszközzel bírt az elfogadott kötelezettségvállalások érvényesítésére, és azokkal sem élt maradéktalanul;
 - o a tervezés minősége javításra szorult, mivel a forgalmi előrejelzések gyakran túl optimisták voltak, vagy gyengén működött a határokon átnyúló koordináció. A tagállamok nem alkalmazták eredményesen projektek egészére nézve döntéshozatali eszközként a költség-haszon elemzéseket, ami csorbította az átláthatóságot és a megbízhatóságot;

- o a végrehajtás nem volt hatékony, egy TFI kivitelezése átlagosan 15 évig tartott. Az eredeti határidőkhöz képest jelentős költségűlépések és hosszú késedelmek is felléptek;
- o a törzshálózati folyosók tagállamok általi kiépítésének bizottsági felügyelete továbbra is közvetett maradt, és nagyrészt nem az eredményekre és a hosszú távú fenntarthatóságra, hanem az outputokra összpontosított. Bár az, hogy akkor friss intézkedésként bevezették a végrehajtási határozatokat, előrelépést jelentett, ezen eszközök alkalmazási köre és érvényesíthetősége azonban továbbra is túl korlátozott ahhoz, hogy szavatolni lehessen a hálózat időben történő kiépítését.

03 E hiányosságok orvoslása érdekében négy ajánlást és ezek keretében tizenkét részajánlást tettünk a Bizottságnak ([III. melléklet](#)).

04 Egy 2021-ben közzétett [áttekintésünkben](#) összehasonlítottuk a megaprojektek megvalósításának uniós keretét más országok hasonló kereteivel, többek között összevetettük a nyolc TFI közül hatnak a költségvetési és ütemterv-túllépéseit a világszerte végrehajtott több száz közlekedési projekt hasonló adataival. Következtetésünk szerint a projektek többségénél a globális átlagnál kisebb volt az eltérés a tényleges költségek és a becsült költségvetésük között. A hat projekt többségénél azonban átlagosan hosszabb késedelmek voltak tapasztalhatóak, mint más hasonló projekteknél a világban.

05 Mostani jelentésünk áttekinti, hogyan alakultak a fő tényezők a [2020. évi különjelentésünk](#) közzétételétől 2025 novemberéig. Figyelmünk középpontjában a nyolc TFI költségeinek és ütemezésének változásai, valamint a Bizottságnak a TFI-k felügyeletében betöltött szerepe áll. Adott esetben kitértünk a TEN-T törzshálózat más megaprojektjeinek fejleményeire is. Munkánk arra is kiterjedt, hogy a [TEN-T rendelet 2024. évi felülvizsgálata](#) hogyan orvosolhatná a [2020. évi különjelentésben](#) azonosított problémákat.

06 Amikor azt vizsgáljuk, hogy a hálózat mennyire felel meg a TEN-T vasúti áru fuvarozásra vonatkozó követelményeinek, meg kell jegyeznünk, hogy frissített értékelésünk továbbra is a [2013. évi TEN-T rendeletben](#) szereplő értékeléshez kapcsolódik. [2020. évi különjelentésünk](#) közzététele óta felülvizsgált TEN-T rendelet lépett hatályba ([21. bekezdés](#)), amely aktualizált műszaki követelményeket ír elő a törzshálózatra nézve ([II. melléklet](#)). Mostani jelentésünk kapcsán nem értékeltük ezeknek az új követelményeknek a hatását, mivel eredeti ellenőrzésünk hatóköre erre nem terjedt ki.

- 07** Aktualizálásunk a Bizottság, a nemzeti hatóságok, valamint a spanyolországi, lengyelországi és romániai TFI-felelős projektgazdák által szolgáltatott információk dokumentumalapú ellenőrzésére épül. Elemeztük a nyilvánosan hozzáférhető információkat is. Nem végeztünk helyszíni vizsgálatokat, és nem kérdeztünk meg projekthatóságokat, illetve érdekelt feleket. [Ellenőrzési módszertanunk](#) megfelel a [Legfőbb Ellenőrző Intézmények Nemzetközi Szervezete \(INTOSAI\)](#) által kiadott nemzetközi könyvvizsgálati standardoknak.
- 08** Újra megvizsgáltuk a 2020. évi különjelentésünkben szereplő valamennyi ajánlás végrehajtási szintjét annak megállapítása érdekében, hogy történt-e változás a Bizottság által hozott intézkedésekben. Az elfogadott ajánlások tekintetében értékeltük a [2023. évi éves jelentéshez](#) kapcsolódóan 2024-ben végzett legutóbbi nyomon követéshez képest bekövetkezett változásokat.
- 09** Az eredmények összevethetősége érdekében ugyanazt a módszertant alkalmaztuk, mint a 2020. évi ellenőrzés során. Külön azonosítottuk, hogy mely esetekben – nem sokban – kellett eltérő módszertant alkalmazni.

II. melléklet. A 2024. évi TEN-T rendelet által bevezetett főbb változtatások

Terület	Változások a 2013-as szöveghez képest
Általános: A hálózat kiépítésének határideje	A törzshálózatra és az átfogó hálózatokra vonatkozó határidők (2030, illetve 2050) megerősítése. Annak kijelölése, hogy mi az a kiterjesztett (korábban az átfogó hálózat részét képező) törzshálózat, amelyet 2040-ig kell befejezni.
Általános: Kiemelt jelentőségű folyosók kijelölése	Kilenc európai közlekedési folyosó létrehozása (mind törzshálózati, mind az átfogó hálózatokhoz tartozó szakaszokkal), amelyek a meglévő törzshálózati folyosók és vasúti árufuvarozási folyosók helyébe lépnek (az előbbieket esetében az infrastrukturális, az utóbbiakéban a műveleti szempontokra összpontosítva).
Általános: Alternatív üzemanyagok infrastruktúrája	Új követelmény: az infrastrukturális szabványok szerinti alternatívüzemanyag-létesítmények létrehozása belvízi és tengeri kikötőkben, repülőtereken, közutakon és városi csomópontokban.
Vasúti árufuvarozás: Az intermodális egységekre vonatkozó minimumszabályok	Új követelmény: 2040-ig olyan teherszerelvények közlekedésének lehetővé tétele, amelyek képesek legfeljebb 4 m magas szabványos félpótkocsikat szállítani.
Vasúti árufuvarozás: A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó követelmények (22,5 t tengelyterhelés, 100 km/h vonalsebesség az árufuvarozásban és 740 m-es hosszúságú szerelvények közlekedésének lehetősége)	A vasúti árufuvarozásra vonatkozó meglévő infrastrukturális követelmények (22,5 t, 100 km/h és 740 m) kiterjesztése a következőkre: — a törzshálózat 2030-ig; — a kiterjesztett törzshálózat 2040-ig; — az átfogó hálózat többi része 2050-ig.
Vasúti személyszállítás: Legkisebb pályasebesség	Új követelmény: személyszállításnál 2040-ig 160 km/h minimális sebesség a törzshálózaton és a kiterjesztett törzshálózaton
Vasút: Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer	Új követelmények a következőkre vonatkozóan: a) 2040-ig az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer kiépítése a kiterjesztett törzshálózaton, 2050-ig pedig az átfogó hálózaton; b) a meglévő B. osztályú rendszerek leszerelése a törzshálózaton 2040-ig, a kiterjesztett törzshálózaton 2045-ig, az átfogó hálózaton pedig 2050-ig.

Terület	Változások a 2013-as szöveghez képest
Belvízi utak: Jó hajózhatósági állapot	A törzshálózaton a belvízi utakra alkalmazandó új követelmény: a „jó hajózhatósági állapot”, vagyis a felhasználók számára a hatékony, megbízható és biztonságos hajózás biztosítása (beleértve a vízi utakra vonatkozó minimumkövetelményeket és szolgáltatási szinteket): ezt részletesebben egy bizottsági végrehajtási jogi aktus fogja meghatározni.
Közúti közlekedés: Pihenőhelyek	A meglévő követelmény módosítása: 2030-ig 100 km-enként pihenőhelyeket előírni a törzshálózat, 2050-ra pedig az átfogó hálózat mentén, illetve 2040-ra 60 km-enként pihenőhelyeket tervezni a törzshálózat és a kiterjesztett törzshálózat mentén.
Multimodális áruszállítás: Terminálok piaci elemzése	Új követelmény: a tagállamok végezzenek piaci és előretekinthető elemzést a területükön található multimodális áruterminálokról. Ezen elemzés alapján a tagállamoknak cselekvési tervet is ki kell dolgozniuk multimodális áruterminál-hálózatuk fejlesztésére.
Végrehajtás és nyomon követés: Bizottsági végrehajtási jogi aktusok	A Bizottság hatáskörének növelése a végrehajtási jogi aktusok elfogadása terén (ezek kötelezőek lesznek az egyes folyosókra vonatkozó munkatervek esetében, és opcionálisak a folyosószakaszok esetében, attól függetlenül, hogy azok határokon átnyúlóak vagy tisztán belföldiek).
Végrehajtás és nyomon követés: Az európai koordinátorok szerepe	Az európai koordinátorok szerepének megerősítése: feladatuk az, hogy szorosan nyomon kövessék a vasúti árufuvarozás irányítását (és a vasúti árufuvarozási szolgáltatások teljesítményét); jogukban áll, hogy a Bizottság konzultáljon velük annak biztosítására, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz finanszírozása kapcsán vizsgált projektek összhangban legyenek a folyosóra vonatkozó munkaterv prioritásaival.
Végrehajtás és nyomon követés: A nemzeti stratégiák összehangolása a TEN-T hálózattal	Új követelmény: a nemzeti közlekedési és beruházási tervek összhangja a rendeletben és a folyosókra vonatkozó munkatervekben meghatározott prioritásokkal és határidőkkel. Azon kötelezettség szigorítása, hogy a tervvázlatokat a nyilvános tervről folytatott konzultáció elindítását követően a lehető leghamarabb meg kell küldeni a Bizottságnak; új lehetőség, hogy a Bizottság véleményt bocsásson ki.
Egyéb: Kockázat a közrendre vagy a közbiztonságra nézve	Új követelmény: a tagállamok értesítési kötelezettsége a Bizottság felé minden olyan megfelelő intézkedésről, amelyet a TEN-T hálózat infrastruktúráját biztonsági vagy közrendi okokból érintő potenciális kockázat csökkentése érdekében fogadtak el.

¹ A 913/2010/EU rendelet 8. cikke.

III. melléklet. A 10/2020. sz. különjelentésben megfogalmazott ajánlásaink hasznosulása

Ajánlások a Bizottságnak	Elfogadva	2024 áprilisáig végrehajtva	Változás 2025 novemberéig
Az elfogadás szintje:  elfogadva;  részben elfogadva;  nincs elfogadva. Végrehajtás szintje:  teljes mértékben;  a legtöbb tekintetben megvalósult;  néhány tekintetben megvalósult;  nem valósult meg.			
1. A Bizottság vizsgálja felül és alkalmazza a meglévő eszközöket a hosszú távú tervek érvényesítésére			
1.a) Terjesszen elő javaslatokat abból a célból, hogy a törzshálózattal kapcsolatos munkálatok megkezdésében vagy befejezésében kialakuló jelentős késedelmek kezelésére a Bizottság illesszen eszköztárába jobban végrehajtható jogi eszközöket, például terjessze ki annak hatókörét, hogy mikor lehet végrehajtási jogi aktusokat elfogadni;			-
1.b) Terjesszen elő javaslatokat a törzshálózat és az átfogó hálózat műszaki követelményei relevanciájának újraértékelése céljából, figyelembe véve a fennmaradó időkeretet, valamint a korábbi és a folyamatban lévő projektek megvalósításával kapcsolatban megfigyelt problémákból levont tanulságokat;			-
1.c) Terjesszen elő javaslatokat olyan rendelkezések bevezetésére a TEN-T rendelet megfelelő érvényesítésének és végrehajtásának biztosítása érdekében, amelyek erősítik a nemzeti közlekedési tervek és a TEN-T kötelezettségvállalások közötti koherenciát.			-
1.d) Kövesse nyomon „egyszerűsítési javaslatai” hasznosulását azáltal, hogy támogatja a tagállamok tervezési és közbeszerzési eljárásait, valamint az adminisztratív terhek csökkentését célzó egyablakos ügyintézés kialakítását. A határokon átnyúló kiemelt közlekedési infrastruktúrák esetében ösztönözze közös pályáztatási eljárások alkalmazását.			-

Ajánlások a Bizottságnak		Elfogadva	2024 áprilisáig végrehajtva	Változás 2025 novemberéig
Az elfogadás szintje:  elfogadva;  részben elfogadva;  nincs elfogadva.				
Végrehajtás szintje:  teljes mértékben;  a legtöbb tekintetben megvalósult;  néhány tekintetben megvalósult;  nem valósult meg.				
2. A Bizottság írja elő alaposabb elemzés elvégzését azelőtt, hogy döntés születne a (TFI-jellegű) megaprojektekhez nyújtandó uniós társfinanszírozásról				
2.a) Közvetlen irányítás esetén a részletes szakaszspecifikus elemzések mellett követelje meg egy, az adott megaprojekt (a megaprojektek hasonlóak a kiemelt közlekedési infrastruktúrákhoz) egészére vonatkozó, megbízható, átfogó és átlátható teljes társadalmi-gazdasági költség-haszon elemzés elvégzését. Az ilyen költség-haszon elemzéseknek az adott projektnél vagy útszakasznál magasabb stratégiai szinten kell vizsgáldniuk, és ki kell terjedniük a kiegészítő infrastruktúrára is.				-
2.b) A megosztott irányítás alá tartozó kiadások esetében szorgalmazza, hogy az irányító hatóságok megegyező követelményeket fogadjanak el, mielőtt az uniós támogatást a megaprojektek rendelkezésére bocsátják.				-
3. A Bizottság erősítse meg a (kiemelt közlekedési infrastruktúra jellegű) megaprojektek részét képező fellépések uniós társfinanszírozásának irányítását				
3.a) Résztesítse előnyben azokat az intézkedéseket, amelyek a folyosóra vonatkozó munkatervben fő prioritásként meghatározott hiányzó összeköttetések kiépítésére és szűk keresztmetszetek felszámolására irányulnak.				-
3.b) Irányítsa úgy a megaprojektek részét képező intézkedések kiválasztását, hogy növekedjen az irányítás hatékonysága és ne alakuljon ki mesterséges verseny egyéb projektekkel. A koherencia és következetesség biztosítása érdekében a Bizottság minden megaprojekt esetében szorgalmazza, hogy a többéves finanszírozási időszakra egyetlen támogatási szerződést kössenek. Ebbe a szerződésbe fel kell venni minden olyan intézkedést, amely elég érett ahhoz, hogy a többéves finanszírozási időszak során teljes mértékben végrehajtható legyen.				-
3.c) Orvosolja a kiemelt közlekedési infrastruktúra tagállami végrehajtásában feltárt hiányosságokat és növelje az uniós társfinanszírozás eredményességét; minél korábbi szakaszban és proaktív módon alkalmazza a rendelkezésre álló valamennyi eszközt a hálózat időben történő befejezésének biztosítása érdekében, és hozzon létre külön kompetenciaközpontokat, amelyek értékelik a projektgazdák által készített dokumentáció minőségét, valamint összehangolják a projektgazdák irányítását és iránymutatást nyújtanak számukra.				-

Ajánlások a Bizottságnak		Elfogadva	2024 áprilisáig végrehajtva	Változás 2025 novemberéig
Az elfogadás szintje:  elfogadva;  részben elfogadva;  nincs elfogadva.				
Végrehajtás szintje:  teljes mértékben;  a legtöbb tekintetben megvalósult;  néhány tekintetben megvalósult;  nem valósult meg.				
4. A Bizottság hasznosítsa a végrehajtási határozatok kapcsán szerzett tapasztalatokat és erősítse meg az európai koordinátorok szerepét				
4.a) Fejlessze tovább az új végrehajtási határozati eszközt úgy, hogy a 2021–2027-es programozási időszakban társfinanszírozandó valamennyi, határokon átnyúló kiemelt közlekedési infrastruktúra esetében ilyen határozat meghozatalát javasolja. E határozatoknak egyértelműen meg kell szabniuk valamennyi érdekelt fél és a Bizottság felelősségi körét, valamint a várható eredményeket (pl. modális váltás, forgalom-előrejelzési célkitűzések) és mérőföldköveket, illetve tartalmazniuk kell valamennyi tagállam azon vállalását, hogy az utólagos értékelés eredményeit megosztja a Bizottsággal.				Enyhe javulás (kategória változatlan)
4.b) Azt követően, hogy az 1. ajánlás a) pontjában javasolt új jogalap elfogadásra kerül, hozzon valamennyi határokon átnyúló kiemelt közlekedési infrastruktúra esetében javasolja végrehajtási határozat meghozatalát;				-
4.c) Javasolja az uniós koordinátorok szerepének megerősítését a folyosókra vonatkozó munkatervek jobb érvényesítésével, az igazgatótanácsok fontosabb üléseire való jelenlétük lehetővé tételével, valamint azzal, hogy jelentősebb szerepet kapnak a TEN-T szakpolitikai célkitűzéseinek kommunikálásában.				-

Forrás: Európai Számvevőszék.

Rövidítések

Rövidítés	Meghatározás/Magyarázat
TEN-T	Transzeurópai közlekedési hálózat
TFI	Kiemelt közlekedési infrastruktúra

Glosszárium

Terminus	Meghatározás/Magyarázat
Kiemelt közlekedési infrastruktúra	A 10/2020. sz. különjelentés értelmében bármely uniós társfinanszírozású közlekedési infrastruktúra, amelynek támogatható összköltsége meghaladja az egymilliárd eurót. Ezenkívül a következők voltak a TFI meghatározó jellemzői: jelentős összegű uniós társfinanszírozást irányoznak elő vagy fizetnek rá (mennyiségi küszöbérték nélkül); a TFI releváns az uniós közlekedési hálózat szempontjából (különösen a határokon átnyúló összeköttetések tekintetében), és várhatóan átalakító társadalmi-gazdasági hatást fog kifejteni.
Transzeurópai közlekedési hálózat	A transzeurópai közlekedési hálózatokra vonatkozó politika végrehajtását célzó közúti, vasúti, légi és vízi infrastruktúrafejlesztési projektek összessége, köztük a nagy sebességű vasúti hálózat, a műholdas navigációs rendszer és az intelligens közlekedésirányítási rendszerek.

A Bizottság válaszai

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

Időrendi áttekintés

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

Ellenőrző csoport

Az Európai Számvevőszék különjelentései ismertetik az uniós szakpolitikákra és programokra, illetve az egyes költségvetési területek irányításával kapcsolatos témákra vonatkozó ellenőrzéseinek eredményeit. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék figyelembe veszi a teljesítmény-, illetve megfelelőségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politikai jelentőséget és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a kohéziós, növekedési és társadalmi befogadási beruházások kiadási területeire szakosodott, Annemie Turtelboom számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara végezte. Az ellenőrzést Annemie Turtelboom számvevőszéki tag vezette Eric Braucourt kabinetfőnök, Guido Fara kabinetattasé és feladatfelelős, Gediminas Macys ügyvezető, Manja Ernst és Rafał Gorajski számvevők, valamint Kelemen Zsófia gyakornok támogatásával. Közreműködött még Luc T'Joen, a Számvevőszék 10/2020. sz. különjelentésének feladatfelelőse, nyugdíjas tisztviselő. Nyelvi támogatás: Richard Moore. Grafika: Alexandra Damir-Binzaru.



Balról jobbra: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafał Gorajski.

SZERZŐI JOGOK

© Európai Unió, 2026

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló [6–2019. sz. számvevőszéki határozat](#) szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenc](#) alá tartoznak. Ezért főszabály szerint a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A Számvevőszéktől származó tartalmak további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja vagy harmadik fél is szerepel a források között), adott esetben további engedélyt is be kell szerezni.

Amennyiben ez megtörtént, akkor a vonatkozó engedély érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és az abban foglalt, egyértelműen meghatározott felhasználási korlátozások érvényesek.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, adott esetben közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alá tartozó intézményi honlapjai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

Az Európai Számvevőszék logójának használata

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

HTML	ISBN 978-92-849-6214-3	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/9918426	QJ-01-25-061-HU-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6215-0	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/5962399	QJ-01-25-061-HU-N

IDÉZÉS MÓDJA

Európai Számvevőszék, [02/2026. sz. különjelentés](#), „Az unió közlekedési infrastruktúrája: További késedelmek és némi költségnövekedés, de a jövőre nézve megerősített irányítási keret van érvényben (az Európai Számvevőszék 10/2020. sz. különjelentésének aktualizálása)”

A megaprojektek kulcsfontosságúak az Európai Unió transzeurópai közlekedési hálózatának kiteljesítéséhez. 2020-ban különjelentést tettünk közzé, amely jelentős késedelmekre, a költségek növekedésére, a tagállamok közötti gyenge koordinációra és a bizottsági felügyelet hiányosságaira mutatott rá. Mostani jelentésünk figyelembe veszi az azóta bekövetkezett fejleményeket és naprakész információkkal szolgál. Észrevételeink szerint a megaprojektek együttes költsége tovább nőtt, főként két projekt miatt, és további késedelmeket is tapasztaltunk, amiből az következhet, hogy az uniós törzshálózat nem készül el a 2030-as határidőre. A 2024-ben bevezetett új jogi rendelkezéseknek köszönhetően javulhat a hálózat megvalósításának Bizottság általi felügyelete, bár a változások többnyire olyan projektek esetében lesznek relevánsak, amelyek később kezdődtek, mint az általunk ellenőrzött megaprojektek.

A Számvevőszék különjelentése az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alapján.



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK



Az Európai Unió
Kiadóhivatala

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: eca.europa.eu/hu/contact

Weboldal: eca.europa.eu

Közösségi média: @EUauditors