

ES transporta infrastruktūra:

turpmāka kavēšanās un izmaksu pieaugums, bet nākotnē tiks izmantota ieviestā pastiprinātā pārvaldības sistēma (ERP īpašā ziņojuma 10/2020 atjauninājums)



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA

Saturs

Punkts

01–06 | Galvenie vēstījumi

01–04 | Kāpēc šī joma ir svarīga

05–06 | Ko mēs konstatējam

07–33 | Plašāka informācija par mūsu apsvērumiem

07–20 | TEN-T pamattīkla pabeigšanas termiņš 2030. gadā netiks ievērots, un divu TFI izmaksas ir ievērojami pieaugušas

09–12 | Ievērojams turpmāks izmaksu pieaugums divās TFI

13–20 | Pamattīkla pabeigšanas termiņš 2030. gadā netiks ievērots turpmākas kavēšanās dēļ

21–33 | Nesēn ieviesta pastiprināta pārvaldība, kaut arī iepriekšējās tiesību normas tiek izmantotas reti

24 | Komisija tikai vienu reizi izmantoja tiesību normas, lai reaģētu uz kavēšanos tīkla pabeigšanā

25–30 | 2024. gada TEN-T regula paredz Komisijai papildu tiesību normas tīkla īstenošanas pārraudzībai

31–33 | Lielākā daļa Komisijas pieņemto 2020. gada ieteikumu ir ieviesti

Pielikumi

I pielikums. Par revīziju

II pielikums. Galvenās izmaiņas, kas ieviestas ar 2024. gada TEN-T regulu

III pielikums. Īpašajā ziņojumā 10/2020 formulēto ERP ieteikumu ieviešanas pārbaude

Saīsinājumi

GLOSĀRIJS

Komisijas atbildes

Laika grafiks

Revīzijas darba grupa

01

Galvenie vēstījumi

Kāpēc šī joma ir svarīga

- 01** Eiropas transporta tīkls (TEN-T) ir Eiropas autotransporta, dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu, jūras un gaisa transporta tīkla mugurkauls. Megaprojektiem – vērienīgiem transporta projektiem, nereti ar pārrobežu dimensiju – ir būtiska nozīme tīkla savienojumu nodrošināšanā, sastrēgumposmu novēršanā un pārrobežu mobilitātes veicināšanā.
- 02** 2020. gadā mēs publicējām īpašo ziņojumu¹, kurā izvērtēta Komisijas loma transporta megaprojektos TEN-T tīklā, tostarp ES līdzfinansējuma nodrošināšana. Mēs šos megaprojektus nosaucām par “transporta pamatinfrastruktūrām” (TFI). TFI parasti tiek īstenotas, izmantojot mazāku projektu un darbību kopumu, kuri katrs atsevišķi saņem ES līdzfinansējumu. Mēs konstatējām, ka mūsu pārbaudītās TFI saskārušās ar ievērojamu kavēšanos, izmaksu pieaugumu, vāju koordināciju starp dalībvalstīm un nepilnībām Komisijas veiktajā pārraudzībā. Tālab mēs uzskatījām, ka ES transporta pamattīkla (stratēģiski svarīgākie mezgli un savienojumi, kas jāpabeidz prioritārā kārtā) pabeigšanas termiņš līdz 2030. gadam ir nopietni apdraudēts.
- 03** Kopš 2020. gada Eiropas Savienību ir būtiski ietekmējusi Covid-19 pandēmija un Krievijas agresijas karš pret Ukrainu. Visas astoņas TFI saskārās ar šīm pašām problēmām, turklāt tām bija jāpielāgojas mainīgajam tiesiskajam regulējumam. Turklāt dažas TFI saskārās ar negaidītiem tehniskiem sarežģījumiem, piemēram, ģeoloģiskiem ierobežojumiem tuneļu izrakšanā, kas palielināja gan papildu izmaksas, gan kavēšanos.

¹ [Īpašais ziņojums 10/2020](#) “ES transporta infrastruktūra: lai savlaicīgi nodrošinātu tīkla ietekmi, megaprojekti jāīsteno ātrāk”.

- 04** Šā ziņojuma mērķis ir sniegt jaunāko informāciju par mūsu [2020. gada īpašā ziņojuma](#) galvenajiem datiem un apsvērumiem, lai informētu ieinteresētās personas un sabiedrību par norisēm kopš tā laika. Mēs esam arī pārbaudījuši progresu, ko Komisija panākusi mūsu ieteikumu ieviešanā. Sīkāka informācija par šā atjauninājuma mērķiem un metodiku sniegta [I pielikumā](#).

Ko mēs konstatējam

- 05** Mēs secinām, ka kopš mūsu [2020. gada īpašā ziņojuma](#) publicēšanas astoņu tajā iekļauto TFI kopējās izmaksas ir augušas vēl vairāk. To galvenokārt noteica ievērojams izmaksu pieaugums divām TFI, savukārt pārējās sešas TFI kopējo pieaugumu veicināja nelielā mērā (izmaksas palielinājās divām TFI un samazinājās četrām). Mēs konstatējam papildu kavēšanos piecu TFI īstenošanā. TFI ir galvenie transporta savienojumi, un tas nozīmē, ka ES pamattīkla pabeigšanas termiņš – 2030. gads – netiks ievērots. Ar pārskatīto [TEN-T regulu](#), kas pieņemta 2024. gadā, tika ieviestas papildu tiesību normas, kas attiecas uz Komisijas veikto tīkla īstenošanas pārraudzību. Šīs normas varētu risināt dažus mūsu iepriekšējā ziņojumā apzinātos jautājumus. Tomēr ir pāragri novērtēt, kā jaunas normas tiks ieviestas praksē, un jebkurā gadījumā izmaiņas galvenokārt attieksies uz projektiem, kas sākti vēlāk nekā mūsu revidētās TFI.
- 06** Lai novērstu mūsu [2020. gada īpašajā ziņojumā](#) konstatētos trūkumus, mēs sniedzām Komisijai četrus ieteikumus, ko veidoja divpadsmit apakšieteikumi. No šiem apakšieteikumiem Komisija pilnībā vai daļēji ir ieviesusi sešus ieteikumus, kurus tā tolaik bija pieņēmusi. Toties Komisija nebija veikusi nekādas darbības attiecībā uz sešiem gadījumiem, kurus tā nepieņēma.

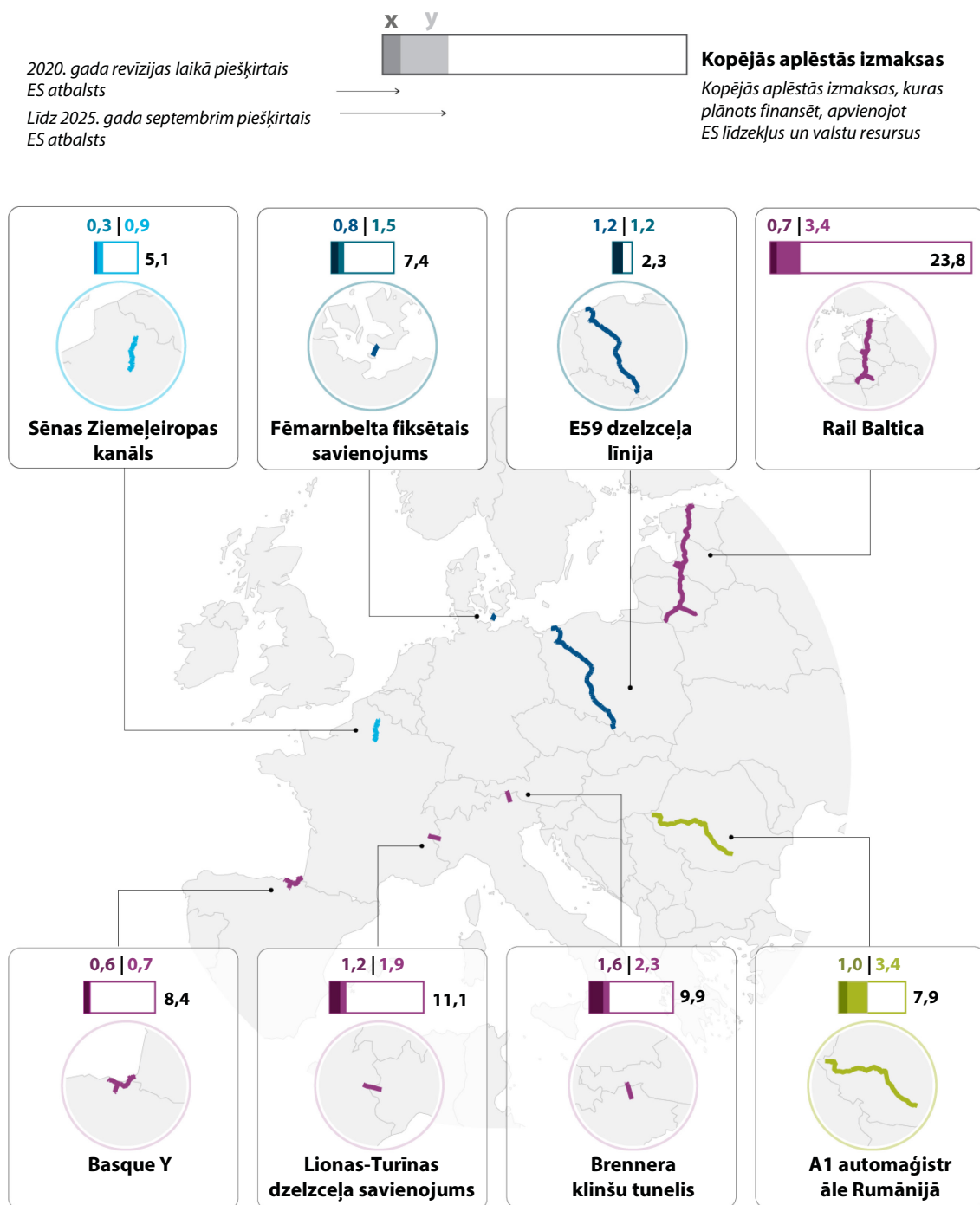
Plašāka informācija par mūsu apsvērumiem

**TEN-T pamattīkla pabeigšanas termiņš 2030. gadā
netiks ievērots, un divu TFI izmaksas ir ievērojami
pieaugušas**

- 07** Mēs atjauninājām skaitļus attiecībā uz kopējām aplēstajām izmaksām un ES līdzfinansējuma summām² ([1. attēls](#)) astoņām TFI, kuras ietvertas mūsu [2020. gada īpašajā ziņojumā](#).

² Īpašais ziņojums 10/2020, 1. tabula.

1.attēls | Kopējās aplēstās izmaksas un piešķirtais ES līdzfinansējums astotnām TFI



Piezīme. Visas summas norādītas miljardos EUR. Kopējās izmaksu summas ir jaunākās pieejamās oficiālās izmaksu aplēses. Šādas aplēses var balstīt uz dažādiem atsaucē gadiem.

TFI krāsa norāda attiecīgos iesaistītos transporta veidus: violeta – dzelzceļam, gaiši zila – iekšzemes ūdensceļiem, zaļa – autotransportam un zila – vairāk nekā vienam transporta veidam.

Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas, valsts iestāžu un projektu virzītāju sniegto informāciju.

- 08** Lielākā daļa mūsu revidēto TFI kopš mūsu [2020. gada īpašā ziņojuma](#) ir saņēmušas papildu dotācijas (kopā 7,9 miljardus EUR). Šāds ES līdzfinansējuma palielinājums nav katras TFI kopējo izmaksu pieauguma automātiskas sekas, jo ES līdzfinansējums netiek piešķirts kā fiksēta procentuālā daļa no kopsummas.

ievērojams turpmāks izmaksu pieaugums divās TFI

- 09** Megaprojektu tvērums kopš sākotnējās izstrādes un koncepcijas līdz būvdarbu sākumam vai pat beigu stadijai nereti ievērojami mainās. Tas līdz ar neparedzētiem sarežģījumiem projektā un neplānotiem atgadījumiem (**03.** punkts) bieži rada izmaksu pieaugumu salīdzinājumā ar sākotnējām aplēsēm³. Savā [2020. gada īpašajā ziņojumā](#) mēs ziņojām par kopējo reālo (t. i., bez inflācijas) izmaksu pieaugumu astoņām TFI 47 % apmērā salīdzinājumā ar sākotnējām aplēsēm⁴.
- 10** Pamatojoties uz projektu virzītāju sniegto informāciju, mēs atjauninājām izmaksu analīzi stāvoklī uz 2025. gada novembri (**1. tabula**). Lai salīdzinātu ar mūsu [2020. gada īpašo ziņojumu](#) un ņemtu vērā inflāciju visā īstenošanas termiņā, esam atkārtoti indeksējuši visas izmaksu aplēses 2019. gada vērtībās, neņemot vērā faktisko maksājumu grafiku. Tāpēc **1. tabulā** norādītie skaitļi nav tieši salīdzināmi ar **1. attēlā** norādītajiem izmaksu rādītājiem.

³ Flyvbjerg, B., "What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview", *Project Management Journal*, 45, 2, 2014. gada aprīlis/maijs, 9. lpp.

⁴ [Īpašais ziņojums 10/2020](#), 3. tabula.

1. tabula | Pārskats par katras TFI izmaksu attīstību (*miljoni EUR*)

Transporta pamatinfras-truktūra	Īpašais ziņojums 10/2020		Statuss 2025. gada novembrī		
	Sākotnējā aplēse (2019. gada vērtībās) (a) ¹	Jaunākā aplēse (2019. gada vērtībās) (b)	Pārskatītā aplēse (2019. gada vērtībās) (c)	% pieaugums salīdzinājumā ar ĪZ 10/2020 aplēsēm (c/b – 1)	% pieaugums salīdzinājumā ar sākotnējo aplēsi (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4648	7000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Lionas–Turīnas dzelzceļa savienojums	5203	9630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Brennera klinšu tunelis	5972	8492	8373	- 1 %	+ 40 %
Fēmarnbelta pastāvīgais savienojums ³	5016	7711	7630	- 1 %	+ 52 %
Basque Y	4675	6500	6888	+ 6 %	+ 47 %
Sēnas Ziemeļeiropas kanāls	1662	4969	5400	+ 9 %	+ 225 %
A1 automaģistrāle	7244	7324	6410	- 12 %	- 11 %
E59 dzelzceļa līnija ⁴	2113	2160	1737	- 20 %	- 18 %
Kopā	36 533	53 786	66 455	–	–
Kopējais pieaugums				+ 24 %	+ 82 %

Piezīme.

Visi izmaksu rādītāji ir pārindeksēti 2019. gada vērtībās, izmantojot atbilstošā gada cenu deflatoru no Komisijas [AMECO datubāzes](#).

¹ Sākotnējā aplēse ir visagrākā esošā aplēse katrai TFI un var atbilst dažādiem projekta tvērumiem vai brieduma līmeņiem. Piemēram, Lionas-Turīnas dzelzceļa savienojums sākotnēji bija paredzēts kā vienas caurules tunelis un pēc tam projektēts ar divām caurulēm; tāpat aplēse, kas iesniegta par Sēnas Ziemeļeiropas kanālu, tika sastādīta vēl pirms priekšizpētes veikšanas.

² Pārskatītā aplēse attiecas uz visas TFI pabeigšanu līdz 2030. gadam. Kopš tā laika projekts ir sadalīts posmos ([1. izcēlums](#)).

³ Kopš mūsu 2020. gada īpašā ziņojuma projekta virzītājs aplēsi nav pārskatījis. Atšķirīgā jaunā vērtība atspoguļo tikai indeksāciju.

⁴ Izmaksas neietver posmu Svinoujsce-Ščecina – tāpat kā mūsu 2020. gada īpašajā ziņojumā.

Avots: Komisija, valsts iestādes un projektu virzītāji.

- 11** Jaunākā aplēse par visu astoņu TFI kopējām izmaksām tagad gandrīz divkārt pārsniedz sākotnēji norādīto. Papildu izmaksu pieaugums visām TFI pēdējo piecu gadu laikā (neņemot vērā inflāciju) bija 24 %. Šo pieaugumu galvenokārt veidoja ievērojams izmaksu pieaugums divām TFI: Rail Baltica ([1. izcēlums](#)) un Lionas-Turīnas dzelzceļa savienojumam.
- 12** Attiecībā uz pārējām sešām TFI kopējās izmaiņas izmaksu aplēsēs veido tikai aptuveni 10 % no kopējā papildu palielinājuma. Piemēram, Sēnas Ziemeļeiropas kanāls, attiecībā uz kuru 2020. gadā mēs ziņojām par lielāko izmaksu pieaugumu salīdzinājumā ar sākotnējo aplēsi, tagad ir pieredzējis turpmāku izmaksu pieaugumu par 9 %. Divos gadījumos – A1 automaģistrāle un E59 dzelzceļa līnija – jaunākās izmaksu aplēses, ņemot vērā inflāciju, faktiski ir zemākas nekā sākotnējās.

1. izcēlums

Rail Baltica: kopš 2020. gada izmaksas ir vairāk nekā divkārtšojušās

Mūsu [2020. gada īpašā ziņojuma](#) sagatavošanas laikā Rail Baltica oficiālā izmaksu aplēse bija 5,8 miljardi EUR (2017. gada vērtībās). Ziņojumā mēs uzsvērām, ka, pamatojoties uz tobrīd pieejamo informāciju, izmaksas varētu augt vēl vairāk, un norādījām, ka atbilstoši riskam koriģētās kopējās izmaksas varētu sasniegt 7 miljardus EUR.

Rail Baltica projekta virzītājs 2024. gadā veica jaunu analīzi un secināja, ka aplēstās pilnās TFI kopējās izmaksas 2023. gada cenās ir palielinājušās līdz 23,8 miljardiem EUR. Galvenie analīzē konstatētie iemesli bija iepriekšējo aplēšu gatavības un detalizācijas trūkums (kas veidoja aptuveni pusi no pieauguma), kā arī izmaiņas projekta tvērumā un struktūrā. Šo analīzi lielā mērā apstiprināja triju iesaistīto Baltijas valstu revīzijas iestāžu kopīgais revīzijas ziņojums⁵.

Svarīgi ir tas, ka projekta virzītājs uzsvēra risku, ka jaunā aplēse joprojām varētu nebūt pilnībā precīza, jo tikai par vienu trešdaļu no kopējā dzelzceļa līnijas attāluma tika sagatavoti rūpīgi projektēšanas pētījumi (uz kuriem balstījās aplēse). Attiecībā uz grafiku projekta partneri nolēma sadalīt TFI divos posmos: pirmajā līdz 2030. gadam jāpabeidz tikai viena sliežu ceļa dzelzceļš (kopējās izmaksas – 15,3 miljardi EUR), un otrajā pilnībā jāpabeidz viss dzelzceļš, taču tam nav stingri noteikta grafika. Tā kā darbu grafiks ir pagarināts, visticamāk, pēc otrā posma pabeigšanas TFI izmaksas pārsniegs 23,8 miljardus EUR.

⁵ Igaunijas Valsts revīzijas birojs (Riigikontroll), Latvijas Valsts Kontrole, Lietuvas Valsts Kontrole (Lietuvos Valstybės kontrolė), “[Review on the Rail Baltica project](#)”, kopīgais pārskats, Tallina, Rīga, Viļņa, 2024. gada 11. jūnijs.

Pamattīkla pabeigšanas termiņš 2030. gadā netiks ievērots turpmākas kavēšanās dēļ

- 13** Megaprojektiem bieži ir raksturīgi gari īstenošanas termiņi, un daudzi kavējumi salīdzinājumā ar sākotnējo plānošanu⁶. Tie ir pakļauti arī ārējiem faktoriem, kā aprakstīts **03.** punktā. Savā **2020. gada īpašajā ziņojumā** mēs norādījām, ka astoņu pārbaudīto TFI vidējais kavējums bija 11 gadi⁷. Mēs atjauninājām šo analīzi līdz 2025. gada novembrim un konstatējām turpmākus kavējumus (**2. tabula**).

⁶ Flyvbjerg, B., *minēts iepriekš*, 9.–11. lpp.

⁷ *Īpašais ziņojums 10/2020*, 53. punkts un 5. attēls.

2. tabula | Kavējumi, kas ietekmē katru TFI

TFI	Sākotnējie plāni ¹		Īpašais ziņojums 10/2020	Statuss 2025. gada novembrī		
	Īstenošanas grafiks (gados)	Plānotais atklāšanas gads	Plānotais atklāšanas gads	Pārskatītais plānotais atklāšanas gads	Kavēšanās salīdzinājumā ar Īpašo ziņojumu 10/2020 (gados)	Kavēšanās salīdzinājumā ar sākotnējiem plāniem (gados)
Lionas–Turīnas dzelzceļa savienojums	7	2015	2030	2033	3	18
Brennera klinšu tunelis	9	2016	2028	2032	4	16
Fēmarnbelta pastāvīgais savienojums	10	2018	2028	2029	1	11
Basque Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Sēnas Ziemeļeiropas kanāls	10	2010	2028	2032	4	22
Vidējais rādītājs					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	— ³	jā	> 4
E59 dzelzceļa līnija	atšķiras pa posmiem			—	—	—
A1 automaģistrāle	atšķiras pa posmiem			2029	—	—

Piezīmes.

Tā kā šo divu TFI – E59 dzelzceļa līnijas un A1 automaģistrāles – īstenošanas termiņi atšķiras pa posmiem, mēs neapņēminām kavējuma skaitļus TFI līmenī.

¹ Sākotnējie plāni ir visagrākie esošie plāni katrai TFI un var atbilst dažādiem projekta tvērumiem vai brieduma līmenim. Piemēram, sākotnēji aplēstais Sēnas Ziemeļeiropas kanāla atklāšanas gads tika noteikts, vēl pirms bija veikta priekšizpēte.

² Lai gan Komisija mums ir norādījusi 2030. gadu kā ticamu pabeigšanas datumu, projektu virzītāju sniegtā informācija liecina, ka projekts tiks pabeigts 2035. gadā.

³ Pilnajai TFI nav pieejams paredzamais atklāšanas gads. Paredzams, ka TFI pirmais posms tiks atklāts 2030. gadā.

Avots: Komisija, valsts iestādes un projektu virzītāji.

- 14** Mūsu veiktā analīze liecina, ka piecas TFI, par kurām varējām iegūt vajadzīgo informāciju, vidēji kavējās vēl par 4 gadiem salīdzinājumā ar situāciju mūsu [2020. gada īpašā ziņojuma](#) sagatavošanas laikā. Tādējādi piecu TFI vidējais kavējums ir 17 gadi salīdzinājumā ar sākotnēji plānoto grafiku.
- 15** Attiecībā uz Rail Baltica iepriekš ziņotā kavēšanās ieilgs vēl vairāk, jo saskaņā ar 2025. gada novembrī pieejamo jaunāko plānu līdz 2030. gadam bija jāpabeidz tikai projekta pirmais posms. Tomēr mēs nevarējām aprēķināt šo kavēšanos, jo otrajam posmam nav īstenošanas grafika ([1. izcēlums](#)). Arī attiecībā uz E59 dzelzceļa līniju šā atjauninājuma sagatavošanas laikā nebija pieejama informācija par to, kad TFI tiks pilnībā pabeigts.
- 16** Īstenošanas kavējumi var ietekmēt pašu TFI darbību, kā arī ES transporta tīklu. Mēs atjauninājām riska novērtējumu par iespējamo tīkla īstenošanas stāvokli⁸, ņemot vērā katras TFI paredzamos pabeigšanas datumus. Mēs pētījām, vai pastāv ticama iespēja, ka līdz 2030. gadam TFI pilnvērtīgi darbosies; kā arī, vai to piekļuves līnijas un savienojošās infrastruktūras, visticamāk, līdz tam termiņam būs modernizētas, lai garantētu pilnīgu tīkla ietekmi. Visbeidzot, mēs vērtējām, vai līdz 2030. gadam šajos posmos, visticamāk, tiks izpildītas 2013. gada TEN-T prasības kravu dzelzceļa līnijām ([2. attēls](#)).

⁸ Īpašais ziņojums 10/2020, 2. tabula.

2. attēls | TFI īstenošanas ticamākais stāvoklis 2030. gadā

Stāvokļa novērtējums 2025. gada novembrī

	TFI pilnībā darbojas no 2030. gada		TFI un tās savienošā infrastruktūra līdz 2030. gadam pilnībā nodota ekspluatācijā		TEN-T dzelzceļa kravu pārvadājumu prasības līdz 2030. gadam izpildītas, tostarp attiecībā uz savienojamo infrastruktūru	
	2020. gada IZ	2025. gada atjauninājums	2020. gada IZ	2025. gada atjauninājums	2020. gada IZ	2025. gada atjauninājums
Rail Baltica						
Lionas-Turīnas dzelzceļa savienojums						
Brennera klinšu tunelis						
Fēmarnbelta fiksētais savienojums						
Basque Y						
Sēnas Ziemeļeiropas kanāls					nav piemērojams	
E59 dzelzceļa līnija						
A1 automaģis trāle Rumānijā					nav piemērojams	

¹ Mēs novērtējām, ka iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Francijā ir zema un iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Itālijā – vidēja.

² Mēs novērtējām, ka iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Itālijā ir zema, iespējamība attiecībā uz posmu Vācijā ir vidēja un iespējamība attiecībā uz posmu Austrijā – augsta.

³ Mēs novērtējām, ka iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Vācijā ir zema un iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Dānijā – augsta. Mēs saglabājam šo novērtējumu arī atjauninātajā ziņojumā.

⁴ Mēs novērtējām, ka iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Vācijā ir zema un iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Dānijā – augsta. Mēs paturam šo novērtējumu spēkā arī atjauninātajā ziņojumā.

⁵ Lai gan Komisija mums ir norādījusi 2030. gadu kā iespējamo pabeigšanas datumu, informācija no projektu virzītājiem liecina, ka projekts tiks pabeigts tikai 2035. gadā.

⁶ Mēs novērtējām, ka iespējamība attiecībā uz infrastruktūras posmu Francijā ir vidēja un iespējamība attiecībā uz posmu Spānijā – augsta.

Piezīme. TEN-T prasības – elektrifikācija, vismaz 22,5 tonnas ass slodzes, minimālais ātrums 100 km/h, vilciena garums vismaz 740 m, sliežu ceļa platums 1435 mm un Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas izmantošana.

Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas, valstu iestāžu un projektu virzītāju sniegto informāciju.

- 17** Lielākajā daļā TFI situācija ir pasliktinājusies vēl vairāk salīdzinājumā ar to laiku, kad mēs gatavojām savu iepriekšējo īpašo ziņojumu. Trim TFI (Brennera klinšu tunelis, Lionas-Turīnas dzelzceļa savienojums un Sēnas Ziemeļeiropas kanāls) tagad ir oficiāli paredzēts pabeigšanas termiņš pēc 2030. gada, un tas nozīmē, ka ES TEN-T pamattīkla pabeigšanas termiņš 2030. gadā netiks ievērots. 2020. gadā bija paredzēts, ka Rail Baltica tiks pilnībā pabeigts līdz 2030. gadam; tagad TFI nav īstenošanas grafika un termiņa, līdz kuram tas būs pilnībā pabeigts (**15.** punkts). Attiecībā uz vienu TFI – A1 automaģistrāli Rumānijā – perspektīvas ir uzlabojušās: paredzams, ka visi posmi būs atklāti līdz 2030. gadam.
- 18** Apskatot kopumā visas TFI un to savienojošo infrastruktūru, mēs saglabājam 2020. gada vispārējo secinājumu: lielākā daļa revidēto TFI, visticamāk, līdz 2030. gadam neuzsāks pilnvērtīgu darbību. Vairākums TFI saskaras arī ar papildu kavēšanos saistībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumu prasību ievērošanu – tās iekļautas 2013. gada TEN-T regulā, kas bija spēkā mūsu iepriekšējās revīzijas laikā.
- 19** Savā **2020. gada īpašajā ziņojumā** mēs arī norādījām to, kā kavēšanās, kas saistīta ar plānošanu un īstenošanu, var radīt papildu izmaksas. Tā tas bija attiecībā uz Fēmarnbelta pastāvīgo savienojumu, kad Dānijas iestāžu parakstītais līgums ar projekta virzītāju paredzēja, ka šis virzītājs var pieprasīt noteiktas līgummaksas (piemēram, konsorciju darbības izmaksas vai materiālu cenu izmaiņas), ja darba uzsākšana būtu jāatliek atļauju trūkuma dēļ. Tā kā šis kavējums iestājās, klauzula tika piemērota, lai izvairītos no nepieciešamības izbeigt līgumus un uzsākt konkursa procedūru jaunu līgumu noslēgšanai. Tajā laikā projekta virzītājs mūs informēja par nodomu pieprasīt šādu maksu par ES līdzfinansējumu⁹.
- 20** Atjauninājuma laikā Komisija mūs informēja, ka kopš tā laika projekta virzītājs ir iesniedzis atlīdzināšanas pieprasījumu, iekļaujot tajā šīs izmaksas, un to ir apstiprinājusi CINEA (Komisijas izpildaģentūra, kas atbild par ES dotācijas pārvaldību). Kopējā summa, kas līdz šim ir finansēta no ES budžeta attiecībā uz izmaksām, kas saistītas ar darbu novēlotu uzsākšanu, ir 14,8 miljoni EUR.

⁹ **Īpašais ziņojums 10/2020**, 44. punkts.

Nesen ieviesta pastiprināta pārvaldība, kaut arī iepriekšējās tiesību normas tiek izmantotas reti

- 21** Savā 2020. gada īpašajā ziņojumā mēs uzsvērām, ka Komisijas rīcībā ir ierobežoti juridiskie instrumenti, kas ļautu reaģēt uz kavējumiem ES transporta pamattīkla īstenošanā. Mēs arī norādījām, ka Komisija joprojām nav izmantojusi pieejamos instrumentus, piemēram, 2013. gada TEN-T regulas¹⁰ 56. pantu. Mēs arī sniedzām Komisijai virkni ieteikumu, kuru mērķis ir uzlabot megaprojektiem paredzētā ES līdzfinansējuma finanšu pārvaldību.
- 22** TEN-T regula 2024. gadā tika būtiski pārskatīta. Tika ieviests jauns mērķu kopums, pabeigšanas termiņi, kā arī tiesību normas, kas ļautu Komisijai pārraudzīt tīkla īstenošanu (sk. II pielikumu, kurā sniegts pārskats par galvenajām izmaiņām salīdzinājumā ar iepriekšējo versiju).
- 23** Sagatavojot šo atjauninājumu, mēs pārbaudījām:
- o vai Komisija kopš 2020. gada ir izmantojusi 56. panta procedūru;
 - o vai 2024. gada TEN-T regulas jaunās vai grozītās tiesību normas spētu novērst divus horizontālos kavējumu avotus, kas uzsvērti mūsu 2020. gada īpašajā ziņojumā, proti, i) sarežģītu pārrobežu projektu koordināciju un ii) atļauju piešķiršanu dalībvalstīs;
 - o vai Komisija ir ieviesusi mūsu 2020. gada ieteikumus.

Komisija tikai vienu reizi izmantoja tiesību normas, lai reaģētu uz kavēšanos tīkla pabeigšanā

- 24** Saskaņā ar 2013. gada TEN-T regulas 56. pantu Komisija var lūgt dalībvalstīm paskaidrot iemeslus, kuru dēļ būtiski kavējas pamattīkla pabeigšana, un pēc tam sākt apspriešanos ar mērķi tos atrisināt. Savā 2020. gada īpašajā ziņojumā mēs konstatējām, ka Komisija ne reizi nav izmantojusi šo tiesību normu¹¹. Visā atlasītajās TFI, par kurām mēs saņēmām grafika aplēses, projekta īstenošana bija aizkavējusies vēl vairāk (13. punkts un 2. tabula); attiecībā uz trim no tām ir zināms, ka tās sāks darbību tikai pēc 2030. gada termiņa. Tomēr Komisija mūs informēja, ka 56. panta procedūra nav sāktā attiecībā uz nevienu TFI, kas iekļauta šajā atjauninājumā. Kopumā Komisija kopš mūsu 2020. gada īpašā ziņojuma šo procedūru ir izmantojusi tikai vienu reizi – citam megaprojektam Francijā.

¹⁰ Īpašais ziņojums 10/2020, 26. punkts.

¹¹ Īpašais ziņojums 10/2020, 26. punkts.

2024. gada TEN-T regula paredz Komisijai papildu tiesību normas tīkla īstenošanas pārraudzībai

- 25** Ar 2024. gada TEN-T regulu tika ieviestas jaunas prasības un tiesību normas, kas ļauj Komisijai pārraudzīt to, kā dalībvalstis pabeidz transporta tīklu (*II pielikums*). Mēs uzskatām, ka tas (līdz ar saistīto [direktīvu par atļauju piešķiršanas pasākumu racionalizēšanu](#), kas pieņemta 2021. gadā) ir potenciāls uzlabojums to divu galveno kavēšanās cēloņu novēršanai (**23.** punkts), kas apzināti mūsu 2020. gada īpašajā ziņojumā. Tomēr šo noteikumu efektivitāte galu galā būs atkarīga no tā, vai Komisija tos aktīvi izmantos un dalībvalstis pēc tam tos ievēros. Jebkurā gadījumā šie noteikumi galvenokārt attiecas uz projektiem plānošanas posmā, un tāpēc tiem būs tikai ierobežota ietekme uz mūsu izlasē iekļautajiem projektiem.
- 26** 2024. gada TEN-T regula stiprina pārvaldības sistēmu ar mērķi risināt pārrobežu koordinācijas jautājumus. Ticams, ka pamattīkla koridoru un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru integrācija Eiropas transporta koridoros varētu piešķirt lielāku nozīmi operatīvajiem apsvērumiem plānošanas procesā. Ir paplašināti arī to Eiropas koordinātoru pienākumi, kuri atbalsta Komisiju pamattīkla pabeigšanas pārraudzībā dalībvalstīs, un tagad tiem paredzēts oficiāli apspriesties par ES līdzfinansējuma piešķiršanu infrastruktūras projektiem attiecīgajā koridorā.
- 27** Ar jauno regulu tika paplašināta Komisijas īstenošanas aktu darbības joma. Tie ir saistoši juridiski dokumenti, kas adresēti dalībvalstīm un ietver noteikumus par konkrētu projektu termiņiem un pārvaldību. Savā 2020. gada īpašajā ziņojumā mēs jau novērtējām īstenošanas aktus kā labvēlīgu instrumentu, ar ko Komisija var stiprināt uzraudzību pār pamattīkla pabeigšanu¹². Saskaņā ar iepriekšējo tiesisko regulējumu šos aktus varēja izdot tikai attiecībā uz projektiem ar pārrobežu dimensiju. Toties tagad īstenošanas akti attieksies uz visiem transporta koridoriem un atkarībā no vajadzības var būt vērsti uz pamattīkla posmiem vai projektiem.
- 28** Turklāt ar 2024. gada TEN-T regulu dalībvalstīm tiek ieviests jauns juridisks pienākums: saskaņot savus valsts transporta plānus ar ES prioritātēm. Valstu transporta plānos ir jāņem vērā Eiropas koordinātoru darba plāni un visi pieņemtie īstenošanas akti. Dalībvalstīm šie plāni ir jāiesniedz Komisijai, kas pēc tam sniegs oficiālu, kaut arī nesaistošu, atzinumu.

¹² Īpašais ziņojums 10/2020, 75. –78. punkts.

- 29** Lai gan [2024. gada TEN-T regulā](#) nav noteikumu, kas uzlabotu atļauju piešķiršanas procedūras, tās pamatā ir [2021. gada ES direktīva](#) par atļauju piešķiršanas pasākumu racionalizēšanu. Direktīvā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāsamazina slogs, ko rada atļauju piešķiršana projektiem ES pamattīkla galvenajos posmos, izveidojot vienotu kontaktpunktu projektu virzītājiem, vienkāršojot procedūras un nosakot maksimālo termiņu lēmuma pieņemšanai (ar retiem izņēmumiem). Attiecībā uz pārrobežu atļauju piešķiršanas procedūrām Eiropas koordinatori ir tiesības saņemt informāciju par procedūru un kavēšanās gadījumā pieprasīt progressa ziņojumus.
- 30** Tomēr direktīvas ietekme lielā mērā ir atkarīga no pienācīgas un savlaicīgas transponēšanas valstu tiesību aktos. Šā atjauninājuma laikā Komisija bija uzsākusi pārkāpuma procedūras ar piecām dalībvalstīm saistībā ar direktīvas transponēšanu.

Lielākā daļa Komisijas pieņemto 2020. gada ieteikumu ir ieviesti

- 31** [2020. gada īpašajā ziņojumā](#) mēs formulējām divpadsmit apakšieteikumus, kuru mērķis bija stiprināt TFI investīciju ilgtermiņa plānošanu, pārvaldību un pārraudzību. Komisija pilnībā vai daļēji pieņēma sešus no šiem apakšieteikumiem.
- 32** Sava [2023. gada pārskata 3. nodaļā](#) mēs jau ziņojām par Komisijas pieņemto apakšieteikumu virzību un savlaicīgumu. Mēs konstatējām, ka četri no tiem bija ieviesti laikus – pilnībā vai lielā mērā. Pārējo divu apakšieteikumu ieviešana aizkavējās un tāpēc tika pabeigta tikai daļēji. Attiecībā uz atlikušajiem sešiem apakšieteikumiem, ko Komisija nebija pieņēmusi, tā nekādas darbības neveica.
- 33** Kopš mūsu 2023. gada pārskata publicēšanas mēs konstatējām zināmu progresu apakšieteikuma ieviešanā, kura mērķis ir izstrādāt īstenošanas lēmumu rīku (4.a): Komisija ir pieņēmusi jaunus vai atjauninātus tiesību aktus, kas attiecas uz Sēnas Ziemeļeiropas kanāla, Rail Baltica un Lionas–Turīnas dzelzceļa savienojuma TFI ([III pielikums](#)).

Šo ziņojumu 2025. gada 3. decembra sēdē Luksemburgā pieņēma II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas locekle Annemie Turtelboom.

Revīzijas palātas vārdā —



Tony Murphy
priekšsēdētājs

Pielikumi

I pielikums. Par revīziju

- 01** 2020. gadā mēs publicējām [īpašo ziņojumu](#), kurā novērtēts, kā Komisija nodrošina, ka ES līdzfinansētie megaprojekti ar pārrobežu dimensiju (ko mēs nosaucām par transporta pamatinfrastruktūrām (TFI)) ir labi izplānoti un efektīvi. Revīzijas vajadzībām mēs savā izlasē atlasījām astoņas TFI, kurām ir būtiska loma, lai sasniegtu ES mērķi: līdz 2030. gadam pabeigt transporta pamattīkla izveidi.
- 02** Šajā revīzijā mēs secinājām, ka maz ticams, ka tīkls līdz 2030. gadam darbosies pilnībā, jo sešas no astoņām TFI kopā ar to piekļuves līnijām un savienojošo infrastruktūru minētajā termiņā, visticamāk, nedarbosies pilnībā. Iemesli tam ir vairāki:
- o valstu prioritātes un administratīvās procedūras dalībvalstīs ievērojami atšķirās, un tas palēnināja progresu pārrobežu savienojumu jomā. Komisijas rīcībā bija tikai ierobežoti juridiskie instrumenti, ar ko panākt saskaņoto saistību izpildi, un tā nebija šos instrumentus pilnībā izmantojusi;
 - o bija jāuzlabo plānošanas kvalitāte, jo satiksmes prognozes bieži vien bija pārāk optimistiskas vai vāji koordinētas ar pārrobežu struktūrām. Dalībvalstis neizmantoja izmaksu un ieguvumu analīzi efektīvi kā lēmumu pieņemšanas instrumentus attiecībā uz projektiem kopumā, un tas apdraudēja pārredzamību un uzticamību;
 - o īstenošana bija neefektīva – vidējais TFI būvniecības laiks bija 15 gadi. Bija raksturīgs arī liels izmaksu pārsniegums un ilga kavēšanās salīdzinājumā ar sākotnējiem termiņiem;
 - o Komisijas īstenotā uzraudzība pār pamattīkla koridoru pabeigšanu dalībvalstīs joprojām ir attālināta un galvenokārt koncentrējas uz tiešajiem rezultātiem, nevis uz koprezultātu vai ilgtermiņa ilgtspēju. Lai gan toreizējā īstenošanas lēmumu ieviešana bija pozitīvs solis uz priekšu, šo instrumentu darbības joma un izpildes panākšana joprojām bija pārāk ierobežota, lai garantētu tīkla savlaicīgu pabeigšanu.

- 03** Lai novērstu šos trūkumus, mēs sniedzām Komisijai četrus ieteikumus, kas ietvēra divpadsmit apakšieteikumus ([III pielikums](#)).
- 04** 2021. gadā mēs publicējām [apskati](#), kurā ES regulējums megaprojektu īstenošanai salīdzināts ar līdzīgiem satvariem citās valstīs. Šajā kontekstā mēs arī salīdzinājām sešu no astoņām TFI budžeta un grafika pārsniegumu ar vairākiem simtiem transporta projektu, kas īstenoti visā pasaulē. Mēs secinājām, ka lielākajā daļā projektu ir mazāka faktisko izmaksu un aplēstā budžeta novirze nekā vidēji pasaulē. Tomēr lielākajā daļā no sešiem projektiem vidēji bija ilgāki kavējumi nekā līdzīgos projektos citās valstīs.
- 05** Šajā ziņojumā ir sniegta jaunākā informācija par norisēm saistībā ar mūsu [2020. gada īpašā ziņojuma](#) galvenajiem elementiem no tā publicēšanas līdz 2025. gada novembrim. Mēs koncentrējamies galvenokārt uz izmaiņām astoņu TFI izmaksu un laika grafikos, kā arī uz Komisijas lomu TFI pārraudzībā. Attiecīgos gadījumos mēs aplūkojam arī norises citos TEN-T pamattīkla megaprojektos. Darbā aptvērām arī to, kā [2024. gadā veiktā TEN-T regulas pārskatīšana](#) varētu uzlabot [2020. gada īpašajā ziņojumā](#) apzinātās problēmas.
- 06** Attiecībā uz tīkla īstenošanu, ņemot vērā TEN-T dzelzceļa kravu pārvadājumu prasības, jānorāda, ka mūsu atjauninātais novērtējums joprojām attiecas uz [2013. gada TEN-T regulā](#) ietvertajām prasībām. Kopš mūsu [2020. gada īpašā ziņojuma](#) publicēšanas ir stājusies spēkā pārskatīta TEN-T regula ([22. punkts](#)), kurā iekļautas atjauninātas tehniskās prasības pamattīklam ([II pielikums](#)). Attiecībā uz šo atjaunināto ziņojumu mēs nevērtējam šo jauno prasību ietekmi, jo tās neietilpa sākotnējās revīzijas tvērumā.
- 07** Atjauninājuma pamatā ir Komisijas, valsts iestāžu un par attiecīgajām TFI atbildīgo projektu virzītāju Spānijā, Polijā un Rumānijā sniegtās informācijas dokumentāra pārbaude. Mēs analizējam arī publiski pieejamo informāciju. Mēs neveicām apmeklējumus uz vietas un neiztaujājām projekta iestādes vai ieinteresētās personas. Mūsu [revīzijas metodika](#) atbilst [Starptautiskās Augstāko revīzijas iestāžu organizācijas \(INTOSAI\)](#) izdotajiem starptautiskajiem revīzijas standartiem.
- 08** Mēs atkārtoti pārbaudījām visu 2020. gada īpašajā ziņojumā iekļauto ieteikumu ieviešanas līmeni, lai noteiktu, vai Komisijas veiktajās darbībās un pasākumos ir bijušas kādas izmaiņas. Attiecībā uz pieņemtajiem ieteikumiem mēs novērtējam izmaiņas salīdzinājumā ar pēdējām pēcpārbaudēm, kas veiktas 2024. gadā attiecībā uz [2023. gada pārskatu](#).
- 09** Lai nodrošinātu rezultātu salīdzināmību, mēs piemērojam tādu pašu metodiku kā 2020. gada revīzijā. Mēs skaidri norādījām tos nedaudzos gadījumus, kuros bija jāpiemēro cita metodika.

II pielikums. Galvenās izmaiņas, kas ieviestas ar 2024. gada TEN-T regulu

Joma	Izmaiņas salīdzinājumā ar 2013. gada tekstu
Vispārīgi: Tīkla pabeigšanas termiņi	Pamattīkla un visaptverošā tīkla termiņu apstiprināšana (attiecīgi 2030. un 2050. gads). Paplašināta pamattīkla (iepriekš – daļa no visaptverošā tīkla) turpmāka apzināšana jāpabeidz līdz 2040. gadam.
Vispārīgi: Prioritāro koridoru apzināšana	Deviņu Eiropas transporta koridoru (kas ietver pamattīkla un visaptverošā tīkla posmus) izveide, aizstājot esošos pamattīkla koridorus (koncentrējoties uz infrastruktūras aspektiem) un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorus (koncentrējoties uz darbību).
Vispārīgi: Alternatīvo degvielu infrastruktūra	Jauna prasība – iekļaut alternatīvo degvielu iekārtas infrastruktūras standartos, kas piemērojami iekšzemes un jūras ostām, lidostām, autoceļiem un pilsētu mežgliem.
Dzelzceļa kravu pārvadājumi: Minimālie standarti intermodālām vienībām	Jauna prasība – līdz 2040. gadam atļaut tādu kravas vilcienu kustību, kas pārvadā standarta puspiekabes, kuru augstums ir līdz 4 m.
Dzelzceļa kravu pārvadājumi: Transporta infrastruktūras prasības (22,5 t ass slodze, 100 km/h līnijas ātrums kravu pārvadājumiem un iespēja ekspluatēt vilcienu sastāvus, kuru garums ir 740 m)	Esošo infrastruktūras prasību attiecināšana arī uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem (22,5 t, 100 km/h un 740 m): — pamattīklā līdz 2030. gadam; — paplašinātajā pamattīklā līdz 2040. gadam; — pārējā visaptverošajā tīklā līdz 2050. gadam.
Pasažieru dzelzceļa pārvadājumi: Līnijas minimālais ātrums	Jauna prasība – minimālajam ātrumam pasažieru dzelzceļa līnijās jābūt 160 km/h gan pamattīklā, gan paplašinātajā pamattīklā līdz 2040. gadam.
Dzelzceļš: Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma	Jaunas prasības: - līdz 2040. gadam izvērst Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēmu paplašinātajā pamattīklā un līdz 2050. gadam – visaptverošajā tīklā; - līdz 2040. gadam pārtraukt esošo B klases sistēmu ekspluatāciju pamattīklā, līdz 2045. gadam – paplašinātajā pamattīklā un līdz 2050. gadam – visaptverošajā tīklā.

Joma	Izmaiņas salīdzinājumā ar 2013. gada tekstu
Iekšzemes ūdensceļi: Labs navigācijas statuss	Jauna prasība, kas piemērojama pamattīkla iekšējiem ūdensceļiem, nodrošināt “labu navigācijas statusu”, t. i., efektīvu, uzticamu un drošu navigāciju lietotājiem (tostarp minimālās ūdensceļu prasības un pakalpojumu līmeņus), kas sīkāk jādefinē Komisijas īstenošanas aktos.
Autotransports: Atpūtas vietas	Spēkā esošā prasība līdz 2030. gadam pamattīklā paredzēt atpūtas vietas ik pēc 100 km un līdz 2050. gadam – visaptverošajā tīklā ir grozīta – tagad līdz 2040. gadam paredzēts atpūtas zonas ierīkot ik pēc 60 km gan pamattīklā, gan paplašinātajā pamattīklā.
Kravu pārvadājumu multimodalitāte: Termināļu tirgus analīze	Jauna prasība – dalībvalstis veic tirgus un perspektīvas analīzi attiecībā uz multimodālajiem kravas termināļiem savā teritorijā. Pamatojoties uz minēto analīzi, dalībvalstīm ir arī jāizstrādā rīcības plāns multimodālu kravu termināļu tīkla izveidei.
Īstenošana un uzraudzība: Komisijas īstenošanas akti	Palielināt Komisijas pilnvaras pieņemt īstenošanas aktus (kuriem jāklūst obligātiem attiecībā uz katru koridora darba plānu un neobligātiem attiecībā uz koridoru posmiem neatkarīgi no tā, vai tie ir pārrobežu vai iekšzemes posmi).
Īstenošana un uzraudzība: Eiropas koordinatoru loma	Stiprināt to Eiropas koordinatoru lomu, kuru uzdevums ir cieši iesaistīties dzelzceļa kravu pārvadājumu pārvaldībā ¹ (un uzraudzīt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu darbību) un kuriem ir tiesības sniegt konsultācijas Komisijai, lai nodrošinātu, ka projekti, kas pārbaudīti Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansējumam, atbilst koridora darba plāna prioritātēm.
Īstenošana un uzraudzība: Valstu stratēģiju saskaņošana ar TEN-T	Jauna prasība – valstu transporta un investīciju plāniem jābūt saskaņotiem ar regulā un koridora darba plānos noteiktajām prioritātēm un termiņiem. Pastiprināts pienākums nosūtīt plānu projektus Komisijai iespējami drīz pēc tam, kad ir sākti sabiedriskā plāna apspriešana, un Komisijai ir jauna iespēja sniegt atzinumu.
Citi: Drošības vai sabiedriskās kārtības apdraudējumi	Jauna prasība dalībvalstīm – paziņot Komisijai par visiem atbilstošajiem pasākumiem, kas pieņemti, lai drošības vai sabiedriskās kārtības apsvērumu dēļ mazinātu iespējamo apdraudējumu TEN-T tīkla infrastruktūrai.

¹ Regula (ES) 913/2010, 8. pants.

III pielikums. Īpašajā ziņojumā 10/2020 formulēto ERP ieteikumu ieviešanas pārbaude

Ieteikumi Komisijai Pieņemšanas līmenis:  pieņemts;  daļēji pieņemts;  nav pieņemts. Ieviešanas līmenis:  pilnībā;  lielākajā daļā aspektu;  dažos aspektos;  nav ieviests.	Apstiprināts	Ieviešana līdz 2024. gada aprīlim	Izmaiņas līdz 2025. gada novembrim
1) Pārskatīt un piemērot pašreizējos instrumentus, lai nodrošinātu ilgtermiņa plānošanu			
1.a) nākt klajā ar priekšlikumiem, lai iekļautu labāk izpildāmus juridiskos instrumentus, tostarp paplašināt īstenošanas aktu pieņemšanas perimetru, lai novērstu jebkādos būtiskus kavējumus, uzsākot vai pabeidzot darbu pie pamattīkla			—
1.b) nākt klajā ar priekšlikumiem, lai atkārtoti izvērtētu pamattīkla un visaptveroša tīkla tehnisko prasību atbilstību, ņemot vērā atlikušos termiņus, kā arī pieredzi, kas gūta, risinot problēmas iepriekšējo un pašreizējo projektu īstenošanas laikā			—
1.c) nākt klajā ar priekšlikumiem, ieviestu noteikumus, kuru mērķis būtu veicināt valstu transporta plānu saskaņošanu ar TEN-T saistībām nolūkā nodrošināt TEN-T regulas pienācīgu izpildi un īstenošanu			—
1.d) veikt turpmākus pasākumus saistībā ar tās “racionalizēšanas priekšlikumu”, atbalstot dalībvalstis plānošanas un iepirkumu procesā, kā arī vienas pieturas aģentūras ieviešanā administratīvā sloga mazināšanai. Attiecībā uz pārrobežu TFI Komisijai jāveicina kopīgu iepirkumu procedūru izmantošana			—
2) Pirms lēmuma pieņemšanas par ES līdzfinansējuma piešķiršanu megaprojektiem (līdzīgi TFI) pieprasīt labāku analīzi			
2.a) attiecībā uz tiešo pārvaldību papildus detalizētām konkrētu posmu analīzēm jāveic visaptverošu un pārredzamu vispārēju sociālekonomisko izmaksu un ieguvumu analīze atsevišķiem megaprojektiem kopumā (līdzīgi TFI). Šādā izmaksu un ieguvumu analīzē jāpievēršas augstākam stratēģiskam līmenim, nevis atsevišķam projektam vai īstenojamam posmam, un jāaptver arī palīginfrastruktūra			—

Ieteikumi Komisijai Pieņemšanas līmenis:  pieņemts;  daļēji pieņemts;  nav pieņemts. Ieviešanas līmenis:  pilnībā;  lielākajā daļā aspektu;  dažos aspektos;  nav ieviests.	Apstiprināts	Ieviešana līdz 2024. gada aprīlim	Izmaiņas līdz 2025. gada novembrim
2.b) attiecībā uz dalītās pārvaldības izdevumiem pirms ES atbalsta piešķiršanas megaprojektiem jāiesaka vadošajām iestādēm pieņemt tādas pašas prasības			—
3) Stiprināt Komisijas īstenoto pārvaldību pār ES līdzfinansējumu darbībām megaprojektu ietvaros (līdzīgi TFI)			
3.a) jāpiešķir prioritāte darbībām, kas tiek īstenotas tādu megaprojektu ietvaros, kuru iztrūkstošie savienojumi un problemātiskie ceļa posmi koridora darba plānā ir noteikti par galvenajām prioritātēm			—
3.b) jāvirza megaprojektu ietvaros veicamo darbību atlase, lai palielinātu pārvaldības efektivitāti un novērstu mākslīgu konkurenci ar citiem projektiem. Lai nodrošinātu saskaņotību un konsekenci, Komisijai jāveicina viena dotācijas nolīguma noslēgšana par katru megaprojektu uz katru daudzgadu finansēšanas periodu. Šādā nolīgumā jāiekļauj visas darbības, kas ir pietiekami rūpīgi izstrādātas, lai tās varētu pilnībā īstenot daudzgadu finansēšanas periodā			—
3.c) jānovērš trūkumi, kas konstatēti dalībvalstu īstenotajās TFI, un jāpalielina ES līdzfinansējuma efektivitāte; agrīni un proaktīvi jāizmanto visi pieejamie instrumenti, lai nodrošinātu tīkla savlaicīgu pabeigšanu, un jāizveido īpaši kompetences centri, kuru uzdevums būtu novērtēt projektu virzītāju sagatavoto dokumentu kvalitāti un koordinēt viņu virzīšanas un vadīšanas darbu			—
4) Izmantot īstenošanas lēmumos gūto pieredzi un stiprināt Eiropas koordinatoru lomu			
4.a) jāturpina izstrādāt jauno īstenošanas lēmumu instrumentu, ierosinot šādu īstenošanas lēmumu katrai pārrobežu TFI, kas tiks līdzfinansēta 2021.–2027. gada periodā. Šajos lēmumos jāprecizē noteikumi un visu pušu, tostarp Komisijas, pienākumi; jāiekļauj paziņojums par paredzētajiem rezultātiem (piemēram, pāreja uz citiem transporta veidiem, satiksmes prognožu mērķi) un starpposma mērķiem, kā arī visu dalībvalstu apņemšanās informēt Komisiju par ex post novērtējuma rezultātiem			Neliels uzlabojums (kategorija nav mainīta)
4.b) pēc 1. ieteikuma a) punktā ierosinātā jaunā juridiskā pamata pieņemšanas jāierosina arī īstenošanas lēmums katrai TFI ar “pārrobežu ietekmi”			—

Ieteikumi Komisijai		Apstiprināts	Ieviešana līdz 2024. gada aprīlim	Izmaiņas līdz 2025. gada novembrim
Pieņemšanas līmenis: pieņemts; daļēji pieņemts; nav pieņemts. Ieviešanas līmenis: pilnībā; lielākajā daļā aspektu; dažos aspektos; nav ieviests.				
4.c) jāierosina Eiropas koordinatoru lomu stiprināšana, veicinot koridoru darba plānu izpildi; ļaujot Eiropas koordinatoriem piedalīties galvenajās valdes sanāksmēs; uzlabojot to lomu TEN-T politikas mērķu paziņošanā				—

Avots: ERP.

Saīsinājumi

Saīsinājums	Definīcija/Paskaidrojums
TEN-T	Eiropas transporta tīkls
TFI	Transporta pamatinfrastruktūra

GLOSĀRIJS

Termins	Definīcija/Paskaidrojums
Eiropas transporta tīkls	Ceļu, dzelzceļa, gaisa un ūdens infrastruktūras attīstības projektu kopums, ar ko tiek īstenota Eiropas transporta tīklu politika un kas ietver ātrgaitas dzelzceļa tīklu, satelītnavigācijas sistēmu un viedas transporta pārvaldības sistēmas.
Transporta pamatinfrastruktūra	ERP īpašajā ziņojumā 10/2020: jebkura ES līdzfinansēta transporta infrastruktūra, kam piešķirtās kopējās attiecināmās izmaksas pārsniedz vienu miljardu EUR. Turklāt tika nodrošinātas šādas iezīmes: piešķir vai izmaksā ievērojamu ES līdzfinansējuma summu (neparedzot kvantitatīvu robežvērtību); transporta pamatinfrastruktūra ir būtiska ES transporta tīkla kontekstā (it īpaši pārrobežu savienojumi), un ir paredzams, ka transporta pamatinfrastruktūrai būs pārveidojoša sociālekonomiskā ietekme.

Komisijas atbildes

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

Laika grafiks

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

Revīzijas darba grupa

ERP īpašajos ziņojumos tiek atspoguļoti rezultāti, kas iegūti, revidējot ES politiku un programmas vai ar pārvaldību saistītus jautājumus konkrētās budžeta jomās. ERP atlasa un izstrādā šos revīzijas uzdevumus tā, lai tiem būtu pēc iespējas lielāka ietekme, proti, tiek ņemti vērā riski, kam pakļauta lietderība vai atbilstība, attiecīgo ienākumu vai izdevumu apjoms, paredzamie notikumi, kā arī politiskās un sabiedrības intereses.

Šo lietderības revīziju veica ERP locekles Annemie Turtelboom vadītā II apakšpalāta, kas revidē izdevumu jomas, kuras saistītas ar ieguldījumiem kohēzijā, izaugsmē un iekļautībā. Revīziju vadīja ERP locekle Annemie Turtelboom, atbalstu sniedza locekles biroja vadītājs Eric Braucourt, locekles biroja atašejs un darbuzdevuma vadītājs Guido Fara, atbildīgais vadītājs Gediminas Macys, revidenti Manja Ernst un Rafal Gorajski, praktikante Zsafia Kelemen. Savu ieguldījumu sniedza arī ERP īpašā ziņojuma 10/2020 darbuzdevuma vadītājs un pensionētais ierēdnis Luc T'Joel. Lingvistisko atbalstu sniedza Richard Moore. Grafiskā dizaina atbalstu nodrošināja Alexandra Damir-Binzaru.



No kreisās: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

AUTORTIESĪBAS

© Eiropas Savienība, 2026

Eiropas Revīzijas palātas (ERP) atkalizmantošanas politiku nosaka ar [ERP Lēmumu Nr. 6–2019](#) par atvērto datu politiku un dokumentu atkalizmantošanu.

Ja vien nav norādīts citādi (piemēram, individuālās autortiesību norādēs), ERP saturs, kurš pieder ES, ir licencēts saskaņā ar šādu starptautisku licenci: [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licence](#). Tādējādi atkalizmantošana parasti ir atļauta, ja tiek sniegtas pienācīgas atsauces un norādītas visas izmaiņas. ERP satura atkalizmantošana nedrīkst sagrozīt tā sākotnējo nozīmi vai jēgu. ERP nav atbildīga par atkalizmantošanas sekām.

Jāsaņem papildu atļauja, ja konkrētā saturā attēlotas identificējamās privātpersonas, piemēram, ERP darbinieku fotoattēlos, vai ja tas ietver trešās personas darbu.

Ja šāda atļauja ir saņemta, tā atceļ un aizstāj iepriekš minēto vispārējo atļauju un skaidri norāda uz visiem izmantošanas ierobežojumiem.

Lai izmantotu vai reproducētu saturu, kas nepieder ES, var būt nepieciešams prasīt atļauju tieši autortiesību īpašniekiem.

Programmatūra vai dokumenti, uz kuriem attiecas rūpnieciskā īpašuma tiesības, proti, patenti, preču zīmes, reģistrēti dizainparaugi, logotipi un nosaukumi, nav iekļauti ERP atkalizmantošanas politikā.

Eiropas Savienības iestāžu un struktūru tīmekļa vietnēs, kas izvietotas domēnā europa.eu, ir atrodamas saites uz trešo personu tīmekļa vietnēm. Tā kā ERP šīs vietnes nekontrolē, iesakām rūpīgi iepazīties ar to privātuma un autortiesību politiku.

ERP logotipa izmantošana

ERP logotipu nedrīkst izmantot bez ERP iepriekšējas piekrišanas.

HTML	ISBN 978-92-849-6220-4	ISSN 1977-5717	doi:10.2865/0060897	QJ-01-25-061-LV-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6221-1	ISSN 1977-5717	doi:10.2865/6224858	QJ-01-25-061-LV-N

KĀ ATSAUKTIES

Eiropas Revīzijas palāta, [īpašais ziņojums 02/2026](#) "ES transporta infrastruktūra: turpmāka kavēšanās un izmaksu pieaugums, bet nākotnē tiks izmantota ieviestā pastiprinātā pārvaldības sistēma (ERP īpašā ziņojuma 10/2020 atjauninājums)", Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2026.

Megaprojektiem ir būtiska nozīme ES Eiropas transporta tīkla izveides pabeigšanai. 2020. gadā mēs publicējām īpašo ziņojumu, kurā norādījām uz ievērojamu kavēšanos, izmaksu pieaugumu, vāju koordināciju starp dalībvalstīm un nepilnībām Komisijas veiktajā pārraudzībā. Šajā ziņojumā apskatīta jaunākā informācija, ņemot vērā notikumu attīstību kopš tā laika. Mēs novērojam megaprojektu kopējo izmaksu turpmāku pieaugumu, ko galvenokārt izraisīja divi projekti, un papildu kavēšanos, un stas nozīmē, ka līdz 2030. gada termiņam ES pamattīkls netiks pabeigts. 2024. gadā tika ieviestas jaunas tiesību normas, kas varētu uzlabot Komisijas pārraudzību pār tīkla īstenošanu, lai gan izmaiņas galvenokārt attieksies uz projektiem, kas sākti vēlāk nekā mūsu revidētie megaprojekti.

ERP īpašais ziņojums saskaņā ar LESD 287. panta 4. punkta otro daļu.



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA



Eiropas Savienības
Publikāciju birojs

EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tālrunis: +352 4398-1

Uzziņām: eca.europa.eu/lv/contact
Tīmekļa vietne: eca.europa.eu
Sociālie mediji: @EUauditors