

## **Unijna infrastruktura transportowa**

W projektach wystąpiły dalsze opóźnienia i wzrosty kosztów, wprowadzono jednak usprawnione ramy zarządzania na przyszłość (aktualizacja sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 10/2020)



EUROPEJSKI  
TRYBUNAŁ  
OBRACHUNKOWY

# Spis treści

## Punkty

### 01-06 | **Najważniejsze informacje o kontroli**

01-04 | Dlaczego Trybunał skontrolował ten obszar?

05-06 | Co ustalił Trybunał?

### 07-33 | **Omówienie uwag Trybunału**

07-20 | **Ustalony na koniec 2030 r. termin ukończenia sieci bazowej TEN-T nie zostanie dotrzymany, a w przypadku dwóch projektów przewodnich doszło do dalszych znacznych wzrostów kosztów**

09-12 | Dalszy znaczny wzrost kosztów dwóch projektów przewodnich

13-20 | Ustalony na 2030 r. termin ukończenia sieci bazowej nie zostanie dotrzymany ze względu na dalsze opóźnienia

21-33 | **Niedawno wprowadzono usprawnione ramy zarządzania, natomiast wcześniej obowiązujące przepisy prawne były rzadko wykorzystywane**

24 | Komisja tylko raz skorzystała z przysługujących jej na podstawie przepisów prawnych uprawnień, aby zareagować na opóźnienia w pracach nad zakończeniem budowy sieci

25-30 | W rozporządzeniu w sprawie TEN-T z 2024 r. przyznano Komisji więcej uprawnień, aby mogła ona nadzorować wdrażanie sieci

31-33 | Zrealizowano większość zaleceń sformułowanych przez Trybunał w 2020 r. i przyjętych przez Komisję

## **Załączniki**

**Załącznik I – Informacje na temat kontroli**

**Załącznik II – Główne zmiany wprowadzone rozporządzeniem w sprawie  
TEN-T z 2024 r.**

**Załącznik III – Wyniki monitorowania realizacji zaleceń Trybunału zawartych  
w sprawozdaniu specjalnym 10/2020**

## **Skróty i akronimy**

## **Glosariusz**

## **Odpowiedzi Komisji**

## **Kalendarium**

## **Zespół kontrolny**

# 01

## Najważniejsze informacje o kontroli

### Dlaczego Trybunał skontrolował ten obszar?

- 01** [Transeuropejska sieć transportowa \(TEN-T\)](#) stanowi podstawę ogólnoeuropejskiej sieci transportu drogowego, kolejowego, żeglugi śródlądowej, a także transportu morskiego i lotniczego. Wielkie projekty transportowe – projekty na dużą skalę często posiadające wymiar transgraniczny – mają kluczowe znaczenie dla wypełnienia luk w sieci transportowej, usunięcia wąskich gardeł i ułatwienia mobilności transgranicznej.
- 02** W 2020 r. Trybunał opublikował [sprawozdanie specjalne](#)<sup>1</sup>, w którym oceniono rolę Komisji w realizacji wielkich projektów transportowych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, w tym udzielanie dofinansowania ze środków unijnych. W tamtym sprawozdaniu Trybunał określił takie projekty mianem „projektów przewodnich z zakresu infrastruktury transportowej” lub „projektów przewodnich”. Projekty przewodnie wdraża się zazwyczaj przez realizację szeregu mniejszych projektów i działań, na które udziela się indywidualnie dofinansowania ze środków UE. Kontrolerzy ustalili, że w realizacji skontrolowanych projektów przewodnich wystąpiły znaczne opóźnienia, wzrosły ich koszty, a poszczególne państwa członkowskie koordynowały wzajemnie swoje działania w niewielkim zakresie. Ponadto w nadzorze ze strony Komisji wystąpiły uchybienia. W związku z tym Trybunał uznał, że dotrzymanie ustalonego na koniec 2030 r. terminu zakończenia prac nad bazową siecią transportową UE (najbardziej strategiczne węzły i połączenia, które należy ukończyć w pierwszej kolejności) jest poważnie zagrożone.

---

<sup>1</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#) pt. „Unijna infrastruktura transportowa – należy przyspieszyć wdrażanie wielkich projektów, tak aby terminowo osiągnąć efekty na poziomie całej sieci”.

- 03** Od 2020 r. UE boryka się z poważnymi skutkami pandemii COVID-19 oraz agresji Rosji na Ukrainę. Reperkusje tych wydarzeń dotknęły również osiem skontrolowanych przez Trybunał projektów przewodnych. Musiano ponadto uwzględnić zmieniające się ramy regulacyjne. W niektórych projektach przewodnych wystąpiły także nieoczekiwane trudności techniczne. Wynikały one np. z warunków geologicznych, które nie sprzyjały drążeniu tuneli. Trudności te skutkowały dodatkowymi kosztami i opóźnieniami.
- 04** Celem niniejszego sprawozdania jest przedstawienie uaktualnionych kluczowych danych i uwag zawartych w [sprawozdaniu specjalnym Trybunału z 2020 r.](#), aby poinformować zainteresowane strony i opinię publiczną o zmianach, które nastąpiły od czasu jego publikacji. Trybunał dokonał również przeglądu postępów poczynionych przez Komisję w realizacji skierowanych do niej zaleceń. Więcej szczegółowych informacji na temat celów niniejszej aktualizacji oraz metodyki kontroli przedstawiono w [załączniku I](#).

## Co ustalił Trybunał?

- 05** Trybunał stwierdził, że od czasu publikacji [sprawozdania specjalnego z 2020 r.](#) doszło do dalszego wzrostu łącznych kosztów ośmiu skontrolowanych wówczas projektów przewodnych. Wynikało to głównie ze znacznego wzrostu kosztów dwóch spośród nich. Sześć pozostałych projektów przewodnych przyczyniło się natomiast w niewielkim stopniu do całkowitego wzrostu kosztów (koszty wzrosły w przypadku dwóch spośród nich, a spadły w przypadku czterech). Kontrolerzy Trybunału odnotowali, że w realizacji pięciu projektów wystąpiły dodatkowe opóźnienia. Jako że celem projektów przewodnych jest stworzenie kluczowych połączeń transportowych, termin zakończenia prac nad budową unijnej sieci bazowej ustalony na koniec 2030 r. nie zostanie dotrzymany. W [zmienionym rozporządzeniu w sprawie TEN-T](#) przyjętym w 2024 r. wprowadzono dodatkowe przepisy dotyczące nadzoru Komisji nad wdrażaniem sieci TEN-T. Stosowanie tych przepisów może skutkować rozwiązaniem niektórych problemów wskazanych we wcześniejszym sprawozdaniu Trybunału. Na tym wczesnym etapie trudno jednak ocenić, w jaki sposób nowe przepisy będą stosowane w praktyce. Wprowadzone zmiany będą istotne w każdym razie przede wszystkim w przypadku tych projektów, których realizacja rozpoczęła się później niż realizacja projektów przewodnych skontrolowanych przez Trybunał.
- 06** W [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Trybunał skierował do Komisji cztery zalecenia, składające się z dwunastu zaleceń częściowych. Zalecenia te miały służyć wyeliminowaniu stwierdzonych niedociągnięć. Komisja zrealizowała w pełni lub częściowo sześć zaleceń częściowych, które zostały wówczas przez nią przyjęte. Nie podjęła natomiast żadnych działań w odniesieniu do sześciu zaleceń częściowych, których nie przyjęła.

## 02 Omówienie uwag Trybunału

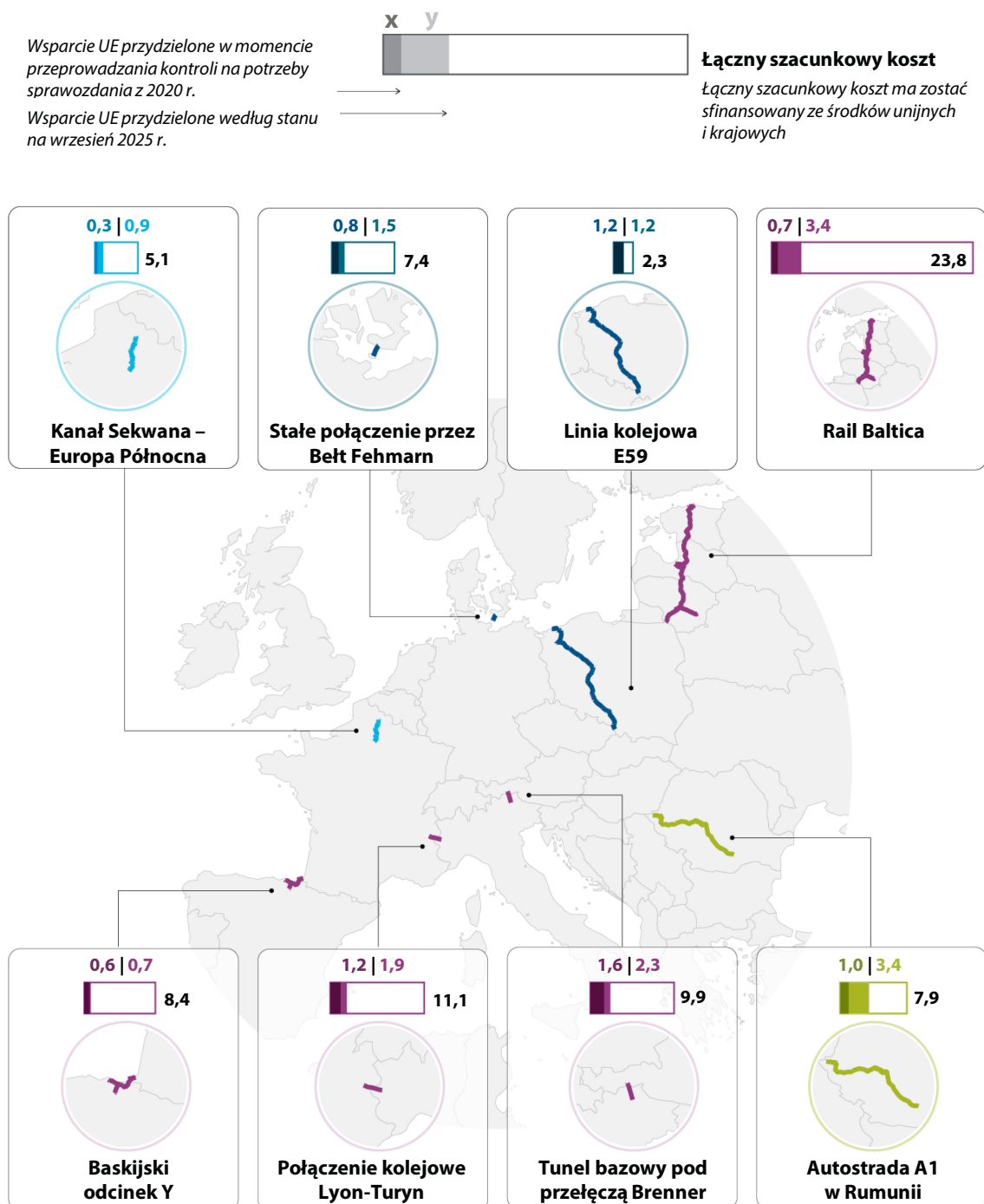
**Ustalony na koniec 2030 r. termin ukończenia sieci bazowej TEN-T nie zostanie dotrzymany, a w przypadku dwóch projektów przewodnich doszło do dalszych znacznych wzrostów kosztów**

**07** Trybunał uaktualnił dane liczbowe dotyczące łącznych szacunkowych kosztów i kwot dofinansowania ze środków unijnych<sup>2</sup> (*rys. 1*) w odniesieniu do ośmiu projektów przewodnich przeanalizowanych w [sprawozdaniu specjalnym Trybunału z 2020 r.](#)

---

<sup>2</sup> Sprawozdanie specjalne [10/2020](#), tabela 1.

**Rys. 1 | Łączny szacunkowy koszt i dofinansowanie ze środków unijnych w przypadku ośmiu projektów przewodnich**



**Uwaga:** Wszystkie kwoty podano w mld euro. Kwoty łącznych kosztów podano w oparciu o najnowsze dostępne oficjalne kosztorysy. Kosztorysy te mogą opierać się na różnych latach odniesienia. Kolor, jakim oznaczono projekty przewodnie na rysunku, odnosi się do poszczególnych rodzajów transportu: fioletowy – transport kolejowy; jasny niebieski – żegluga śródlądowa; zielony – transport drogowy; niebieski – więcej niż jeden rodzaj transportu.

**Źródło:** Europejski Trybunał Obrachunkowy na podstawie informacji przekazanych przez Komisję, organy krajowe i promotorów projektów.

- 08** Od czasu opublikowania [sprawozdania specjalnego z 2020 r.](#) większość projektów przewodnich skontrolowanych przez Trybunał uzyskała dodatkowe dofinansowanie (na łączną kwotę 7,9 mld euro). Wzrost łącznych kosztów poszczególnych projektów przewodnich nie skutkuje automatycznie zwiększeniem dofinansowania ze środków unijnych. Wysokość dofinansowania nie jest bowiem określona jako ustalony odsetek kwoty łącznych kosztów poszczególnych projektów.

## Dalszy znaczny wzrost kosztów dwóch projektów przewodnich

- 09** Zakres wielkich projektów często znacząco zmienia się na przestrzeni czasu, jeśli zestawimy ich pierwotny kształt i koncepcję z kształtem i koncepcją na etapie prac budowlanych, a nawet na etapie ukończenia projektu. Fakt ten w połączeniu z wystąpieniem niespodziewanych komplikacji związanych z projektem i nieplanowanych zdarzeń (pkt **03**) często prowadzi do wzrostu kosztów w stosunku do pierwotnych szacunków<sup>3</sup>. W [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Trybunał odnotował, że w przypadku ośmiu skontrolowanych projektów koszty realne (tj. po uwzględnieniu inflacji) wzrosły w ujęciu ogólnym o 47% w porównaniu z pierwotnymi szacunkami<sup>4</sup>.
- 10** Trybunał uaktualnił tę analizę kosztów według stanu na listopad 2025 r. na podstawie informacji uzyskanych od promotorów projektów ([tabela 1](#)). Aby umożliwić porównanie z danymi ze [sprawozdania specjalnego z 2020 r.](#) oraz uwzględnić inflację w całym okresie realizacji, Trybunał ponownie zindeksował wszystkie szacunkowe koszty, przyjmując za podstawę wartości z 2019 r. bez uwzględnienia rzeczywistego harmonogramu płatności. Danych liczbowych przedstawionych w [tabeli 1](#) nie da się zatem bezpośrednio porównać z danymi dotyczącymi kosztów przedstawionymi na [rys. 1](#).

---

<sup>3</sup> Flyvbjerg, B., „What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview”, *Project Management Journal*, 45, 2, kwiecień/maj 2014 r., s. 9.

<sup>4</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#), tabela 3.

**Tabela 1 | Przegląd zmian kosztów poszczególnych projektów przewodnich  
(w mln euro)**

| Projekt przewodni z zakresu infrastruktury transportowej | Sprawozdanie specjalne 10/2020                                  |                                                         | Stan na listopad 2025 r.                             |                                                                                           |                                                                   |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
|                                                          | Pierwotne szacunki (według wartości z 2019 r.) (a) <sup>1</sup> | Zaktualizowane szacunki (według wartości z 2019 r.) (b) | Skorygowane szacunki (według wartości z 2019 r.) (c) | Procentowy wzrost w porównaniu z szacunkami ze sprawozdania specjalnego 10/2020 (c/b – 1) | Procentowy wzrost w porównaniu z pierwotnymi szacunkami (c/a – 1) |
| Rail Baltica <sup>2</sup>                                | 4 648                                                           | 7 000                                                   | 18 189                                               | +160%                                                                                     | +291%                                                             |
| Połączenie kolejowe Lyon–Turyn                           | 5 203                                                           | 9 630                                                   | 11 828                                               | +23%                                                                                      | +127%                                                             |
| Tunel bazowy pod przełęczą Brenner                       | 5 972                                                           | 8 492                                                   | 8 373                                                | -1%                                                                                       | +40%                                                              |
| Stałe połączenie przez Bełt Fehmarn <sup>3</sup>         | 5 016                                                           | 7 711                                                   | 7 630                                                | -1%                                                                                       | +52%                                                              |
| Baskijski odcinek Y                                      | 4 675                                                           | 6 500                                                   | 6 888                                                | +6%                                                                                       | +47%                                                              |
| Kanał Sekwana–Europa Północna                            | 1 662                                                           | 4 969                                                   | 5 400                                                | + 9%                                                                                      | + 225%                                                            |
| Autostrada A1                                            | 7 244                                                           | 7 324                                                   | 6 410                                                | -12%                                                                                      | -11%                                                              |
| Linia kolejowa E59 <sup>4</sup>                          | 2 113                                                           | 2 160                                                   | 1 737                                                | -20%                                                                                      | -18%                                                              |
| <b>Łącznie</b>                                           | <b>36 533</b>                                                   | <b>53 786</b>                                           | <b>66 455</b>                                        | <b>–</b>                                                                                  | <b>–</b>                                                          |
| <b>Łączny wzrost</b>                                     |                                                                 |                                                         |                                                      | <b>+ 24%</b>                                                                              | <b>+ 82%</b>                                                      |

*Uwaga:*

Wszystkie dane dotyczące kosztów zindeksowano ponownie, przyjmując za podstawę wartości z 2019 r. z wykorzystaniem deflatora cen w odniesieniu do danego roku według [bazy danych Komisji AMECO](#).

- <sup>1</sup> Pierwotne szacunki to najwcześniejsze szacunki, jakie istnieją dla danego projektu przewodniego. Rzeczywisty kształt projektu może odbiegać od pierwotnych szacunków pod względem zakresu lub poziomu zaawansowania projektu. Połączenie kolejowe do Turynu zostało na przykład początkowo zaprojektowane jako tunel jednonawowy, a dopiero później jako tunel dwunawowy, podobnie szacunki dotyczące kanału Sekwana–Europa Północna przedstawiono, zanim zostały przeprowadzone studia wykonalności dotyczące tego projektu.
- <sup>2</sup> Skorygowane szacunki odnoszą się do ukończenia całego projektu przewodniego do 2030 r. Projekt podzielono w międzyczasie na etapy ([ramka 1](#)).
- <sup>3</sup> Szacunki nie zostały skorygowane przez promotora projektu od czasu publikacji sprawozdania specjalnego Trybunału z 2020 r. Nowa zmieniona wartość odzwierciedla jedynie indeksację.
- <sup>4</sup> Koszty z wyłączeniem odcinka Świnoujście–Szczecin zgodnie ze sprawozdaniem specjalnym Trybunału z 2020 r.

*Źródło:* Komisja, organy krajowe i promotorzy projektów.

- 11** Najnowsze szacowane łączne koszty wszystkich ośmiu projektów przewodnich rozpatrywanych razem są obecnie niemal dwukrotnie wyższe niż koszty zakładane pierwotnie. Dodatkowy wzrost kosztów wszystkich projektów przewodnich wyniósł łącznie w ciągu ostatnich pięciu lat 24% (po uwzględnieniu inflacji). Wynikał on głównie ze znacznego wzrostu kosztów dwóch następujących projektów: Rail Baltica (*ramka 1*) i połączenia kolejowego Lyon-Turyń.
- 12** W przypadku pozostałych sześciu projektów przewodnich wahania w stosunku do poprzednio szacowanych kosztów odpowiadają w sumie jedynie za około 10% całkowitego dodatkowego wzrostu. Na przykład w przypadku kanału Sekwana–Europa Północna koszty wzrosły o dalsze 9% względem 2020 r. Wówczas Trybunał odnotował w odniesieniu do tego projektu najwyższy procentowy wzrost kosztów w porównaniu z pierwotnymi szacunkami. W dwóch przypadkach – autostrady A1 i linii kolejowej E59 – najnowsze szacunkowe koszty po uwzględnieniu inflacji są w rzeczywistości niższe niż koszty pierwotnie zakładane.

## Ramka 1

### Rail Baltica: ponad dwukrotny wzrost kosztów od 2020 r.

Według stanu na czas publikacji [sprawozdania specjalnego Trybunału z 2020 r.](#) oficjalne szacunkowe koszty projektu Rail Baltica wynosiły 5,8 mld euro (według wartości z 2017 r.). W tamtym sprawozdaniu Trybunał zauważył –opierając się na dostępnych wówczas informacjach – że koszty mogą jeszcze wzrosnąć, a łączny koszt skorygowany o ryzyko kształtuje się na poziomie 7 mld euro.

W 2024 r. promotor projektu Rail Baltica przeprowadził nową analizę i stwierdził, że szacowany łączny koszt całego projektu przewodniego wzrósł do 23,8 mld euro (w cenach z 2023 r.). Głównymi czynnikami wzrostu szacowanych kosztów wskazanymi w tej analizie były brak dojrzałości projektu i niewystarczający poziom szczegółowości poprzednich szacunków (czynnikom tym przypisano połowę szacowanego wzrostu kosztów) oraz zmiany w zakresie i koncepcji projektu. We wspólnym sprawozdaniu z kontroli<sup>5</sup> sporządzonym przez krajowe organy kontroli trzech zaangażowanych krajów bałtyckich w dużej mierze potwierdzono tę analizę.

Co więcej, zdaniem promotora istnieje ryzyko, że nowe szacunki wciąż nie są w pełni poprawne. Odpowiednio zaawansowane studia projektowe, na których oparto szacunki, zostały bowiem przeprowadzone w odniesieniu do zaledwie jednej trzeciej całego odcinka. Jeśli chodzi o harmonogram, partnerzy projektu postanowili podzielić projekt przewodni na dwa etapy: pierwszy z nich obejmuje tylko jednotorową linię kolejową (za łączną kwotę 15,3 mld euro), która ma zostać ukończona do 2030 r., drugi obejmuje natomiast zasadniczo ukończenie projektu, nie podano jednak dokładnych ram czasowych realizacji tego etapu. Z powodu przedłużonego terminu realizacji prac koszt tego projektu przewodniego przekroczy prawdopodobnie 23,8 mld euro po ukończeniu drugiego etapu.

<sup>5</sup> Urząd Kontroli Państwowej Estonii, Urząd Kontroli Państwowej Łotwy, Kontrola Państwowa Litwy: „[Review on the Rail Baltica project](#)”, wspólny przegląd, Tallinn, Ryga, Wilno, 11 czerwca 2024 r.

## Ustalony na 2030 r. termin ukończenia sieci bazowej nie zostanie dotrzymany ze względu na dalsze opóźnienia

- 13** Harmonogramy wielkich projektów często przewidują długie okresy realizacji, a w wielu przypadkach odnotowuje się opóźnienia w stosunku do pierwotnych założeń<sup>6</sup>. Projekty te są ponadto narażone na wpływ czynników zewnętrznych, na co zwrócono uwagę w pkt **03**. W [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Trybunał poinformował, że w przypadku ośmiu skontrolowanych projektów przewodnich średnie opóźnienie wynosiło 11 lat<sup>7</sup>. Trybunał zaktualizował tę analizę zgodnie ze stanem na listopad 2025 r. i stwierdził dalsze opóźnienia (zob. [tabela 2](#)).

---

<sup>6</sup> Flyvbjerg, B., *op. cit.*, s. 9–11.

<sup>7</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#), pkt 53 i rys. 5.

Tabela 2 | Opóźnienia w realizacji poszczególnych projektów przewodnich

| Projekt przewodni                   | Pierwotne plany <sup>1</sup>                        |                                        | Sprawozdanie specjalne 10/2020         | Stan na listopad 2025 r.                           |                                                                                               |                                                        |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
|                                     | Okres realizacji (w latach)                         | Szacunkowy rok oddania do eksploatacji | Szacunkowy rok oddania do eksploatacji | Skorygowany szacunkowy rok oddania do eksploatacji | Opóźnienie w stosunku do stanu na czas publikacji sprawozdania specjalnego 10/2020 (w latach) | Opóźnienie w stosunku do pierwotnych planów (w latach) |
| Połączenie kolejowe Lyon–Turyn      | 7                                                   | 2015                                   | 2030                                   | 2033                                               | 3                                                                                             | 18                                                     |
| Tunel bazowy pod przełęczą Brenner  | 9                                                   | 2016                                   | 2028                                   | 2032                                               | 4                                                                                             | 16                                                     |
| Stałe połączenie przez Bełt Fehmarn | 10                                                  | 2018                                   | 2028                                   | 2029                                               | 1                                                                                             | 11                                                     |
| Baskijski odcinek Y                 | 4                                                   | 2010                                   | 2023                                   | 2030 <sup>2</sup>                                  | 7                                                                                             | 20                                                     |
| Kanał Sekwana–Europa Północna       | 10                                                  | 2010                                   | 2028                                   | 2032                                               | 4                                                                                             | 22                                                     |
| Średnia                             |                                                     |                                        |                                        |                                                    | 4                                                                                             | 17                                                     |
| Rail Baltica                        | 10                                                  | 2026                                   | 2030                                   | nie dotyczy <sup>3</sup>                           | tak, wystąpiło opóźnienie                                                                     | > 4                                                    |
| Linia kolejowa E59                  | Termin realizacji różni się w zależności od odcinka |                                        |                                        | nie dotyczy                                        | nie dotyczy                                                                                   | nie dotyczy                                            |
| Autostrada A1                       | Termin realizacji różni się w zależności od odcinka |                                        |                                        | 2029                                               | nie dotyczy                                                                                   | nie dotyczy                                            |

**Uwaga:**

Ponieważ harmonogramy realizacji projektów przewodnich dotyczących linii kolejowej E59 i autostrady A1 określono indywidualnie dla poszczególnych odcinków, Trybunał nie podaje danych dotyczących opóźnień na poziomie tych projektów jako całości.

- <sup>1</sup> Pierwotne plany oznaczają najwcześniejsze plany, jakie istnieją dla danego projektu przewodniego. Rzeczywisty kształt projektu może odbiegać od tych pierwotnych planów pod względem zakresu lub poziomu zaawansowania projektu. Na przykład pierwotny szacunkowy rok oddania do eksploatacji kanału Sekwana–Europa Północna przedstawiono, zanim zostały przeprowadzone studia wykonalności dotyczące tego projektu.
- <sup>2</sup> Komisja wskazała wprawdzie kontrolerom Trybunału 2030 r. jako prawdopodobny termin zakończenia prac w ramach projektu, informacje uzyskane od promotorów projektu wskazują jednak na 2035 r. jako termin zakończenia prac.
- <sup>3</sup> Nie jest dostępny szacunkowy rok oddania do eksploatacji w odniesieniu do całego projektu przewodniego. Należy spodziewać się, że linia zbudowana w ramach pierwszego etapu tego projektu przewodniego zostanie oddana do eksploatacji w 2030 r.

Źródło: Komisja, organy krajowe i promotorzy projektów.

- 14** Z analizy Trybunału wynika, że w przypadku tych pięciu projektów przewodnich, w odniesieniu do których możliwe było uzyskanie wymaganych informacji, opóźnienia stwierdzone w [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) zwiększyły się średnio o kolejne cztery lata. Oznacza to, że jeśli chodzi o tych pięć projektów, średnie opóźnienie wyniosło 17 lat w stosunku do pierwotnego harmonogramu.
- 15** Jeśli chodzi o projekt Rail Baltica, należy się spodziewać, że opóźnienie odnotowane przez Trybunał w 2020 r. będzie się nadal zwiększać, gdyż zgodnie z najnowszym planem z listopada 2025 r. do 2030 r. mają zostać zakończone jedynie prace w ramach pierwszego etapu projektu. Kontrolerom Trybunału nie udało się jednak ustalić, o ile konkretnie zwiększy się opóźnienie, ponieważ brakuje harmonogramu realizacji w odniesieniu do drugiego etapu ([ramka 1](#)). Podobnie sytuacja przedstawia się w przypadku linii kolejowej E59; w czasie przeprowadzania kontroli na potrzeby niniejszej aktualizacji nie były dostępne żadne informacje na temat daty ukończenia całego projektu przewodniego.
- 16** Opóźnienia we wdrażaniu mogą mieć wpływ na funkcjonowanie podstawowej infrastruktury transportowej w ramach projektów przewodnich, a także na całą sieć transportową UE. Kontrolerzy Trybunału uaktualnili swoją wcześniejszą ocenę ryzyka dotyczącą prawdopodobnego stanu wdrożenia sieci<sup>8</sup> i uwzględnili szacunkowe daty zakończenia prac w ramach poszczególnych projektów przewodnich. Trybunał zbadał, czy jest prawdopodobne, by podstawowa infrastruktura transportowa powstająca w ramach projektów przewodnich była w pełni gotowa do eksploatacji do 2030 r. oraz by linie dostępowe do tej infrastruktury i infrastruktura towarzysząca również zostały zmodernizowane w tym terminie. Zagwarantowałoby to bowiem pełne efekty na poziomie sieci. Trybunał ocenił ponadto, czy jest prawdopodobne, by wymogi rozporządzenia w sprawie TEN-T z 2013 r. dotyczące towarowych linii kolejowych zostały spełnione na tych odcinkach do 2030 r. ([rys. 2](#)).

---

<sup>8</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#), tabela 2.

## Rys. 2 | Prawdopodobny stan realizacji projektów przewodnich w 2030 r.

Ocena zgodnie ze stanem na listopad 2025 r.

|                                     | Projekt przewodni powinien być w pełni gotowy do eksploatacji do 2030 r.            |                                                                                                  | Projekt przewodni i infrastruktura towarzysząca powinny być w pełni gotowe do eksploatacji do 2030 r. |                                                                                      | Spełnienie do 2030 r. wymogów rozporządzenia w sprawie TEN-T dotyczących kolejowego transportu towarowego, w tym infrastruktury towarzyszącej |                                                                                       |
|-------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     | Sprawozdanie specjalne z 2020 r.                                                    | Aktualizacja z 2025 r.                                                                           | Sprawozdanie specjalne z 2020 r.                                                                      | Aktualizacja z 2025 r.                                                               | Sprawozdanie specjalne z 2020 r.                                                                                                              | Aktualizacja z 2025 r.                                                                |
|                                     |    |                 |                      |                                                                                      |                                                                                                                                               |                                                                                       |
| Rail Baltica                        |    |                 |                      |    |                                                            |    |
| Połączenie kolejowe Lyon-Turyn      |    |                 |  <sup>1</sup>        |    |                                                            |    |
| Tunel bazowy pod przełęczą Brenner  |    |                 |                      |    |  <sup>2</sup>                                              |    |
| Stale połączenie przez Belt Fehmarn |   |                |  <sup>3</sup>       |   |  <sup>4</sup>                                             |   |
| Baskijski odcinek Y                 |  |  <sup>5</sup> |                    |  |  <sup>6</sup>                                            |  |
| Kanał Sekwana – Europa Północna     |  |               |                    |  | Nie dot.                                                                                                                                      |                                                                                       |
| Linia kolejowa E59                  |  |               |                    |  |                                                          |  |
| Autostrada A1 w Rumunii             |  |               |                    |  | Nie dot.                                                                                                                                      |                                                                                       |

<sup>1</sup> Trybunał ocenił prawdopodobieństwo następująco: niskie w przypadku odcinka infrastruktury we Francji i średnie w przypadku odcinka infrastruktury we Włoszech.

<sup>2</sup> Trybunał ocenił prawdopodobieństwo następująco: niskie w przypadku odcinka infrastruktury we Włoszech, średnie w przypadku odcinka infrastruktury w Niemczech i wysokie w przypadku odcinka infrastruktury w Austrii.

<sup>3</sup> Trybunał ocenił prawdopodobieństwo następująco: niskie w przypadku odcinka infrastruktury w Niemczech i wysokie w przypadku odcinka infrastruktury w Danii. Ta część oceny zostaje podtrzymana na potrzeby aktualizacji.

<sup>4</sup> Trybunał ocenił prawdopodobieństwo następująco: niskie w przypadku odcinka infrastruktury w Niemczech i wysokie w przypadku odcinka infrastruktury w Danii. Ta część oceny zostaje podtrzymana na potrzeby aktualizacji.

<sup>5</sup> Komisja wskazała wprawdzie kontrolerom Trybunału 2030 r. jako prawdopodobny termin zakończenia prac w ramach projektu, informacje uzyskane od promotorów projektu wskazują jednak dopiero na 2035 r. jako termin zakończenia prac.

<sup>6</sup> Trybunał ocenił, że w przypadku odcinka infrastruktury we Francji istnieje średnie prawdopodobieństwo, a w przypadku odcinka infrastruktury w Hiszpanii istnieje wysokie prawdopodobieństwo.

**Uwaga:** wymogi rozporządzenia w sprawie TEN-T obejmują: elektryfikację, nacisk osi co najmniej 22,5 t, prędkość co najmniej 100 km/h, długość pociągu co najmniej 740 m, szerokość toru 1 435 mm oraz stosowanie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym.

**Źródło:** Europejski Trybunał Obrachunkowy na podstawie danych Komisji, organów krajowych i promotorów projektów.

- 17** W przypadku większości projektów przewodnich sytuacja uległa dalszemu pogorszeniu w porównaniu ze stanem na moment przeprowadzania kontroli na potrzeby sprawozdania specjalnego z 2020 r. Z obecnych oficjalnych szacunków wynika, że trzy projekty przewodnie (tunel bazowy pod przełęczą Brenner, stałe połączenie Lyon–Turyn i kanał Sekwana–Europa Północna) zostaną ukończone po 2030 r. Oznacza to, że ustalony na koniec 2030 r. termin zakończenia prac nad unijną siecią bazową TEN-T nie zostanie dotrzymany. Zgodnie z przewidywaniami z 2020 r. projekt Rail Baltica miał zostać w pełni ukończony do 2030 r.; według stanu na moment przeprowadzania niniejszej kontroli nie określono jednak jeszcze harmonogramu przewidującego pełne zakończenie prac w ramach projektu (pkt 15). W przypadku jednego projektu przewodniego – autostrady A1 w Rumunii – perspektywy natomiast poprawiły się: należy się spodziewać, że wszystkie odcinki tej autostrady zostaną oddane do eksploatacji przed 2030 r.
- 18** Rozpatrując wszystkie projekty przewodnie i ich infrastrukturę towarzyszącą łącznie, Trybunał podtrzymuje swój ogólny wniosek z 2020 r., że większość skontrolowanych projektów przewodnich prawdopodobnie nie zostanie w pełni oddana do eksploatacji do 2030 r. Ponadto w przypadku większości projektów wystąpiły dodatkowe opóźnienia w spełnianiu wymogów dotyczących kolejowego transportu towarowego określonych w rozporządzeniu w sprawie TEN-T z 2013 r., które obowiązywało w momencie przeprowadzania wcześniejszej kontroli przez Trybunał.
- 19** W [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) kontrolerzy Trybunału odnotowali również, że opóźnienia związane z planowaniem i wdrażaniem mogą generować dodatkowe koszty. Sytuacja taka zaistniała w przypadku stałego połączenia przez Bełt Fehmarn; na podstawie umowy podpisanej z władzami duńskimi promotor projektu miał prawo dochodzić określonych opłat umownych (z tytułu m.in. kosztów pozostawania wykonawców w gotowości lub zmiany cen materiałów), jeśli rozpoczęcie prac opóźniłoby się ze względu na brak pozwoleń. Jako że takie opóźnienie wystąpiło, klauzulę tę zastosowano, aby uniknąć konieczności rozwiązania umów i ponownego wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w celu zawarcia nowych umów. Promotor poinformował wówczas kontrolerów Trybunału, że zamierza dochodzić tych opłat w ramach dofinansowania ze środków UE<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#), pkt 44.

- 20** W toku niniejszej kontroli Komisja poinformowała Trybunał, że wniosek o zwrot kosztów, w tym kosztów wspomnianych powyżej, został w międzyczasie złożony przez promotora projektu i zaakceptowany przez CINEA (agencję wykonawczą Komisji właściwą w sprawie zarządzania dofinansowaniem). Łączna kwota dofinansowania z budżetu UE przeznaczona na pokrycie kosztów związanych z opóźnionym rozpoczęciem prac wyniosła dotychczas 14,8 mln euro.

## Niedawno wprowadzono usprawnione ramy zarządzania, natomiast wcześniej obowiązujące przepisy prawne były rzadko wykorzystywane

- 21** W [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Trybunał zwrócił uwagę, że Komisja dysponuje niewielkim wachlarzem narzędzi prawnych, aby reagować na opóźnienia we wdrażaniu unijnej bazowej sieci transportowej. Wskazał wówczas również, że Komisja nadal nie skorzystała z już dostępnych narzędzi, takich jak art. 56 [rozporządzenia w sprawie TEN-T z 2013 r.](#)<sup>10</sup> Trybunał skierował ponadto do Komisji zestaw zaleceń mających na celu poprawę zarządzania dofinansowaniem ze środków unijnych przeznaczonym na wielkie projekty.
- 22** W 2024 r. znacząco zmieniono [rozporządzenie w sprawie TEN-T](#). Wprowadzono nowy zestaw celów, terminy ukończenia prac, a także przepisy prawne dotyczące sprawowania przez Komisję nadzoru nad wdrażaniem sieci (zob. [załącznik II](#) zawierający przegląd głównych zmian w stosunku do poprzedniego brzmienia tego rozporządzenia).
- 23** Przygotowując niniejszą aktualizację, Trybunał sprawdził, czy:
- Komisja skorzystała od 2020 r. z procedury przewidzianej w art. 56;
  - dzięki nowym lub zmienionym przepisom [rozporządzenia w sprawie TEN-T z 2024 r.](#) uda się zaradzić dwóm przekrojowym kwestiom, które Trybunał wskazał w [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) jako główne przyczyny opóźnień. Chodzi mianowicie o: (i) złożoną koordynację transgraniczną; (ii) procedury udzielania pozwoleń;
  - Komisja zrealizowała zalecenia Trybunału z 2020 r.

---

<sup>10</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#), pkt 26.

## Komisja tylko raz skorzystała z przysługujących jej na podstawie przepisów prawnych uprawnień, aby zareagować na opóźnienia w pracach nad zakończeniem budowy sieci

- 24** Zgodnie z art. 56 [rozporządzenia w sprawie TEN-T z 2013 r.](#) Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o wyjaśnienie przyczyn znacznych opóźnień w zakończeniu prac nad siecią bazową, a następnie przeprowadzić konsultacje w celu rozwiązania problemu, który spowodował opóźnienie. W [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Trybunał zauważył, że Komisja nigdy nie skorzystała z tych uprawnień<sup>11</sup>. Dalsze opóźnienia wystąpiły w przypadku wszystkich projektów przewodnich wybranych do kontroli, w odniesieniu do których Trybunał otrzymał szacunki dotyczące czasu realizacji (pkt [13](#) i [tabela 2](#)). Już dziś nie ulega wątpliwości, że trzy z tych projektów zostaną oddane do eksploatacji dopiero po 2030 r. Komisja poinformowała Trybunał, że nie uruchomiono jednak procedury przewidzianej w art. 56 w odniesieniu do żadnego z projektów przewodnich objętych niniejszą aktualizacją. Ogólnie rzecz biorąc, od czasu kontroli przeprowadzonej na potrzeby [sprawozdania specjalnego Trybunału z 2020 r.](#) Komisja zastosowała tę procedurę tylko raz w odniesieniu do innego wielkiego projektu we Francji.

## W rozporządzeniu w sprawie TEN-T z 2024 r. przyznano Komisji więcej uprawnień, aby mogła ona nadzorować wdrażanie sieci

- 25** W [rozporządzeniu w sprawie TEN-T z 2024 r.](#) wprowadzono nowe wymogi i przepisy prawne, zgodnie z którymi Komisja ma nadzorować prace nad zakończeniem budowy sieci transportowej przez państwa członkowskie ([załącznik II](#)). Zdaniem Trybunału wymogi te mogą (wraz z powiązaną [dyrektywą w sprawie usprawnienia procedur udzielania pozwoleń](#) przyjętą w 2021 r.) przyczynić się do poprawy, jeśli chodzi o dwie główne przyczyny opóźnień (pkt [23](#)) wskazane w [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Skuteczność tych przepisów będzie jednak ostatecznie zależeć od ich aktywnego stosowania przez Komisję, a następnie od ich przestrzegania przez państwa członkowskie. W każdym razie przepisy te dotyczą głównie projektów na etapie planowania i w związku z tym będą miały jedynie niewielki wpływ na projekty objęte próbą Trybunału.

---

<sup>11</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#), pkt 26.

- 26** W [rozporządzeniu w sprawie TEN-T z 2024 r.](#) usprawniono obowiązujące ramy zarządzania w celu rozwiązania problemów dotyczących koordynacji transgranicznej. Korytarze sieci bazowej i kolejowe korytarze towarowe zostały zintegrowane w ramach europejskich korytarzy transportowych, co przyczyni się prawdopodobnie do położenia większego nacisku na kwestie operacyjne w procesie planowania. Wzmocniono również rolę koordynatorów europejskich, którzy wspierają Komisję w nadzorowaniu prac nad zakończeniem budowy sieci bazowej przez państwa członkowskie. Koordynatorom europejskim przysługują obecnie uprawnienia w zakresie przeprowadzania formalnych konsultacji w sprawie udzielenia dofinansowania ze środków unijnych na rzecz projektów infrastrukturalnych realizowanych w danym korytarzu.
- 27** W nowym rozporządzeniu rozszerzono zakres aktów wykonawczych Komisji. Są to wiążące dokumenty prawne skierowane do państw członkowskich i zawierają przepisy dotyczące harmonogramu konkretnych projektów i zarządzania tymi projektami. [W sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Trybunał uznał już akty wykonawcze za pożyteczne narzędzie umożliwiające Komisji wzmocnienie nadzoru nad ukończeniem sieci bazowej<sup>12</sup>. Zgodnie z poprzednimi ramami prawnymi akty te mogły być wydawane wyłącznie w odniesieniu do projektów o wymiarze transgranicznym. Na podstawie obecnego rozporządzenia TEN-T zakres aktów wykonawczych obejmuje natomiast całe korytarze transportowe. Przedmiotem tych aktów będą mogły być odcinki sieci lub projekty wzdłuż sieci bazowej w zależności od potrzeb.
- 28** [Rozporządzeniem w sprawie TEN-T z 2024 r.](#) nałożono na państwa członkowskie nowy obowiązek prawny dotyczący zapewnienia spójności krajowych planów w dziedzinie transportu z priorytetami UE. W krajowych planach w dziedzinie transportu należy uwzględnić plany prac koordynatorów europejskich i wszelkie przyjęte akty wykonawcze. Państwa członkowskie są zobowiązane do przedłożenia tych planów Komisji, która następnie wydaje formalną – choć niewiązącą – opinię.

---

<sup>12</sup> [Sprawozdanie specjalne 10/2020](#), pkt 75–78.

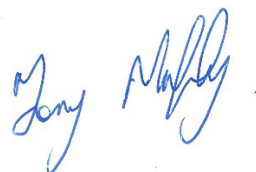
- 29** Choć samo [rozporządzenie w sprawie TEN-T z 2024 r.](#) nie zawiera przepisów usprawniających procedury udzielania pozwoleń, zawiera stosowne odesłania do [dyrektywy UE z 2021 r.](#) w sprawie usprawnienia procedur udzielania pozwoleń. Dyrektywa nakłada na państwa członkowskie obowiązek zmniejszenia obciążeń związanych z uzyskiwaniem pozwoleń na projekty realizowane na kluczowych odcinkach unijnej sieci bazowej. Zmniejszenie obciążeń ma nastąpić dzięki wyznaczeniu pojedynczego punktu kontaktowego dla promotorów projektów, uproszczeniu procedur i ustanowieniu maksymalnego terminu na wydanie decyzji (z nielicznymi wyjątkami). W przypadku transgranicznych procedur udzielania pozwoleń koordynatorzy europejscy mają prawo do otrzymywania informacji na temat danego postępowania oraz do żądania sprawozdań z przebiegu postępowania, jeśli wystąpią opóźnienia.
- 30** To, czy dyrektywa wywrze odpowiedni wpływ, zależy jednak w dużej mierze od jej właściwej i terminowej transpozycji do prawa krajowego. W chwili obecnej Komisja wszczęła, w związku z transpozycją dyrektywy, postępowania w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego wobec pięciu państw.

## **Zrealizowano większość zaleceń sformułowanych przez Trybunał w 2020 r. i przyjętych przez Komisję**

- 31** W [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#) Trybunał sformułował dwanaście zaleceń częściowych dotyczących usprawnienia długoterminowego planowania inwestycji związanych z projektami przewodniami, zarządzania tymi inwestycjami i nadzoru nad nimi. Komisja przyjęła w pełni lub częściowo sześć ze skierowanych do niej zaleceń częściowych.
- 32** W [rozdziale 3 sprawozdania rocznego za 2023 r.](#) Trybunał przedstawił już informacje na temat poczynionych postępów i terminowości w realizowaniu przez Komisję przyjętych przez nią zaleceń częściowych. Trybunał ustalił, że cztery z tych zaleceń częściowych zostały zrealizowane w terminie w pełni lub w przeważającej mierze. Wdrożenie pozostałych dwóch zaleceń częściowych opóźniło się, a zatem zostały one zrealizowane tylko częściowo. W odniesieniu do pozostałych sześciu zaleceń częściowych, których Komisja nie przyjęła, żadne kroki ani działania nie zostały podjęte ze strony tej instytucji.
- 33** Od czasu publikacji sprawozdania rocznego za 2023 r. Trybunał zauważył pewien postęp w realizacji zalecenia częściowego dotyczącego dalszego rozwijania narzędzi w postaci decyzji wykonawczych (zalecenie 4 lit. a)). Komisja przyjęła bowiem nowe lub zmienione akty prawne w sprawie następujących projektów przewodnich: kanał Sekwana–Europa Północna, Rail Baltica, połączenie Lyon–Turyn ([załącznik III](#)).

Niniejsze sprawozdanie zostało przyjęte przez Izbę II, której przewodniczy Annemie Turtelboom, członkini Trybunału Obrachunkowego, na posiedzeniu w Luksemburgu w dniu 3 grudnia 2025 r.

*W imieniu Trybunału Obrachunkowego*



Tony Murphy  
*Prezes*

# Załączniki

## Załącznik I – Informacje na temat kontroli

- 01** W 2020 r. Trybunał opublikował [sprawozdanie specjalne](#), w którym oceniono rolę Komisji w zapewnieniu, aby dofinansowywane ze środków unijnych wielkie projekty o wymiarze transgranicznym (które określono mianem „projektów przewodnich z zakresu infrastruktury transportowej”) były dobrze zaplanowane i efektywne. Do celów tamtej kontroli Trybunał dobrał do próby osiem projektów przewodnich o kluczowym znaczeniu dla osiągnięcia celu UE, jakim jest ukończenie bazowej sieci transportowej do 2030 r.
- 02** W ramach przeprowadzonej wówczas kontroli Trybunał stwierdził, że jest mało prawdopodobne, aby sieć osiągnęła pełną zdolność operacyjną do 2030 r. Kontrolerzy ustalili bowiem, że sześć z ośmiu projektów przewodnich, wraz z powiązаныmi liniami dostępowymi i infrastrukturą towarzyszącą, nie osiągnie prawdopodobnie pełnej zdolności operacyjnej w tym terminie. Taki stan rzeczy wynikał ze splotu następujących uwarunkowań:
- o krajowe priorytety i procedury administracyjne różniły się znacznie między poszczególnymi państwami członkowskimi, co skutkowało spowolnieniem prac nad budową połączeń transgranicznych; Komisja dysponowała jedynie niewielkim wachlarzem narzędzi prawnych służących do egzekwowania uzgodnionych zobowiązań i nie skorzystała w pełni z tych narzędzi;
  - o jakość planowania wymagała poprawy, przy czym prognozy dotyczące natężenia ruchu były często nadmiernie optymistyczne lub nieodpowiednio skoordynowane w wymiarze transgranicznym. Państwa członkowskie nie wykorzystywały skutecznie analiz kosztów i korzyści jako narzędzi podejmowania decyzji w odniesieniu do całych projektów, co podważało przejrzystość i wiarygodność procesu;

- o realizacja projektów była nieefektywna, a średni czas budowy projektów przewodnych wytypowanych do kontroli wyniósł 15 lat. Realizacja charakteryzowała się również znacznymi przekroczeniami kosztów i opóźnieniami w stosunku do pierwotnie ustalonych terminów;
  - o nadzór sprawowany przez Komisję nad ukończeniem korytarzy sieci bazowej przez państwa członkowskie nie był bezpośredni; koncentrowano się głównie na produktach, a nie na rezultatach, czy długofalowej rentowności. Przyjęcie decyzji wykonawczych (do którego doszło na krótko przed publikacją sprawozdania z 2020 r.) stanowiło wprawdzie krok naprzód, akty te miały jednak zbyt niewielki zakres i zbyt mało wiążący charakter, aby zagwarantować terminowe ukończenie sieci.
- 03** Aby wyeliminować stwierdzone niedociągnięcia, Trybunał skierował do Komisji cztery zalecenia, składające się z dwunastu zaleceń częściowych ([załącznik III](#)).
- 04** W 2021 r. Trybunał opublikował [przegląd](#), w którym porównano unijne ramy realizacji wielkich projektów z podobnymi ramami obowiązującymi w państwach spoza Unii. W tym kontekście Trybunał zestawiał ponadto dane na temat przekroczeń kosztów i opóźnień w sześciu z ośmiu zbadanych projektów przewodnych z populacją kilkuset projektów transportowych wdrożonych na całym świecie. Kontrolerzy stwierdzili, że w większości z tych sześciu projektów różnica między faktycznymi kosztami i szacunkowym budżetem była mniejsza niż średnia światowa. W większości z tych sześciu projektów stwierdzone opóźnienia były natomiast w ujęciu średnim większe niż w porównywalnych projektach na świecie.
- 05** Niniejsze sprawozdanie zawiera uaktualnione informacje dotyczące kluczowych elementów [sprawozdania specjalnego Trybunału z 2020 r.](#) i obejmuje okres od jego publikacji do listopada 2025 r. Trybunał koncentruje się głównie na zmianach w kosztorysach i harmonogramach prac ośmiu projektów przewodnych, a także na roli Komisji w nadzorowaniu projektów przewodnych. W stosownych przypadkach Trybunał odniósł się również do rozwoju sytuacji w innych wielkich projektach związanych z budową sieci bazowej TEN-T. Celem kontroli było również ustalenie, w jaki sposób [zmienione rozporządzenie w sprawie TEN-T z 2024 r.](#) mogłoby przyczynić się do rozwiązania problemów wskazanych w [sprawozdaniu specjalnym z 2020 r.](#)

- 06** Jeśli chodzi o budowę sieci zgodnie z wymogami dotyczącymi kolejowego transportu towarowego, należy zauważyć, że niniejsza uaktualniona ocena odnosi się do wymogów ustanowionych jeszcze w [rozporządzeniu w sprawie TEN-T z 2013 r.](#) Od czasu publikacji [sprawozdania specjalnego Trybunału z 2020 r.](#) weszło w życie zmienione rozporządzenie w sprawie TEN-T (pkt [22](#)), w tym zaktualizowane wymogi techniczne dotyczące sieci bazowej ([załącznik II](#)). W niniejszym sprawozdaniu aktualizującym Trybunał nie ocenił wpływu tych nowych wymogów, ponieważ nie wchodziły one w zakres pierwotnej kontroli.
- 07** Niniejsze sprawozdanie aktualizujące opiera się na informacjach uzyskanych w drodze przeglądu informacji przekazanych przez Komisję, organy krajowe i promotorów projektów odpowiedzialnych za odpowiednie projekty przewodnie w Hiszpanii, Polsce i Rumunii. Trybunał przeanalizował również publicznie dostępne informacje. Kontrolerzy Trybunału nie przeprowadzili wizyt kontrolnych ani wywiadów z organami odpowiedzialnymi za projekty ani z zainteresowanymi stronami. [Metodyka kontroli](#) stosowana przez Trybunał jest zgodna z międzynarodowymi standardami rewizji finansowej ustanowionymi przez [Międzynarodową Organizację Najwyższych Organów Kontroli \(INTOSAI\)](#).
- 08** Trybunał ponownie przeanalizował poziom realizacji wszystkich zaleceń zawartych w sprawozdaniu specjalnym z 2020 r., aby ustalić, czy nastąpiły jakiekolwiek zmiany ze strony Komisji w prowadzonych przez nią działaniach i przyjętych środkach. W odniesieniu do zaleceń przyjętych przez Komisję Trybunał ocenił zmiany w stosunku do wyników monitorowania realizacji zaleceń, jakie kontrolerzy przeprowadzili w 2024 r. na potrzeby [sprawozdania rocznego Trybunału za 2023 r.](#)
- 09** Aby zapewnić porównywalność wyników, Trybunał posłużył się tą samą metodyką kontroli, którą zastosował w 2020 r., wskazując jednocześnie niewielką liczbę przypadków, w których należało zastosować inną metodykę.

## Załącznik II – Główne zmiany wprowadzone rozporządzeniem w sprawie TEN-T z 2024 r.

| Zagadnienie                                                                                                                                                                                                        | Zmiany w stosunku do rozporządzenia z 2013 r.                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ogólne:</b> terminy ukończenia sieci                                                                                                                                                                            | Potwierdzenie terminów ukończenia sieci bazowej i kompleksowej (odpowiednio 2030 r. i 2050 r.)<br><br>Wyodrębnienie rozszerzonej sieci bazowej (poprzednio stanowiącej część sieci kompleksowej), która ma zostać ukończona do 2040 r.                                                                                      |
| <b>Ogólne:</b> określenie priorytetowych korytarzy                                                                                                                                                                 | Utworzenie dziewięciu europejskich korytarzy transportowych (obejmujących odcinki sieci bazowej i kompleksowej) zastępujących istniejące korytarze sieci bazowej (ukierunkowane na aspekty infrastruktury) oraz kolejowe korytarze towarowe (ukierunkowane na operacje transportowe).                                       |
| <b>Ogólne:</b> infrastruktura paliw alternatywnych                                                                                                                                                                 | Nowy wymóg włączenia instalacji do paliw alternatywnych do zakresu standardów infrastrukturalnych dla portów śródlądowych i morskich, portów lotniczych, dróg i węzłów miejskich.                                                                                                                                           |
| <b>Kolejowy transport towarowy:</b> minimalne standardy dla jednostek intermodalnych                                                                                                                               | Nowy wymóg mający na celu dopuszczenie do ruchu pociągów towarowych przewożących standardowe naczepy o wysokości do 4 m do 2040 r.                                                                                                                                                                                          |
| <b>Kolejowy transport towarowy:</b> wymogi dotyczące infrastruktury transportowej (nacisk osi 22,5 t, prędkość konstrukcyjna 100 km/h dla pociągów towarowych i możliwość obsługi ruchu pociągów o długości 740 m) | Rozszerzenie wymogów infrastrukturalnych obowiązujących w odniesieniu do kolejowego transportu towarowego (22,5 t, 100 km/h i 740 m) na:<br>— sieć bazową do 2030 r.;<br>— rozszerzoną sieć bazową do 2040 r.;<br>— sieć kompleksową w pozostałym zakresie do 2050 r.                                                       |
| <b>Kolejowe przewozy pasażerskie:</b> minimalna prędkość konstrukcyjna                                                                                                                                             | Nowy wymóg dotyczący minimalnej prędkości dla pociągów pasażerskich na liniach pasażerskich wynoszącej 160 km/h dla sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r.                                                                                                                                                   |
| <b>Połączenia kolejowe:</b> europejski system zarządzania ruchem kolejowym                                                                                                                                         | Nowy wymóg dotyczący:<br>a) wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym w rozszerzonej sieci bazowej do 2040 r. oraz w sieci kompleksowej do 2050 r.;<br>b) likwidacji istniejących systemów klasy B w sieci bazowej do 2040 r., w rozszerzonej sieci bazowej do 2045 r. i w sieci kompleksowej do 2050 r. |

| Zagadnienie                                                                                                                          | Zmiany w stosunku do rozporządzenia z 2013 r.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Śródlądowe drogi wodne:</b><br>dobre warunki<br>nawigacyjne                                                                       | Nowy wymóg, mający zastosowanie do śródlądowych dróg wodnych w sieci bazowej, dotyczący zapewnienia użytkownikom „dobrych warunków nawigacyjnych”, tj. efektywnej, niezawodnej i bezpiecznej żeglugi (obejmujący minimalne wymogi dla dróg wodnych i minimalne wymogi dotyczące poziomu usług); wymóg ten ma zostać uściślony w aktach wykonawczych Komisji.                                                                                                                                                |
| <b>Transport drogowy:</b><br>miejsca odpoczynku                                                                                      | Zmiana dotychczasowego wymogu dotyczącego zapewnienia miejsc odpoczynku co 100 km — do 2030 r. wzdłuż sieci bazowej i — do 2050 r. wzdłuż sieci kompleksowej. Obecny wymóg przewiduje zapewnienie miejsca odpoczynku co 60 km do 2040 r. wzdłuż sieci bazowej i rozszerzonej sieci bazowej.                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Multimodalność transportu towarowego:</b><br>analiza rynkowa terminali                                                            | Nałożenie na państwa członkowskie nowego wymogu przeprowadzenia analizy rynkowej i prospektywnej dotyczącej multimodalnych terminali towarowych znajdujących się na ich terytorium. W oparciu o tę analizę państwa członkowskie muszą ponadto opracować plan działania na rzecz rozwoju sieci multimodalnych terminali towarowych.                                                                                                                                                                          |
| <b>Wdrożenie i monitorowanie:</b> akty wykonawcze Komisji                                                                            | Zwiększenie uprawnień Komisji do przyjmowania aktów wykonawczych (które mają stać się obowiązkowe w przypadku każdego planu prac korytarza i opcjonalne w przypadku odcinków korytarzy, niezależnie od tego, czy korytarze lub odcinki mają charakter transgraniczny czy czysto krajowy).                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Wdrożenie i monitorowanie:</b> rola koordynatorów europejskich                                                                    | Wzmocnienie roli koordynatorów europejskich, których zadaniem jest ścisła współpraca z organami zarządzającymi kolejowymi przewozami towarowymi <sup>1</sup> (oraz monitorowanie realizacji usług w zakresie kolejowych przewozów towarowych). Komisja jest ponadto zobowiązana zasięgnąć opinii koordynatorów europejskich w celu zapewnienia, by projekty ubiegające się o dofinansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę” były zgodne z priorytetami określonymi w planie prac dotyczącym korytarza. |
| <b>Wdrożenie i monitorowanie:</b><br>dostosowanie krajowych planów transportowych i inwestycyjnych do rozporządzenia w sprawie TEN-T | Nowy wymóg, aby krajowe plany transportowe i inwestycyjne były spójne z priorytetami i terminami określonymi w rozporządzeniu i planach prac dotyczących korytarzy. Wzmocnienie obowiązku przekazywania Komisji projektów planów krajowych możliwie najszybciej po rozpoczęciu publicznych konsultacji w sprawie tych planów oraz przyznanie Komisji nowego uprawnienia do wydawania opinii.                                                                                                                |
| <b>Inne:</b> zagrożenie dla bezpieczeństwa lub porządku publicznego                                                                  | Nowy wymóg, aby państwa członkowskie informowały Komisję o wszelkich odpowiednich środkach przyjętych w celu zmniejszenia ewentualnego ryzyka związanego z bezpieczeństwem lub porządkiem publicznym na infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej.                                                                                                                                                                                                                                               |

<sup>1</sup> Art. 8 rozporządzenia (UE) nr 913/2010.

## Załącznik III – Wyniki monitorowania realizacji zaleceń Trybunału zawartych w sprawozdaniu specjalnym 10/2020

| Zalecenia dla Komisji                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  | Poziom akceptacji                                                                     | Poziom realizacji do kwietnia 2024 r.                                                 | Zmiana w okresie do listopada 2025 r. |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <p>Poziom akceptacji zaleceń:  przyjęte  przyjęte częściowo  nieprzyjęte</p> <p>Poziom realizacji:  w pełni  w przeważającej mierze  częściowo</p> <p> nie zrealizowano</p> |  |                                                                                       |                                                                                       |                                       |
| <b>Zalecenie 1 – Dokonanie przeglądu aktualnie dostępnych narzędzi i ich wykorzystanie w celu wyegzekwowania planowania długoterminowego</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                       |                                                                                       |                                       |
| a) Komisja powinna przedstawić wnioski legislacyjne, tak by uwzględnić narzędzia prawne umożliwiające lepsze egzekwowanie zobowiązań, a także poszerzyć możliwości przyjmowania aktów wykonawczych w celu wyeliminowania znacznych opóźnień w rozpoczęciu lub zakończeniu prac dotyczących sieci bazowej;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |  |    |    | –                                     |
| b) Komisja powinna przedstawić wnioski legislacyjne, tak by ponownie ocenić adekwatność wymogów technicznych dotyczących sieci bazowej i kompleksowej, z uwzględnieniem czasu pozostającego na ich wdrożenie oraz wnioski wyciągnięte z problemów, jakie odnotowano w związku z realizacją projektów obecnie i w przeszłości;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |    |    | –                                     |
| c) Komisja powinna przedstawić wnioski legislacyjne, tak by wprowadzić przepisy zapewniające większą spójność między krajowymi planami w dziedzinie transportu i zobowiązaniami TEN-T, co pozwoli zagwarantować właściwe egzekwowanie i wdrożenie rozporządzenia w sprawie TEN-T;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |  |  | –                                     |
| d) Komisja powinna podjąć działania następcze w związku ze swoim wnioskiem w sprawie usprawnienia środków, zapewniając wsparcie państwom członkowskim na etapie planowania i udzielania zamówień oraz przy tworzeniu pojedynczych punktów kontaktowych mających przyczynić się do ograniczenia obciążenia administracyjnego. W przypadku transgranicznych projektów przewodnych powinna ona wspierać korzystanie ze wspólnych procedur przetargowych.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |  |  | –                                     |

| <b>Zalecenia dla Komisji</b><br><br>Poziom akceptacji zaleceń:  przyjęte  przyjęte częściowo  nieprzyjęte<br>Poziom realizacji:  w pełni  w przeważającej mierze  częściowo<br> nie zrealizowano |  | Poziom<br>akceptacji                                                                  | Poziom<br>realizacji do<br>kwietnia 2024 r.                                           | Zmiana<br>w okresie<br>do listopada<br>2025 r. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| <b>Zalecenie 2 – Wymóg lepszych analiz przed podjęciem decyzji o udzieleniu dofinansowania ze środków unijnych na rzecz wielkich projektów (podobnych do projektów przewodnich)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |                                                                                       |                                                                                       |                                                |
| a) Komisja powinna – w przypadku zarządzania bezpośredniego – wymagać, by oprócz szczegółowych analiz poszczególnych odcinków przeprowadzono rzetelną, kompleksową i przejrzystą analizę ogólną kosztów i korzyści społeczno-ekonomicznych w odniesieniu do wielkich projektów (podobnych do projektów przewodnich) w ujęciu całościowym. W ramach takiej analizy kosztów i korzyści należy wziąć pod uwagę bardziej ogólny poziom strategiczny, a nie jedynie pojedynczy projekt lub odcinek będący w realizacji. Należy również uwzględnić infrastrukturę pomocniczą;                                                                                                                                                                                                                     |  |    |    | –                                              |
| b) Komisja powinna – w przypadku wydatków w ramach zarządzania dzielonego – apelować do instytucji zarządzających, by przed przyznaniem wsparcia ze środków unijnych na rzecz wielkich projektów przyjęły te same wymogi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |  |    |    | –                                              |
| <b>Zalecenie 3 – Usprawnienie zarządzania przez Komisję dofinansowaniem UE na rzecz działań wchodzących w zakres wielkich projektów (podobnych do projektów przewodnich)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |                                                                                       |                                                                                       |                                                |
| a) Komisja powinna przyznawać pierwszeństwo działaniom wchodzącym w zakres wielkich projektów, które dotyczą brakujących połączeń i wąskich gardeł i które zostały uznane za kluczowe priorytety w planie prac dotyczącym danego korytarza;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  |   |   | –                                              |
| b) Komisja powinna odpowiednio pokierować wyborem działań wchodzących w zakres wielkich projektów, tak aby zwiększyć wydajność zarządzania i uniknąć sztucznej konkurencji z innymi projektami. Aby zapewnić spójność i konsekwencję, Komisja powinna dążyć do tego, by dla każdego wielkiego projektu podpisywano jedną umowę o dofinansowanie na cały wieloletni okres finansowania. Taka umowa powinna obejmować wszystkie działania, które są na tyle zaawansowane, by mogły zostać zrealizowane w całości w tym okresie;                                                                                                                                                                                                                                                               |  |  |  | –                                              |

| <p><b>Zalecenia dla Komisji</b></p> <p>Poziom akceptacji zaleceń:  przyjęte  przyjęte częściowo  nieprzyjęte</p> <p>Poziom realizacji:  w pełni  w przeważającej mierze  częściowo</p> <p> nie zrealizowano</p> | Poziom akceptacji                                                                     | Poziom realizacji do kwietnia 2024 r.                                                 | Zmiana w okresie do listopada 2025 r.     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <p>c) Komisja powinna zająć się uchybieniami stwierdzonymi we wdrażaniu projektów przewodnych przez państwa członkowskie i zwiększyć skuteczność dofinansowania ze środków unijnych; na wczesnym etapie i w proaktywny sposób wykorzystywać wszelkie dostępne narzędzia, by zapewnić terminowe ukończenie sieci; stworzyć centra kompetencji, które będą oceniać jakość dokumentów sporządzonych przez promotorów projektów oraz zapewniać im wsparcie i wytyczne w skoordynowany sposób.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |    |    | –                                         |
| <p><b>Zalecenie 4 – Wykorzystanie doświadczeń zdobytych przy stosowaniu decyzji wykonawczych i wzmocnienie roli koordynatorów europejskich</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                       |                                                                                       |                                           |
| <p>a) Komisja powinna w dalszym stopniu rozwijać nowe narzędzie w postaci decyzji wykonawczych, proponując, by taką decyzję wydawano dla każdego projektu przewodniego o charakterze transgranicznym, który będzie objęty dofinansowaniem w okresie 2021–2027. W decyzjach tych należy doprecyzowywać zasady i obowiązki wszystkich stron, w tym Komisji, zawierać informacje na temat oczekiwanych rezultatów (np. przejście na bardziej ekologiczne rodzaje transportu, osiągnięcie wartości docelowych podanych w prognozach natężenia ruchu) oraz określać cele pośrednie, a także uwzględniać zobowiązanie wszystkich państw członkowskich do udostępnienia Komisji wyników oceny <i>ex post</i>;</p>                                                                                                 |    |    | Nieznaczna poprawa (bez zmiany kategorii) |
| <p>b) Komisja powinna po przyjęciu nowej podstawy prawnej, o której mowa w zaleceniu 1 lit. a), zaproponować, by dla każdego projektu przewodniego o charakterze transgranicznym wydawano decyzję wykonawczą;</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |   |   | –                                         |
| <p>c) Komisja powinna zaproponować wzmocnienie roli koordynatorów europejskich poprzez usprawnienie egzekwowania planów prac dotyczących korytarzy, wprowadzenie obowiązku obecności koordynatorów na kluczowych posiedzeniach rad zarządzających oraz usprawnienie ich roli pod względem informowania o celach polityki TEN-T.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |  | –                                         |

Źródło: Europejski Trybunał Obrachunkowy.

## Skróty i akronimy

| Skrót             | Definicja/wyjaśnienie                                    |
|-------------------|----------------------------------------------------------|
| Projekt przewodni | Projekt przewodni z zakresu infrastruktury transportowej |
| TEN-T             | Transeuropejska sieć transportowa                        |

# Glosariusz

| Termin                                                          | Definicja/wyjaśnienie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Projekt przewodni z zakresu infrastruktury transportowej</b> | W sprawozdaniu specjalnym Trybunału 10/2020 oznaczał on wszelką dofinansowywaną ze środków unijnych infrastrukturę transportową o łącznych kosztach kwalifikowalnych przekraczających jeden miliard euro. Ponadto cechowała się ona następującymi właściwościami: przydzielenie lub wypłacenie znacznej kwoty dofinansowania ze środków unijnych (nie ustalono przy tym progu ilościowego); projekt przewodni powinien być istotny dla sieci transportowej w UE (w szczególności w odniesieniu do połączeń transgranicznych). Oczekiwano też, że będzie wywierać ogromne oddziaływanie społeczno-ekonomiczne. |
| <b>Transeuropejska sieć transportowa</b>                        | Zestaw planowanych rozwiązań infrastrukturalnych w ramach sieci transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i wodnego, wdrażanych w oparciu o strategię w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej, w tym sieć kolei dużych prędkości, system nawigacji satelitarnej i inteligentne systemy zarządzania transportem.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

## Odpowiedzi Komisji

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

## Kalendarium

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

## Zespół kontrolny

W sprawozdaniach specjalnych Trybunału przedstawiane są wyniki kontroli dotyczących obszarów polityki i programów UE bądź kwestii związanych z zarządzaniem w wybranych obszarach budżetowych. Trybunał wybiera i opracowuje zadania kontrolne tak, aby osiągnąć jak największe oddziaływanie, biorąc przy tym pod uwagę kryteria takie jak zagrożenia dla realizacji celów lub zgodności, poziom dochodów lub wydatków w danym obszarze, nadchodzące zmiany oraz interes polityczny i społeczny.

Niniejsza kontrola wykonania zadań została przeprowadzona przez Izbę II zajmującą się takimi obszarami wydatków jak inwestycje na rzecz spójności, wzrostu i włączenia społecznego. Izbie tej przewodniczy członkini Trybunału Annemie Turtelboom. Kontrolą kierowała członkini Trybunału Annemie Turtelboom, a w działania kontrolne zaangażowani byli: Eric Braucourt, szef gabinetu; Guido Fara, attaché i koordynator zadania; Gediminas Macys, kierownik, a także kontrolerzy Manja Ernst i Rafał Gorajski oraz stażystka Zsafia Kelemen. Wkład w opracowanie niniejszego sprawozdania wniósł Luc T'Joel, emerytowany urzędnik i koordynator zadania w ramach sprawozdania specjalnego 10/2020. Wsparcie językowe zapewnił Richard Moore. Materiały graficzne opracowała Alexandra Damir-Binzaru.



*Od lewej: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafał Gorajski.*

# PRAWA AUTORSKIE

© Unia Europejska, 2026.

Polityka Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w zakresie ponownego wykorzystywania dokumentów została określona w [decyzji Trybunału nr 6-2019](#) w sprawie polityki otwartych danych oraz ponownego wykorzystywania dokumentów.

O ile nie wskazano inaczej (np. nie zamieszczono szczegółowych adnotacji o prawach autorskich), treści Europejskiego Trybunału Obrachunkowego będące własnością UE objęte są licencją [Creative Commons Uznanie autorstwa 4.0 Międzynarodowe \(CC BY 4.0\)](#).

Oznacza to, że co do zasady ponowne wykorzystanie jest dozwolone, pod warunkiem że treści zostaną odpowiednio oznaczone i zostaną wskazane wszelkie dokonane w nich zmiany. W przypadku ponownego wykorzystania treści Trybunału niedozwolone jest zmienianie ich oryginalnego znaczenia albo przesłania. Trybunał nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek konsekwencje ponownego wykorzystywania.

Jeżeli konkretna treść wskazuje na możliwość do zidentyfikowania osobę fizyczną – tak jak w przypadku zdjęć, na których widoczni są pracownicy Trybunału – lub zawiera prace stron trzecich, wymagane jest uzyskanie dodatkowego zezwolenia.

W takim przypadku uzyskane dodatkowe zezwolenie na ponowne wykorzystanie określonej treści unieważnia i zastępuje wspomniane wcześniej zezwolenie ogólne. Powinny być w nim wyraźnie wskazane wszelkie ograniczenia dotyczące wykorzystania treści.

W celu wykorzystania lub powielenia treści niebędącej własnością UE konieczne może być wystąpienie o zgodę bezpośrednio do właścicieli praw autorskich.

Oprogramowanie lub dokumenty objęte prawem własności przemysłowej, takie jak patenty, znaki towarowe, wzory użytkowe, znaki graficzne i nazwy, nie są objęte polityką Europejskiego Trybunału Obrachunkowego w zakresie ponownego wykorzystania.

Na stronach internetowych instytucji Unii Europejskiej dostępnych w domenie europa.eu zamieszczane są odsyłacze do stron zewnętrznych. Trybunał nie ma kontroli nad ich zawartością i w związku z tym zachęca użytkowników, aby we własnym zakresie zapoznali się z polityką ochrony prywatności i polityką w zakresie praw autorskich obowiązującymi na tych stronach.

## Wykorzystywanie znaku graficznego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego

Znak graficzny Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nie może być wykorzystywany bez uprzedniej zgody Trybunału.

|      |                        |                |                     |                   |
|------|------------------------|----------------|---------------------|-------------------|
| HTML | ISBN 978-92-849-6226-6 | ISSN 1977-5768 | doi:10.2865/2297079 | QJ-01-25-061-PL-Q |
| PDF  | ISBN 978-92-849-6227-3 | ISSN 1977-5768 | doi:10.2865/2922139 | QJ-01-25-061-PL-N |

## CYTOWANIE

Europejski Trybunał Obrachunkowy, [sprawozdanie specjalne 02/2026](#) pt. „Unijna infrastruktura transportowa – w projektach wystąpiły dalsze opóźnienia i wzrosty kosztów, wprowadzono jednak usprawnione ramy zarządzania na przyszłość (aktualizacja sprawozdania specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 10/2020)”, Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2026.

Wielkie projekty mają kluczowe znaczenie dla ukończenia budowy unijnej transeuropejskiej sieci transportowej. W 2020 r. Trybunał opublikował sprawozdanie specjalne, w którym wskazał na znaczne opóźnienia, wzrosty kosztów, niewielki zakres koordynacji działań między poszczególnymi państwami członkowskimi oraz uchybienia w nadzorze ze strony Komisji. Niniejsze sprawozdanie zawiera uaktualnione informacje uwzględniające zmiany, które zaszły od tamtej pory. Trybunał zauważył, że doszło do dalszego znacznego wzrostu łącznych kosztów wielkich projektów (za co odpowiadały głównie dwa wielkie projekty) oraz że wystąpiły dodatkowe opóźnienia. Oznacza to, że termin zakończenia prac nad budową unijnej sieci bazowej ustalony na koniec 2030 r. nie zostanie dotrzymany. W 2024 r. wprowadzono nowe przepisy, które umożliwiają poprawę nadzoru sprawowanego przez Komisję nad budową sieci. Te nowe przepisy będą jednak istotne przede wszystkim w przypadku tych projektów, których realizację rozpoczęto później niż realizację wielkich projektów skontrolowanych przez Trybunał.

*Sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału  
Obrachunkowego przedstawiono na podstawie art. 287 ust. 4  
akapit drugi TFUE.*



EUROPEJSKI  
TRYBUNAŁ  
OBRACHUNKOWY



Urząd Publikacji  
Unii Europejskiej

**EUROPEJSKI TRYBUNAŁ OBRACHUNKOWY**  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUKSEMBURG

Tel.: +352 4398-1

Formularz kontaktowy: [eca.europa.eu/pl/contact](https://eca.europa.eu/pl/contact)  
Strona internetowa: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)  
Media społecznościowe: @EUauditors