

Dopravná infraštruktúra EÚ

Ďalšie oneskorenia a určité zvýšenie nákladov,
ale do budúcnosti je zavedený posilnený rámec
riadenia (aktualizácia osobitnej správy EDA 10/2020)



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV

Obsah

Body

01 – 06 | **Hlavné body**

01 – 04 | Prečo je táto oblasť dôležitá

05 – 06 | Čo sme zistili

07 – 33 | **Bližší pohľad na naše pripomienky**

07 – 20 | **Lehota na dokončenie základnej siete TEN-T do roku 2030 nebude splnená a v prípade dvoch hlavných dopravných infraštruktúr došlo k ďalšiemu výraznému zvýšeniu nákladov**

09 – 12 | Ďalšie výrazné zvýšenie nákladov na dve hlavné dopravné infraštruktúry

13 – 20 | Lehota dokončenia základnej siete do roku 2030 nebude splnená z dôvodu ďalších oneskorení

21 – 33 | **Nedávno bolo posilnené riadenie, hoci predchádzajúce právne ustanovenia sa použili zriedkavo**

24 | Komisia použila právne ustanovenia na to, aby reagovala na oneskorenia pri dokončení siete, len raz

25 – 30 | V nariadení o TEN-T z roku 2024 sa Komisii poskytujú ďalšie právne ustanovenia na dohľad nad realizáciou siete

31 – 33 | Väčšina odporúčaní z roku 2020, ktoré Komisia prijala, bola vykonaná

Prílohy

Príloha I – O tomto audite

Príloha II – Hlavné zmeny zavedené nariadením o TEN-T z roku 2024

Príloha III – Následná kontrola odporúčaní EDA z osobitnej správy 10/2020

Skratky

Glosár

Odpovede Komisie

Harmonogram

Audítorský tím

01

Hlavné body

Prečo je táto oblasť dôležitá

- 01** Transeurópska dopravná sieť (TEN-T) je základom celoeurópskej siete cestnej, železničnej, vnútrozemskej vodnej, námornej a leteckej dopravy. Megaprojekty, ktoré sú veľkými dopravnými projektmi často s cezhraničným rozmerom, sú kľúčom k odstráneniu medzier v sieti, odstráneniu úzkych miest a uľahčeniu cezhraničnej mobility.
- 02** V roku 2020 sme uverejnili [osobitnú správu](#)¹, v ktorej sme posúdili úlohu Komisie v dopravných megaprojektoch pozdĺž siete TEN-T vrátane poskytovania spolufinancovania EÚ. Nazvali sme ich „hlavné dopravné infraštruktúry“ (HDI). Hlavné dopravné infraštruktúry sa vo všeobecnosti realizujú prostredníctvom súboru menších projektov a činností, ktoré sú jednotlivo spolufinancované z prostriedkov EÚ. Zistili sme, že hlavné dopravné infraštruktúry, ktoré sme preskúmali, čelili veľkým oneskoreniam, zvýšeniu nákladov, nedostatočnej koordinácii medzi členskými štátmi a nedostatkom v dohľade Komisie. V dôsledku toho sme usúdili, že lehota do roku 2030 na dokončenie jadra dopravnej siete EÚ (najstrategickejšie uzly a prepojenia, ktoré sa majú dokončiť prioritne) je vážne ohrozená.

¹ [Osobitná správa 10/2020](#). Dopravné infraštruktúry EÚ: potreba rýchlejšej realizácie megaprojektov, aby sa včas prejavili účinky siete.

- 03** Od roku 2020 bola EÚ výrazne zasiahnutá pandémiou ochorenia COVID-19 a útočnou vojnou Ruska proti Ukrajine. Osem hlavných dopravných infraštruktúr čelilo rovnakým výzvam a zároveň sa museli prispôbiť vyvíjajúcemu sa regulačnému rámcu. Okrem toho niektoré hlavné dopravné infraštruktúry čelili neočakávaným technickým výzvam, ako sú geologické obmedzenia pri razení tunelov, čo prispelo k dodatočným nákladom a oneskoreniam.
- 04** Cieľom tejto správy je poskytnúť aktuálne informácie o hlavných údajoch a zisteniach z našej [osobitnej správy z roku 2020 s cieľom informovať zainteresované strany a verejnosť o vývoji, ku ktorému odvtedy došlo](#). Preskúmali sme aj pokrok, ktorý Komisia dosiahla pri vykonávaní odporúčaní z tejto správy. Ďalšie podrobnosti o cieľoch a metodike sú uvedené v [prílohe I](#).

Čo sme zistili

- 05** Dospeli sme k záveru, že od uverejnenia našej [osobitnej správy z roku 2020](#) sa kombinované náklady ôsmich hlavných dopravných infraštruktúr, o ktorých sme informovali, ďalej zvýšili. Bolo to spôsobené najmä výrazným zvýšením nákladov dvoch hlavných dopravných infraštruktúr, zatiaľ čo ďalších šesť hlavných dopravných infraštruktúr prispelo k celkovému zvýšeniu v obmedzenej miere (náklady sa zvýšili v prípade dvoch hlavných dopravných infraštruktúr a klesli v prípade štyroch). Zaznamenali sme ďalšie oneskorenia pri vykonávaní piatich hlavných dopravných infraštruktúr. Vzhľadom na skutočnosť, že sú hlavné dopravné infraštruktúry kľúčovými dopravnými spojeniami, to znamená, že lehota dokončenia základnej siete EÚ do roku 2030 nebude splnená. Revidovaným [nariadením o TEN-T](#) prijatým v roku 2024 sa zaviedli ďalšie právne ustanovenia týkajúce sa dohľadu Komisie nad realizáciou siete. Tie majú potenciál riešiť niektoré z problémov identifikovaných v našej predchádzajúcej správe. Je však príliš skoro posudzovať, ako sa nové ustanovenia budú využívať v praxi, a zmeny budú aj tak väčšinou relevantné pre projekty, ktoré sa začali neskôr ako hlavné dopravné infraštruktúry, ktoré sme kontrolovali.
- 06** S cieľom riešiť nedostatky zistené v našej [osobitnej správe z roku 2020](#) sme predložili Komisii štyri odporúčania, ktoré pozostávali z dvanástich čiastkových odporúčaní. Z týchto čiastkových odporúčaní Komisia v plnej miere alebo čiastočne vykonala šesť odporúčaní, ktoré vtedy akceptovala. Neprijala žiadne opatrenia v súvislosti so šiestimi čiastkovými odporúčaniami, ktoré neakceptovala.

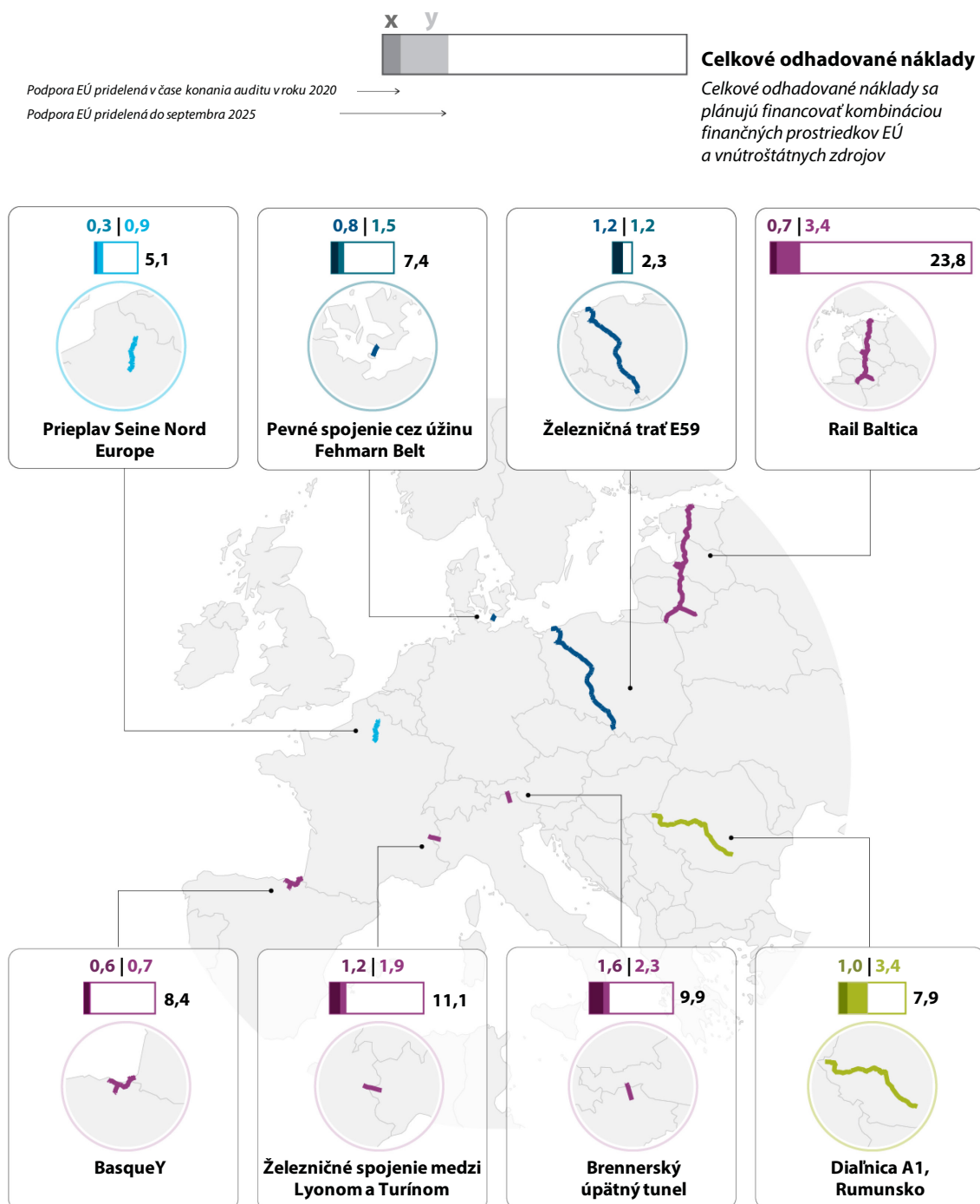
Bližší pohľad na naše pripomienky

Lehota na dokončenie základnej siete TEN-T do roku 2030 nebude splnená a v prípade dvoch hlavných dopravných infraštruktúr došlo k ďalšiemu výraznému zvýšeniu nákladov

- 07** Aktualizovali sme údaje o celkových odhadovaných nákladoch a sumách spolufinancovania EÚ² (*ilustrácia 1*) v prípade ôsmich hlavných dopravných infraštruktúr uvedených v našej osobitnej správe z roku 2020.

² Osobitná správa 10/2020, tabuľka 1.

Ilustrácia 1 | Celkové odhadované náklady a pridelené spolufinancovanie EÚ pre osem hlavných dopravných infraštruktúr



Poznámka: Všetky sumy sú v miliardách eur. Celkové sumy nákladov sú najnovšie dostupné oficiálne odhady nákladov. Takéto odhady môžu vychádzať z rôznych referenčných rokov.

Farba hlavných dopravných infraštruktúr odráža príslušný druh dopravy: fialovou je železničná doprava, bledomodrou vnútrozemské vodné cesty; zelenou cestná doprava a modrou viac ako jeden druh dopravy.

Zdroj: EDA na základe informácií Komisie, vnútroštátnych orgánov a predkladateľov projektov.

- 08** Väčšina hlavných dopravných infraštruktúr, ktoré sme kontrolovali, získala od našej [osobitnej správy z roku 2020](#) dodatočné granty (v celkovej výške 7,9 mld. EUR). Toto zvýšenie spolufinancovania EÚ nie je automatickým dôsledkom zvýšenia celkových nákladov na každú hlavnú dopravnú infraštruktúru, keďže spolufinancovanie EÚ sa neprideľuje ako pevný percentuálny podiel celkových nákladov.

Ďalšie výrazné zvýšenie nákladov na dve hlavné dopravné infraštruktúry

- 09** Megaprojekty často čelia významným zmenám v rozsahu medzi časom ich pôvodného návrhu a koncepcie a časom začatia stavebných prác či dokonca počas ich dokončovania. To spolu s neočakávanou zložitou projektov a neplánovanými udalosťami (bod [03](#)) často vedie k zvýšeniu nákladov v porovnaní s pôvodnými odhadmi³. V našej [osobitnej správe z roku 2020](#) sme uviedli celkové reálne zvýšenie nákladov (t. j. bez inflácie) v prípade ôsmich hlavných dopravných infraštruktúr o 47 % v porovnaní s pôvodnými odhadmi⁴.
- 10** Analýzu nákladov sme aktualizovali v novembri 2025 na základe informácií od predkladateľov projektov ([tabuľka 1](#)). Na účely porovnania s našou [osobitnou správou z roku 2020](#) a s cieľom zohľadniť infláciu v celom harmonograme vykonávania sme reindexovali všetky odhady nákladov v hodnotách z roku 2019 bez zohľadnenia skutočného harmonogramu platieb. Údaje uvedené v [tabuľke 1](#) preto nie sú priamo porovnateľné s údajmi o nákladoch uvedenými na [ilustrácii 1](#).

³ Flyvbjerg, B., „What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview“, *Project Management Journal*, 45, 2, apríl/máj 2014, s. 9.

⁴ [Osobitná správa 10/2020](#), tabuľka 3.

Tabuľka 1 | Prehľad vývoja nákladov na každú HDI (v mil. EUR)

Hlavná dopravná infraštruktúra	Osobitná správa 10/2020		Stav v novembri 2025		
	Pôvodný odhad (v hodnotách z roku 2019) (a) ¹	Posledný odhad (v hodnotách z roku 2019) (b)	Revidovaný odhad (v hodnotách z roku 2019) (c)	Zvýšenie v % v porovnaní s odhadom v osobitnej správe 10/2020 (c/b – 1)	Zvýšenie v % v porovnaní s pôvodným odhadom (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Železničné spojenie medzi Lyonom a Turínom	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Brennerský úpätný tunel	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Pevné spojenie cez úžinu Fehmarn Belt ³	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Basque Y	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Prieplav Seine Nord Europe	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Diaľnica A1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Železničná trať E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
Spolu	36 533	53 786	66 455	--	--
Nárast spolu:				+ 24 %	+ 82 %

Poznámky:

Všetky údaje o nákladoch boli opätovne indexované na hodnoty z roku 2019 použitím ročného cenového deflátoru z [databázy Komisie AMECO](#).

¹ Pôvodný odhad je najskorší, ktorý existuje pre každú hlavnú dopravnú infraštruktúru a môže mať odlišný rozsah alebo úroveň vyspelosti návrhu. Napríklad železničné spojenie Lyon – Turín sa pôvodne plánovalo ako jednorúrovňový tunel a potom bolo navrhnuté ako dvojúrovňový tunel; podobne sa odhad predložený pre kanál Seine Nord Europe určil pred vykonaním štúdií uskutočniteľnosti.

² Revidovaný odhad sa týka dokončenia celej hlavnej dopravnej infraštruktúry do roku 2030. Projekt bol odvtedy rozdelený na fázy ([rámcik 1](#)).

³ Predkladateľ projektu nerevidoval odhad od našej osobitnej správy z roku 2020. Rozdielna nová hodnota odráža len indexáciu.

⁴ Náklady okrem úseku Świnoujście – Štetín, ako sa uvádza v našej osobitnej správe z roku 2020.

Zdroj: Komisia, vnútroštátne orgány a predkladatelia projektov.

- 11** Najnovší odhad celkových nákladov na všetkých osem hlavných dopravných infraštruktúr spolu je v súčasnosti takmer dvojnásobný oproti pôvodne uvedenému odhadu. Dodatočné zvýšenie nákladov na všetky hlavné dopravné infraštruktúry za posledných päť rokov bez inflácie bolo 24 %. Tento nárast bol spôsobený najmä výrazným zvýšením nákladov dvoch hlavných dopravných infraštruktúr: Rail Baltica ([rámcik 1](#)) a železničné spojenie medzi Lyonom a Turínom.
- 12** V prípade ostatných šiestich hlavných dopravných infraštruktúr predstavuje celková odchýlka v odhadoch nákladov len približne 10 % celkového dodatočného zvýšenia. Napríklad prieplav Seine Nord Europe, v prípade ktorého sme v roku 2020 vykázali najvyšší percentuálny nárast nákladov v porovnaní s pôvodným odhadom, teraz zaznamenal ďalšie zvýšenie nákladov o 9 %. V dvoch prípadoch, diaľnica A1 a železničná trať E59, sú najnovšie odhady nákladov – pri zohľadnení inflácie – v skutočnosti nižšie ako pôvodné odhady.

Rámček 1

Rail Baltica: náklady sa od roku 2020 viac než zdvojnásobili

V čase našej [osobitnej správy z roku 2020](#) bol oficiálny odhad nákladov na Rail Baltica 5,8 mld. EUR (v hodnotách z roku 2017). V našej správe sme poukázali na to, že na základe vtedy dostupných informácií by sa náklady mohli ďalej zvyšovať a celkové náklady upravené o riziko boli vo výške 7 mld. EUR.

V roku 2024 predkladateľ projektu Rail Baltica vykonal novú analýzu a dospel k záveru, že sa odhadované celkové náklady na celú túto hlavnú dopravnú infraštruktúru zvýšili na 23,8 mld. EUR v cenách z roku 2023. Hlavnými dôvodmi uvedenými v analýze boli nedostatočná pripravenosť a podrobnosť predchádzajúcich odhadov (ktoré predstavovali približne polovicu zvýšenia) a zmeny v rozsahu a koncepcii projektu. Túto analýzu vo veľkej miere potvrdila spoločná audítorská správa⁵ národných kontrolných inštitúcií troch zúčastnených pobaltských krajín.

Dôležité je, že predkladateľ projektu poukázal na riziko, že nový odhad by stále nemusel byť úplne presný, keďže zrelé projektové štúdie (na ktorých bol založený odhad) existovali len pre jednu tretinu celkovej vzdialenosti. Pokiaľ ide o harmonogram, partneri projektu sa rozhodli rozdeliť hlavnú dopravnú infraštruktúru na dve fázy: prvá sa týka len jednokoľajovej železničnej trate (s celkovými nákladmi 15,3 mld. EUR), ktorá sa má dokončiť do roku 2030, a druhá kompletnejšia bez presného načasovania. Vzhľadom na predĺžený harmonogram prác je pravdepodobné, že po dokončení druhej fázy budú náklady na túto hlavnú dopravnú infraštruktúru vyššie ako 23,8 mld. EUR.

⁵ Národný kontrolný úrad Estónska, Národný kontrolný úrad Lotyšska, Národný kontrolný úrad Litvy: [Review on the Rail Baltica project](#), spoločné preskúmanie, Tallinn, Riga, Vilnius, 11. jún 2024.

Lehota dokončenia základnej siete do roku 2030 nebude splnená z dôvodu ďalších oneskorení

- 13** Megaprojekty sa často vyznačujú dlhými harmonogramami vykonávania a mnohými oneskoreniami v porovnaní s pôvodným plánom⁶. Sú vystavené aj vonkajším faktorom, ako sa uvádza v bode **03**. V našej [osobitnej správe z roku 2020](#) sme uviedli priemerné oneskorenie ôsmich hlavných dopravných infraštruktúr, ktoré sme preskúmali, o 11 rokov⁷. Túto analýzu sme aktualizovali v novembri 2025 a zistili sme ďalšie oneskorenia ([tabuľka 2](#)).

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

⁷ [Osobitná správa 10/2020](#), bod 53 a obrázok 5.

Tabuľka 2 | Oneskorenia týkajúce sa každej HDI

HDI	Pôvodné plány ¹		Osobitná správa 10/2020	Stav v novembri 2025		
	Harmonogram vykonávania (v rokoch)	Odhadovaný rok otvorenia	Odhadovaný rok otvorenia	Revidovaný odhadovaný rok otvorenia	Oneskorenie v porovnaní s osobitnou správou 10/2020 (v rokoch)	Oneskorenie v porovnaní s pôvodnými plánmi (v rokoch)
Železničné spojenie medzi Lyonom a Turínom	7	2015	2030	2033	3	18
Brennerský úpätný tunel	9	2016	2028	2032	4	16
Pevné spojenie cez úžinu Fehmarn Belt	10	2018	2028	2029	1	11
Basque Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Prieplav Seine Nord Europe	10	2010	2028	2032	4	22
Priemer					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	— ⁽³⁾	áno	> 4
Železničná trať E59	<i>rôzne na jednotlivých úsekoch</i>			—	—	—
Diaľnica A1	<i>rôzne na jednotlivých úsekoch</i>			2029	—	—

Poznámky:

Kedže harmonogram realizácie železničnej trate E59 a hlavných dopravných infraštruktúr diaľnice A1 sa v jednotlivých úsekoch líši, nevypočítali sme oneskorenie na úrovni hlavnej dopravnej infraštruktúry.

¹ Pôvodné plány sú najskoršie, ktoré existujú pre každú hlavnú dopravnú infraštruktúru a môžu mať odlišný rozsah alebo úroveň vyspelosti návrhu. Ako príklad možno uviesť pôvodný odhadovaný rok otvorenia kanála Seine Nord Europe, ktorý bol určený pred vykonaním štúdií uskutočniteľnosti.

² Hoci nám Komisia oznámila pravdepodobný dátum dokončenia do roku 2030, informácie od predkladateľov projektov poukazujú na dátum dokončenia do roku 2035.

³ Odhadovaný rok otvorenia celej hlavnej dopravnej infraštruktúry nie je k dispozícii. Odhaduje sa, že prvá fáza hlavnej dopravnej infraštruktúry začne v roku 2030.

Zdroj: Komisia, vnútroštátne orgány a predkladatelia projektov.

- 14** Z našej analýzy vyplýva, že päť hlavných dopravných infraštruktúr, za ktoré sme získali požadované informácie, zaznamenalo v porovnaní so situáciou v čase našej [osobitnej správy z roku 2020](#) ďalšie oneskorenie v priemere o 4 roky. Tým sa priemerné oneskorenie piatich hlavných dopravných infraštruktúr zvyšuje na 17 rokov v porovnaní s pôvodným plánovaným harmonogramom.
- 15** V prípade Rail Baltica sa predtým oznámené oneskorenie ešte predĺži, keďže podľa posledného plánu z novembra 2025 má byť do roku 2030 dokončená len prvá fáza projektu. Toto predĺženie sme však nemohli vyčíslieť, pretože pre druhú fázu neexistuje harmonogram realizácie ([rámček 1](#)). Podobne v prípade železničnej trate E59 neboli v čase tejto aktualizácie k dispozícii žiadne informácie o tom, kedy bude dokončená celá hlavná dopravná infraštruktúra.
- 16** Oneskorenia v realizácii môžu mať vplyv na fungovanie samotných hlavných dopravných infraštruktúr, ako aj na dopravnú sieť EÚ. Aktualizovali sme naše posúdenie rizika pravdepodobného stavu realizácie siete⁸ vzhľadom na odhadované dátumy dokončenia každej hlavnej dopravnej infraštruktúry. Preskúmali sme, či samotné hlavné dopravné infraštruktúry budú pravdepodobne plne v prevádzke do roku 2030 a či je pravdepodobné, že sa do toho istého dátumu zmodernizujú aj ich prístupové trate a spojovacie infraštruktúry, aby sa zaručili úplné účinky siete. A napokon sme posúdili, či je pravdepodobné, že požiadavky TEN-T z roku 2013 na železničné trate nákladnej dopravy budú na týchto úsekoch splnené do roku 2030 ([ilustrácia 2](#)).

⁸ [Osobitná správa 10/2020](#), tabuľka 2.

Ilustrácia 2 | Pravdepodobný stav vykonávania HDI do roku 2030

Hodnotenie k novembru 2025.

	HDI plne v prevádzke do roku 2030		Bude HDI a prepájajúca infraštruktúra úplne sprevádzkovaná do roku 2030?		Budú požiadavky nariadenia o TEN-T týkajúce sa železničnej dopravy vrátane prepájajúcej infraštruktúry splnené do roku 2030?	
	Osobitná správa z roku 2020	Aktualizácia z roku 2025	Osobitná správa z roku 2020	Aktualizácia z roku 2025	Osobitná správa z roku 2020	Aktualizácia z roku 2025
Rail Baltica						
Železničné spojenie medzi Lyonom a Turínom						
Brennerský úpätný tunel						
Pevné spojenie cez úžinu Fehmarn Belt						
Basque Y						
Prieplav Seine Nord Europe					nevzťahuje sa	
Železničná trať E59						
Diaľnica A1, Rumunsko					nevzťahuje sa	

¹ Úsek infraštruktúry vo Francúzsku sme posúdili s nízkou pravdepodobnosťou a úsek infraštruktúry v Taliansku so strednou pravdepodobnosťou.

² Úsek infraštruktúry v Taliansku sme posúdili s nízkou pravdepodobnosťou, úsek v Nemecku so strednou a úsek v Rakúsku s vysokou pravdepodobnosťou.

³ Úsek infraštruktúry v Nemecku sme posúdili s nízkou pravdepodobnosťou a úsek v Dánsku s vysokou pravdepodobnosťou. Ponechávame toto posúdenie aktualizácie.

⁴ Úsek infraštruktúry v Nemecku sme posúdili s nízkou pravdepodobnosťou a úsek infraštruktúry v Dánsku s vysokou pravdepodobnosťou. Ponechávame toto posúdenie aktualizácie.

⁵ Hoci nám Komisia oznámila pravdepodobný dátum dokončenia do roku 2030, informácie od predkladateľov projektov poukazujú na dátum dokončenia až v roku 2035.

⁶ Úsek infraštruktúry vo Francúzsku sme posúdili so strednou pravdepodobnosťou a úsek infraštruktúry v Španielsku s vysokou pravdepodobnosťou.

Poznámka: Medzi požiadavky TEN-T patrí elektrifikácia, zaťaženie nápravy aspoň 22,5 tony, minimálna rýchlosť 100 km/h, dĺžka vlaku aspoň 740 m, rozchod koľají 1 435 mm a používanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy.

Zdroj: EDA na základe údajov Komisie, vnútroštátnych orgánov a predkladateľov projektov.

- 17** V prípade väčšiny hlavných dopravných infraštruktúr sa situácia v porovnaní s tým, keď sme vypracovali našu predchádzajúcu osobitnú správu, ešte viac zhoršila. Tri hlavné dopravné infraštruktúry (Brennerský úpätný tunel, pevné spojenie medzi Lyonom a Turínom a kanál Seine Nord Europe) majú teraz oficiálny odhad dokončenia po roku 2030, čo znamená, že lehota dokončenia základnej siete TEN-T EÚ do roku 2030 nebude splnená. V roku 2020 sa očakávalo, že Rail Baltica bude úplne dokončená do roku 2030; táto hlavná dopravná infraštruktúra v súčasnosti nemá harmonogram realizácie na jej úplné dokončenie (bod 15). V prípade jednej hlavnej dopravnej infraštruktúry, diaľnice A1 v Rumunsku, sa naopak vyhliadky zlepšili: očakáva sa, že všetky úseky budú otvorené do roku 2030.
- 18** Ak vezmeme do úvahy všetky hlavné dopravné infraštruktúry a ich spojovaciú infraštruktúru, ponechávame náš celkový záver z roku 2020, že je nepravdepodobné, aby väčšina kontrolovaných hlavných dopravných infraštruktúr bola do roku 2030 sprevádzkovaná v plnej kapacite. Väčšina hlavných dopravných infraštruktúr takisto čelí ďalším oneskoreniam v súvislosti s dodržiavaním požiadaviek na železničnú nákladnú dopravu podľa nariadenia o TEN-T z roku 2013, ktoré bolo účinné v čase nášho predchádzajúceho auditu.
- 19** V našej [osobitnej správe z roku 2020](#) sme tiež uviedli, ako by oneskorenia spojené s plánovaním a realizáciou mohli viesť k dodatočným nákladom. Bolo to tak v prípade pevného spojenia cez úžinu Fehmarn Belt, kde zmluva podpísaná dánskymi orgánmi s predkladateľom projektu umožnila predkladateľovi požadovať niektoré zmluvné poplatky (napr. prevádzkové náklady konzorcií alebo zmenu cien materiálu), ak sa začiatok prác musel oneskoriť z dôvodu chýbajúcich povolení. Keďže k tomuto oneskoreniu došlo, ustanovenie sa uplatnilo s cieľom vyhnúť sa potrebe zrušiť zákazky a začať postup verejného obstarávania na uzavretie nových zmlúv. V tom čase nás predkladateľ informoval o svojom zámere požadovať na takéto poplatky spolufinancovanie EÚ⁹.
- 20** Pri našej aktualizácii nás Komisia informovala, že predkladateľ projektu odvtedy predložil žiadosť o úhradu vrátane tohto typu nákladov, ktorú prijala CINEA (výkonná agentúra Komisie zodpovedná za riadenie grantu EÚ). Celková suma doteraz financovaná z rozpočtu EÚ v súvislosti s nákladmi spojenými s oneskoreným začatím prác predstavovala 14,8 mil. EUR.

⁹ Osobitná správa 10/2020, bod 44.

Nedávno bolo posilnené riadenie, hoci predchádzajúce právne ustanovenia sa použili zriedkavo

- 21** V našej [osobitnej správe z roku 2020](#) sme zdôraznili obmedzené právne nástroje, ktoré má Komisia k dispozícii ako reakciu na oneskorenia pri realizácii základnej dopravnej siete EÚ. Takisto sme poukázali na to, že Komisia stále nevyužila dostupné nástroje, ako je článok 56 [nariadenia o TEN-T z roku 2013](#)¹⁰. Komisii sme predložili aj súbor odporúčaní zameraných na zlepšenie finančného riadenia spolufinancovania EÚ v rámci megaprojektov.
- 22** V roku 2024 bolo [nariadenie o TEN-T](#) výrazne revidované. Zaviedol sa ním nový súbor cieľov, lehoty na dokončenie, ako aj právne ustanovenia pre Komisiu na dohľad nad realizáciou siete (prehľad hlavných zmien oproti predchádzajúcej verzii pozri v [prílohe II](#)).
- 23** Pri príprave tejto aktualizácie sme overili, či:
- o Komisia využíva postup podľa článku 56 od roku 2020,
 - o nové alebo zmenené právne ustanovenia [nariadenia o TEN-T z roku 2024](#) majú potenciál riešiť dva horizontálne zdroje oneskorení zdôraznené v našej [osobitnej správe z roku 2020](#), a to i) zložitú cezhraničnú koordináciu a ii) udeľovanie povolení v členských štátoch,
 - o Komisia vykonala naše odporúčania z roku 2020.

¹⁰ Osobitná správa 10/2020, bod 26.

Komisia použila právne ustanovenia na to, aby reagovala na oneskorenia pri dokončení siete, len raz

- 24** Podľa článku 56 [nariadenia o TEN-T z roku 2013](#) môže Komisia požiadať členské štáty, aby vysvetlili dôvody významného omeškania pri dokončovaní základnej siete a potom začať konzultácie s cieľom vyriešiť ich. V našej [osobitnej správe z roku 2020](#) sme uviedli, že Komisia toto právne ustanovenie nikdy nepoužila¹¹. Pri všetkých vybraných hlavných dopravných infraštruktúrach, za ktoré sme dostali časové odhady, došlo k ďalším oneskoreniam v realizácii (bod [13](#) a [tabuľka 2](#)); v prípade troch z nich je teraz zrejmé, že budú sprevádzkované až po lehote, t. j. po roku 2030. Komisia nás však informovala, že ani pri jednej z hlavných dopravných infraštruktúr, na ktoré sa vzťahuje táto aktualizácia, sa nezačal postup podľa článku 56. Komisia použila tento postup od našej [osobitnej správy z roku 2020](#) len raz, a to v prípade iného megaprojektu vo Francúzsku.

V nariadení o TEN-T z roku 2024 sa Komisii poskytujú ďalšie právne ustanovenia na dohľad nad realizáciou siete

- 25** [Nariadením o TEN-T z roku 2024](#) sa zaviedli nové požiadavky a právne ustanovenia pre Komisiu s cieľom dohliadať na dokončovanie dopravnej siete členskými štátmi ([príloha II](#)). Zastávame názor, že to (spolu so súvisiacou [smernicou o zefektívnení opatrení na udeľovanie povolení](#) prijatou v roku 2021) predstavuje potenciálne zlepšenie pri riešení dvoch hlavných zdrojov oneskorení (bod [23](#)), ktoré sme uviedli v našej [osobitnej správe z roku 2020](#). Účinnosť týchto ustanovení však bude v konečnom dôsledku závisieť od ich aktívneho využívania Komisiou a následného dodržiavania týchto ustanovení členskými štátmi. V každom prípade sú tieto ustanovenia väčšinou relevantné pre projekty vo fáze plánovania, a preto budú mať len obmedzený vplyv na projekty v našej vzorke.
- 26** [Nariadením o TEN-T z roku 2024](#) sa posilňuje rámec riadenia s cieľom riešiť problémy s cezhraničnou koordináciou. Pri integrácii koridorov základnej siete a koridorov železničnej nákladnej dopravy do európskych dopravných koridorov sa bude pravdepodobne klásť väčší dôraz na operačné aspekty v procese plánovania. Posilnila sa aj úloha európskych koordinátorov, ktorí podporujú Komisiu pri dohľade nad dokončovaním základnej siete členskými štátmi, a teraz zahŕňa oficiálne konzultácie o prideľovaní spolufinancovania EÚ na projekty infraštruktúry pozdĺž príslušného koridoru.

¹¹ [Osobitná správa 10/2020](#), bod 26.

- 27** Novým nariadením sa rozšíril rozsah pôsobnosti vykonávacích aktov Komisie. Ide o záväzné právne dokumenty určené členským štátom, ktoré obsahujú ustanovenia o harmonograme a riadení konkrétnych projektov. Vykonávacie akty sme už posúdili v našej [osobitnej správe z roku 2020](#) ako pozitívny nástroj Komisie na posilnenie jej dohľadu nad dokončením základnej siete¹². Podľa predchádzajúceho právneho rámca sa tieto akty mohli vydávať len pre projekty s cezhraničným rozmerom. Teraz sa však vykonávacie akty budú vzťahovať na celé dopravné koridory a v závislosti od potreby sa môžu zamerať na úseky alebo projekty pozdĺž základnej siete.
- 28** Okrem toho sa [nariadením o TEN-T z roku 2024](#) zavádza nová právna povinnosť pre členské štáty zosúladiť svoje národné dopravné plány s prioritami EÚ. V národných dopravných plánoch sa musia zohľadňovať pracovné plány európskych koordinátorov a všetky prijaté vykonávacie akty. Od členských štátov sa vyžaduje, aby tieto plány predložili Komisii, ktorá potom vydá oficiálne, hoci nezáväzné stanovisko.
- 29** Hoci samotné [nariadenie o TEN-T z roku 2024](#) neobsahuje ustanovenia, ktorými sa zlepšujú postupy udeľovania povolení, vychádza zo [smernice EÚ z roku 2021](#) o zefektívnení opatrení na udeľovanie povolení. V smernici sa od členských štátov vyžaduje, aby znížili zaťaženie spojené s udeľovaním povolení pre projekty na kľúčových úsekoch základnej siete EÚ, a to vymenovaním jednotného kontaktného miesta pre predkladateľov projektov, zjednodušením postupov a stanovením maximálneho časového rámca na vydanie rozhodnutia (s obmedzenými výnimkami). V prípade cezhraničných postupov udeľovania povolení majú európski koordinátori právo získať informácie o postupe a v prípade oneskorenia požiadať o správy o pokroku.
- 30** Vplyv smernice však do veľkej miery závisí od náležitej a včasnej transpozície do vnútroštátnych právnych predpisov. V čase tejto aktualizácie Komisia začala postupy v prípade nesplnenia povinnosti voči piatim členským štátom v súvislosti s transpozíciou smernice.

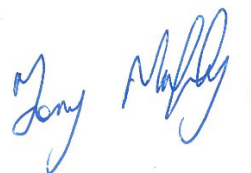
¹² [Osobitná správa 10/2020](#), body 75 – 78.

Väčšina odporúčaní z roku 2020, ktoré Komisia prijala, bola vykonaná

- 31** V našej [osobitnej správe z roku 2020](#) sme uviedli dvanásť čiastkových odporúčaní na posilnenie dlhodobého plánovania, riadenia a dohľadu nad investíciami do hlavných dopravných infraštruktúr. Komisia v plnej miere alebo čiastočne prijala šesť z týchto čiastkových odporúčaní.
- 32** V [kapitole 3 našej výročnej správy za rok 2023](#) sme už informovali o pokroku a včasnosti plnenia čiastkových odporúčaní, ktoré Komisia prijala. Zistili sme, že štyri z nich boli vykonané včas, a to buď úplne, alebo v podstatnej miere. Vykonanie ďalších dvoch sa oneskorilo, a preto boli vykonané len čiastočne. V súvislosti so zvyšnými šiestimi čiastkovými odporúčaniami, ktoré Komisia neprijala, nedošlo k žiadnemu ďalšiemu vývoju ani opatreniam.
- 33** Od uverejnenia našej výročnej správy za rok 2023 sme zaznamenali určitý pokrok vo vykonávaní čiastkového odporúčania ďalej rozvíjať nový nástroj na vykonávanie rozhodnutí (4 písm. a)): Komisia prijala nové alebo aktualizované právne akty týkajúce sa hlavných dopravných infraštruktúr prieplav Seine Nord Europe, Rail Baltica a Lyon – Turín ([príloha III](#)).

Túto správu prijala komora II, ktorej predsedá Annemie Turtelboom, členka Dvora audítorov, v Luxemburgu na zasadnutí dňa 3. decembra 2025.

Za Dvor audítorov



Tony Murphy
predseda

Prílohy

Príloha I – O tomto audite

- 01** V roku 2020 sme uverejnili [osobitnú správu](#), v ktorej sme posúdili úlohu Komisie pri zabezpečovaní toho, aby boli megaprojekty spolufinancované z prostriedkov EÚ s cezhraničným rozmerom (ktoré sme nazvali hlavné dopravné infraštruktúry) dobre naplánované a efektívne. Na účely tohto auditu sme do našej vzorky vybrali osem hlavných dopravných infraštruktúr, ktoré sú kľúčové pre dosiahnutie cieľa EÚ dokončiť jej základnú dopravnú sieť do roku 2030.
- 02** V rámci tohto auditu sme dospeli k záveru, že nie je pravdepodobné, že sieť bude do roku 2030 sprevádzkovaná v plnej kapacite, keďže šesť z ôsmich hlavných dopravných infraštruktúr spolu s ich prístupovými traťami a spojovacími infraštruktúrami pravdepodobne v uvedenej lehote nebudú v prevádzke v plnej kapacite. Bolo to v dôsledku kombinácie problémov:
- o vnútroštátne priority a administratívne postupy sa v jednotlivých členských štátoch značne líšili, čím sa spomalil pokrok v cezhraničných prepojeniach. Komisia mala len obmedzené právne nástroje na presadzovanie dohodnutých záväzkov a nevyužila ich v plnej miere,
 - o kvalita plánovania si vyžadovala zlepšenie, pričom prognózy premávky boli často príliš optimistické alebo nedostatočne cezhranične koordinované. Členské štáty nevyužívali analýzy nákladov a prínosov účinne ako nástroje rozhodovania o všetkých projektoch, čím sa oslabila transparentnosť a spoľahlivosť,
 - o realizácia bola neefektívna, pričom priemerná dĺžka budovania hlavnej dopravnej infraštruktúry bola 15 rokov. Došlo tiež k veľkým prekročeniam nákladov a dlhým oneskoreniam v porovnaní s pôvodnými harmonogramami,
 - o Komisia naďalej dohliadala na dokončenie koridorov základnej siete členskými štátmi na diaľku, pričom sa vo veľkej miere zameriavala na výstupy, a nie na výsledky či dlhodobú udržateľnosť. Hoci nedávne zavedenie vykonávacích rozhodnutí je pozitívnym krokom vpred, rozsah a vykonateľnosť týchto nástrojov zostali príliš obmedzené na to, aby sa zaručilo včasné dokončenie siete.

- 03** S cieľom riešiť tieto nedostatky sme Komisii predložili štyri odporúčania, ktoré pozostávali z dvanástich čiastkových odporúčaní ([príloha III](#)).
- 04** V roku 2021 sme uverejnili [preskúmanie](#), v ktorom sme porovnali rámec EÚ na realizáciu megaprojektov s podobnými rámcami v iných krajinách. V tejto súvislosti sme takisto porovnali prekročenie rozpočtu a harmonogramu šiestich z ôsmich hlavných dopravných infraštruktúr so súborom niekoľkých stoviek dopravných projektov realizovaných na celom svete. Dospeli sme k záveru, že vo väčšine projektov bol rozdiel medzi skutočnými nákladmi a ich odhadovanými rozpočtami v porovnaní s celosvetovým priemerom menší. Väčšina zo šiestich projektov však zaznamenala v priemere dlhšie oneskorenia ako porovnateľné projekty vo svete.
- 05** V tejto správe sú uvedené aktuálne informácie o vývoji hlavných zložiek z našej [osobitnej správy z roku 2020](#) od jej uverejnenia do novembra 2025. Zameriavame sa najmä na zmeny v nákladoch a harmonogramoch ôsmich hlavných dopravných infraštruktúr, ako aj na úlohu Komisie pri dohľade nad hlavnými dopravnými infraštruktúrami. V prípade potreby sme sa zaoberali aj vývojom v iných megaprojektoch základnej siete TEN-T. Práca sa týkala aj toho, ako by [revízia nariadenia o TEN-T z roku 2024](#) mohla potenciálne zlepšiť problémy identifikované v [osobitnej správe z roku 2020](#).
- 06** Pokiaľ ide o realizáciu siete v súlade s požiadavkami nariadenia o TEN-T v oblasti železničnej nákladnej dopravy, je potrebné poznamenať, že naše aktualizované posúdenie stále vychádza z [nariadenia o TEN-T z roku 2013](#). Od uverejnenia našej [osobitnej správy z roku 2020](#) nadobudlo účinnosť revidované nariadenie o TEN-T (bod [22](#)) vrátane aktualizovaných technických požiadaviek na základnú sieť ([príloha II](#)). V tejto aktualizovanej správe sme neposúdili vplyv týchto nových požiadaviek, keďže neboli súčasťou rozsahu pôvodného auditu.
- 07** Aktualizácia vychádza z administratívnej kontroly informácií poskytnutých Komisiou, vnútroštátnymi orgánmi a predkladateľmi projektov zodpovednými za príslušné hlavné dopravné infraštruktúry v Španielsku, Poľsku a Rumunsku. Analyzovali sme aj verejne dostupné informácie. Nevykonali sme kontroly na mieste, neuskutočnili sme rozhovory s orgánmi zodpovednými za projekty ani so zainteresovanými stranami. Naša [metodika auditu](#) je v súlade s medzinárodnými audítorskými štandardmi vydanými [Medzinárodnou organizáciou najvyšších kontrolných inštitúcií \(INTOSAI\)](#).

- 08** Opätovne sme preskúmali mieru vykonania všetkých odporúčaní uvedených v osobitnej správe z roku 2020, aby sme zistili, či došlo k zmene činností a opatrení prijatých Komisiou. Pokiaľ ide o odporúčania, ktoré boli prijaté, posúdili sme zmeny v porovnaní s poslednou následnou kontrolou uskutočnenou v roku 2024 na účely [výročnej správy za rok 2023](#).
- 09** Na zabezpečenie porovnateľnosti výsledkov sme uplatnili rovnakú metodiku ako pri audite v roku 2020. Explicitne sme identifikovali tých niekoľko prípadov, v ktorých sme museli uplatniť inú metodiku.

Príloha II – Hlavné zmeny zavedené nariadením o TEN-T z roku 2024

Oblasť	Zmeny v porovnaní so znením z roku 2013
Všeobecné: Lehoty na dokončenie siete	Potvrdenie lehôt pre základnú a súhrnnú sieť (2030 resp. 2050). Ďalšia identifikácia rozšírenej základnej siete (predtým súčasťou súhrnnej siete), ktorá sa má dokončiť do roku 2040.
Všeobecné: Identifikácia prioritných koridorov	Vytvorenie deviatich európskych dopravných koridorov (ktoré zahŕňajú úseky základných a súhrnných sietí), nahradenie existujúcich koridorov základnej siete (so zameraním na aspekty infraštruktúry) a koridorov železničnej nákladnej dopravy (so zameraním na prevádzku).
Všeobecné: Infraštruktúra pre alternatívne palivá	Nová požiadavka zahrnúť zariadenia pre alternatívne palivá medzi normy infraštruktúry pre vnútrozemské a námorné prístavy, letiská, cesty a mestské uzly.
Železničná nákladná doprava: Minimálne normy pre intermodálne jednotky	Nová požiadavka na umožnenie premávky nákladných vlakov prepravujúcich štandardné návesy do výšky 4 m do roku 2040.
Železničná nákladná doprava: Požiadavky na dopravnú infraštruktúru (zaťaženie nápravy 22,5 t, rýchlosť na trati 100 km/h pre nákladnú dopravu a možnosť prevádzkovať vlaky s dĺžkou 740 m)	Rozšírenie existujúcich požiadaviek na infraštruktúru pre železničnú nákladnú dopravu (22,5 t, 100 km/h a 740 m) na: — základnú sieť do roku 2030, — rozšírenú základnú sieť do roku 2040, — zvyšok súhrnnej siete do roku 2050.
Osobná železničná doprava: Maximálna traťová rýchlosť	Nová požiadavka minimálnej rýchlosti 160 km/h pre železničné trate osobnej dopravy pre základnú a rozšírenú základnú sieť do roku 2040.
Železničná doprava: Európsky systém riadenia železničnej dopravy	Nové požiadavky: a) zaviesť Európsky systém riadenia železničnej dopravy v rozšírenej základnej sieti do roku 2040 a v súhrnnej sieti do roku 2050; b) vyradenie systémov triedy B z prevádzky do roku 2040 v základnej sieti, do roku 2045 v rozšírenej základnej sieti a do roku 2050 v súhrnnej sieti.

Oblasť	Zmeny v porovnaní so znením z roku 2013
Vnútrozemské vodné cesty: Dobrý plavebný stav	Nová požiadavka uplatniteľná na vnútrozemské vodné cesty v základnej sieti na zabezpečenie „dobrého plavebného stavu“, t. j. efektívna, spoľahlivá a bezpečná navigácia pre používateľov (vrátane minimálnych požiadaviek na vodné cesty a úrovne služieb), ktorá sa má bližšie vymedziť vo vykonávacích aktoch Komisie.
Cestná doprava: Odpočívadlá	Zmena existujúcej požiadavky na plánovanie odpočívadiel každých 100 km v základnej sieti do roku 2030 a pozdĺž súhrnnej siete do roku 2050, aby sa teraz do roku 2040 plánovali odpočívadlá každých 60 km pozdĺž základnej siete a rozšírenej základnej siete.
Multimodalita nákladnej dopravy: Analýza trhu pre terminály	Nová požiadavka na členské štáty vykonať analýzu trhu a výhľadovú analýzu, pokiaľ ide o multimodálne terminály nákladnej dopravy na ich území. Na základe tejto analýzy musia členské štáty vypracovať aj akčný plán rozvoja siete multimodálnych nákladných terminálov.
Vykonávanie a monitorovanie: Vykonávacie akty Komisie	Rozšírenie právomoci Komisie prijímať vykonávacie akty (ktoré sa majú stať povinnými pre každý pracovný plán koridoru a nepovinnými pre úseky koridorov bez ohľadu na to, či sú cezhraničné alebo čisto domáce).
Vykonávanie a monitorovanie: Úloha európskych koordinátorov	Posilnenie úlohy európskych koordinátorov, ktorých úlohou je aktívne sa zapájať do riadenia železničnej nákladnej dopravy ¹ (a monitorovať výkonnosť služieb železničnej nákladnej dopravy) a ktorí majú právo byť konzultovaní Komisiou s cieľom zabezpečiť, aby projekty skúmané na účely financovania z Nástroja na prepájanie Európy boli v súlade s prioritami pracovného plánu pre koridory.
Vykonávanie a monitorovanie: Zosúladenie národných stratégií s TEN-T	Nová požiadavka, aby národné dopravné a investičné plány boli v súlade s prioritami a lehotami stanovenými v nariadení a pracovných plánoch pre koridory. Posilnenie povinnosti zaslať návrhy plánov Komisii čo najskôr po začatí konzultácií o verejnom pláne a nová možnosť Komisie vydať stanovisko.
Iné: Riziká pre bezpečnosť alebo verejný poriadok	Nová požiadavka, aby členské štáty informovali Komisiu o všetkých náležitých opatreniach prijatých na zmiernenie potenciálneho rizika ovplyvnenia infraštruktúry v sieti TEN-T z dôvodov bezpečnosti alebo verejného poriadku.

¹ Článok 8 nariadenia (EÚ) č. 913/2010.

Príloha III – Následná kontrola odporúčaní EDA z osobitnej správy 10/2020

Odporúčania pre Komisiu Miera prijatia:  prijaté;  čiastočne prijaté;  neprijaté. Miera vykonania:  v plnej miere;  vo väčšine ohľadov;  v niektorých ohľadoch;  nevykonané.				Prijatie	Vykonanie do apríla 2024	Zmena do novembra 2025
1) Zrevidovať a uplatňovať súčasné nástroje a presadzovať dlhodobé plánovanie						
1 a) lepšie vymožiteľné právne nástroje, vrátane rozšírenia okruhu na prijímanie vykonávacích aktov s cieľom vyriešiť akékoľvek výrazné oneskorenia pri začatí alebo dokončovaní prác na základnej sieti;						-
1 b) opätovné posúdenie relevantnosti technických požiadaviek základnej a súhrnnej siete s prihliadnutím na zostávajúci časový rámec a skúsenosti získané z riešenia problémov pri realizácii minulých a prebiehajúcich projektov;						-
1 c) zavedenie ustanovení na posilnenie súladu medzi národnými dopravnými plánmi a záväzkami TEN-T s cieľom zabezpečiť riadne presadzovanie a vykonávanie nariadenia o TEN-T;						-
1 d) následne kontrolovať svoj „návrh na zjednodušenie“ prostredníctvom podpory členských štátov pri plánovaní a obstarávaní a zriaďovaní jednotných kontaktných miest na zníženie administratívnej záťaže. V prípade cezhraničných hlavných dopravných infraštruktúr by mala presadzovať využívanie spoločných postupov verejného obstarávania.						-
2) Vyžadovať lepšiu analýzu pred tým, ako sa rozhodne poskytnúť finančné prostriedky v rámci spolufinancovania EÚ na megaprojekty (podobné hlavným dopravným infraštruktúram)						
2 a) V prípade priameho riadenia vyžadovať spoľahlivú, komplexnú a transparentnú celkovú analýzu sociálno-ekonomických nákladov a prínosov za jednotlivé megaprojekty ako celok (podobné hlavným dopravným infraštruktúram) okrem podrobných analýz týkajúcich sa jednotlivých úsekov. Takéto analýzy nákladov a prínosov by sa mali zameriavať na vyššiu strategickú úroveň ako jednotlivý projekt alebo úsek, ktorý sa realizuje, a mali by sa tiež vzťahovať na pomocnú infraštruktúru.						-
2 b) V prípade výdavkov zdieľaného riadenia propagovať u riadiacich orgánov prijatie rovnakých požiadaviek pred poskytnutím podpory EÚ na megaprojekty.						-

Odporúčania pre Komisiu Miera prijatia:  prijaté;  čiastočne prijaté;  neprijaté. Miera vykonania:  v plnej miere;  vo väčšine ohľadov;  v niektorých ohľadoch;  nevykonané.		Prijatie	Vykonanie do apríla 2024	Zmena do novembra 2025
3) Posilniť riadenie Komisie týkajúce sa spolufinancovania opatrení, ktoré sú súčasťou megaprojektov (podobných hlavným dopravným infraštruktúram), zo strany EÚ				
3 a) Uprednostňovať opatrenia, ktorú sú súčasťou megaprojektov a predstavujú chýbajúce prepojenia a úzke miesta označené za kľúčovú prioritu v pracovnom pláne pre koridor.				-
3 b) Riadiť výber opatrení, ktoré sú súčasťou megaprojektov tak, aby sa zvýšila efektívnosť riadenia a zabránilo sa umelej súťaži s inými projektmi. Na zabezpečenie jednotnosti a súdržnosti by Komisia mala presadzovať pri každom megaprojekte jednu dohodu o grante na viacročné finančné obdobie. Takáto dohoda by mala zahŕňať všetky opatrenia, ktoré sú dostatočne prepracované na to, aby mohli byť plne zavedené v rámci viacročného finančného obdobia.				-
3 c) Riešiť nedostatky zistené pri realizácii hlavnej dopravnej infraštruktúry zo strany členských štátov a zvýšiť účinnosť spolufinancovania EÚ; včas a proaktívne využívať všetky dostupné nástroje na zabezpečenie včasného dokončenia siete a zriadiť špecializované kompetenčné centrá na posúdenie kvality dokumentov pripravených predkladateľmi projektov a koordinovať ich riadenie a poskytovať vedenie.				-
4) Stavať na skúsenostiach vykonávacích rozhodnutí a posilniť úlohu európskych koordinátorov				
4 a) Ďalej rozvíjať nový nástroj na vykonávanie rozhodnutí a navrhnuť takéto rozhodnutie pre každú cezhraničnú hlavnú dopravnú infraštruktúru spolufinancovanú v období 2021 – 2027. Tieto rozhodnutia by mali objasniť pravidlá a povinnosti všetkých strán vrátane Komisie, mali by zahŕňať vyhlásenie o očakávaných výsledkoch (napr. prechod na iné druhy dopravy, ciele dopravných prognóz) a čiastkových cieľoch a záväzkov všetkých členských štátov, že sa s Komisiou podelia o výsledky <i>ex post</i> hodnotenia.				Mierne zlepšenie (bez zmeny kategórie)
4 b) Po prijatí nového právneho základu navrhnutého v odporúčaní 1 a) navrhnuť tiež vykonávacie rozhodnutie pre každú cezhraničnú hlavnú dopravnú infraštruktúru s cezhraničným dosahom.				-
4 c) Navrhnuť posilniť úlohu európskych koordinátorov posilnením presadzovania pracovných plánov pre koridor, umožnením ich prítomnosti na kľúčových rokoch správnych rád a zlepšovaním ich úlohy v oblasti oznamovania cieľov politiky TEN-T.				-

Zdroj: EDA.

Skratky

Skratka	Vymedzenie/vysvetlenie
HDI	Hlavná dopravná infraštruktúra
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť

Glosár

Termín	Vymedzenie/vysvetlenie
Hlavná dopravná infraštruktúra	V osobitnej správe EDA 10/2020 každá dopravná infraštruktúra spolufinancovaná EÚ s pridelenými celkovými oprávnenými nákladmi prevyšujúcimi jednu miliardu eur. Okrem toho sa uplatnili tieto charakteristiky: značná časť spolufinancovania EÚ sa musela prideliť alebo vyplatiť (bez kvantitatívnej prahovej hodnoty), HDI mala byť relevantná pre dopravnú sieť v EÚ (najmä pokiaľ ide o cezhraničné prepojenia) a očakávalo sa, že bude mať transformačný sociálno-ekonomický dosah.
Transeurópska dopravná sieť	Súbor projektov rozvoja cestnej, železničnej, leteckej a vodnej infraštruktúry, ktorými sa vykonáva politika transeurópskej dopravnej siete vrátane vysokorýchlostnej železničnej siete, satelitného navigačného systému a inteligentných systémov riadenia dopravy.

Odpovede Komisie

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

Harmonogram

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

Audítorský tím

V osobitných správach EDA sa predkladajú výsledky jeho auditov, ktoré sa týkajú politík a programov EÚ alebo tém súvisiacich s riadením konkrétnych rozpočtových oblastí. EDA vyberá a navrhuje tieto audítorské úlohy tak, aby mali maximálny vplyv, pričom sa zohľadňujú riziká z hľadiska výkonnosti či zhody, výška súvisiacich príjmov alebo výdavkov, budúci vývoj a politický a verejný záujem.

Tento audit výkonnosti uskutočnila audítorská komora II – Investície na podporu súdržnosti, rastu a začlenenia, ktorej predsedá členka EDA Annemie Turtelboom. Audit viedla členka EDA Annemie Turtelboom, podporu jej poskytol vedúci kabinetu Eric Braucourt, ataše kabinetu a vedúci úlohy Guido Fara, hlavný manažér Gediminas Macys, audítori Manja Ernst a Rafal Gorajski a stážistka Zsafia Kelemen. Na audite sa podieľal aj Luc T'Joel, vedúci úlohy osobitnej správy EDA 10/2020 a úradník na dôchodku. Richard Moore poskytol jazykovú podporu. Alexandra Damir-Binzaru poskytla grafickú podporu.



Zľava doprava: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom, Rafal Gorajski.

AUTORSKÉ PRÁVO

© Európska únia, 2026

Politika týkajúca sa opakovaného použitia materiálov Európskeho dvora audítorov (EDA) je stanovená v [rozhodnutí EDA č. 6/2019](#) o politike otvoreného prístupu a opakovanom použití dokumentov.

Pokiaľ sa nestanovuje inak (napr. v osobitnom upozornení o autorských právach), obsah materiálov EDA vo vlastníctve EÚ podlieha licenci [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Vo všeobecnosti je preto opakované použitie povolené pod podmienkou, že sa náležite uvedie zdroj a označia prípadné zmeny. Tí, ktorí opakovane používajú obsah EDA, nesmú skresliť pôvodný význam alebo odkaz. EDA nenesie zodpovednosť za žiadne dôsledky opakovaného použitia.

V prípade, že konkrétny materiál zobrazuje alebo opisuje identifikovateľné súkromné osoby, napr. fotografie zamestnancov EDA, alebo ak obsahuje prácu tretej strany, je potrebné získať dodatočné povolenie.

Ak je tento súhlas udelený, ruší a nahrádza sa ním uvedené všeobecné povolenie a jasne sa vymedzí každé prípadné obmedzenie týkajúce sa použitia.

V prípade použitia či šírenia obsahu materiálov, ktoré EÚ nevlastní, je potrebné žiadať povolenie priamo od držiteľov autorských práv.

Politika EDA týkajúca sa opakovaného použitia materiálov sa nevzťahuje na softvér ani dokumenty, ktoré podliehajú právam priemyselného vlastníctva, ako sú patenty, ochranné známky, zapísané dizajny, logá a názvy.

Webové sídla inštitúcií Európskej únie v rámci domény europa.eu obsahujú odkazy na sídla tretích strán. Keďže sú mimo kontroly EDA, odporúčame vám oboznámiť sa s ich politikami ochrany osobných údajov a autorských práv.

Použitie loga EDA

Logo EDA sa nesmie použiť bez predchádzajúceho súhlasu Európskeho dvora audítorov.

HTML	ISBN 978-92-849-6232-7	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/7577929	QJ-01-25-061-SK-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6233-4	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/6244154	QJ-01-25-061-SK-N

AKO CITOVAŤ

Európsky dvor audítorov, [osobitná správa 02/2026](#): Dopravná infraštruktúra EÚ – Ďalšie oneskorenia a určité zvýšenie nákladov, ale do budúcnosti je zavedený posilnený rámec riadenia (aktualizácia osobitnej správy EDA 10/2020), Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2026.

Megaprojekty sú kľúčové pre dokončenie transeurópskej dopravnej siete EÚ. V roku 2020 sme uverejnili osobitnú správu, v ktorej sme poukázali na veľké oneskorenia, zvýšenie nákladov, nedostatočnú koordináciu medzi členskými štátmi a nedostatky v dohľade Komisie. Táto správa je aktualizácia, ktorá zohľadňuje vývoj, ku ktorému odvtedy došlo. Zaznamenali sme ďalšie zvýšenie kombinovaných nákladov na megaprojekty, ktoré spôsobili najmä dva z nich, a ďalšie oneskorenia, z ktorých vyplýva, že základná sieť EÚ nebude dokončená do roku 2030. V roku 2024 boli zavedené nové právne ustanovenia s potenciálom zlepšiť dohľad Komisie nad realizáciou siete, hoci zmeny budú väčšinou relevantné pre projekty, ktoré sa začali neskôr ako megaprojekty, ktoré sme kontrolovali.

Osobitná správa EDA podľa článku 287 ods. 4 druhého pododseku ZFEÚ.



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV



Úrad pre vydávanie publikácií
Európskej únie

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Otázky: eca.europa.eu/sk/contact
Webová stránka: eca.europa.eu
Sociálne siete: @EUauditors