

EU:s transportinfrastruktur

Ytterligare förseningar och vissa kostnadsökningar, men en förstärkt styrningsram finns på plats för framtiden (en uppdatering av revisionsrättens särskilda rapport 10/2020)



EUROPEISKA
REVISIONSRÄTTEN

Innehållsförteckning

Punkt

01–06 | Huvudbudskap

01–04 | Varför detta område är viktigt

05–06 | Våra iakttagelser

07–33 | Våra iakttagelser mer i detalj

07–20 | Tidsfristen 2030 för att slutföra det transeuropeiska stomtransportnätet kommer inte att kunna hållas och det finns ytterligare betydande kostnadsökningar för två av flaggskeppsinfrastrukturerna

09–12 | Betydande ytterligare kostnadsökningar för två flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur

13–20 | Tidsfristen för slutförande av stomnätet 2030 kommer inte att kunna hållas på grund av ytterligare förseningar

21–33 | Nyligen infördes förstärkt styrning, men de tidigare rättsliga bestämmelserna har sällan använts

24 | Kommissionen har använt rättsliga bestämmelser endast en gång för att hantera förseningar i slutförandet av nätet

25–30 | Genom TEN-T-förordningen från 2024 får kommissionen tillgång till fler rättsliga bestämmelser för att övervaka genomförandet av nätet

31–33 | Merparten av de rekommendationer som kommissionen godtog 2020 har genomförts

Bilagor

Bilaga I – Om revisionen

Bilaga II – De viktigaste ändringarna som infördes genom
TEN-T-förordningen från 2024

Bilaga III – Uppföljning av revisionsrättens rekommendationer i SR 10/2020

Förkortningar

Ordförklaringar

Kommissionens svar

Tidslinje

Vi som arbetat med revisionen

01

Huvudbudskap

Varför detta område är viktigt

- 01** Det [transeuropeiska transportnätet \(TEN-T\)](#) är själva stommen i Europas nät för transporter på vägar, järnvägar, inre vattenvägar, hav och i luften. Megaprojekt, som är stora transportprojekt som ofta har en gränsöverskridande dimension, är avgörande för att täppa till luckor i nätet, avlägsna flaskhalsar och underlätta gränsöverskridande mobilitet.
- 02** År 2020 offentliggjorde vi en [särskild rapport](#)¹ med en bedömning av kommissionens roll i megaprojekten för transport längs TEN-T-nätet, inbegripet tillhandahållandet av medfinansiering från EU. Vi kallade dessa projekt *flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur* (eller *flaggskeppsinfrastrukturer*). Dessa flaggskeppsinfrastrukturer genomförs normalt genom ett antal mindre projekt och åtgärder, som var för sig får medfinansiering från EU. Vi konstaterade att de flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur som vi granskade omfattades av stora förseningar, kostnadsökningar, bristande samordning mellan medlemsstaterna samt brister i kommissionens övervakning. Till följd av detta ansåg vi att tidsfristen 2030 för slutförandet av själva kärnan i EU:s transportnät (stomnätet med de mest strategiska knutpunkterna och länkarna som ska slutföras som en prioriterad fråga) var allvarligt hotad.

¹ [Särskild rapport 10/2020](#) EU:s transportinfrastrukturer: megaprojekt måste genomföras snabbare för att ge nätverkseffekter i tid.

- 03** Sedan 2020 har EU i stor utsträckning varit påverkat av covid-19-pandemin och Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Även de åtta flaggskeppsinfrastrukturerna har påverkats av dessa utmaningar och de har dessutom behövt anpassas till ett föränderligt regelverk. Vidare drabbades några av projekten av oväntade tekniska utmaningar, till exempel geologiska begränsningar vid grävning av tunnlar, vilket har bidragit till högre kostnader och ytterligare förseningar.
- 04** Syftet med denna rapport är att ge en uppdatering om viktiga uppgifter och iakttagelser i vår [särskilda rapport från 2020](#) för att informera berörda parter och allmänheten om utvecklingen sedan dess. Vi har även granskat kommissionens framsteg när det gäller att genomföra rapportens rekommendationer. Närmare information om mål och metoder för denna uppdatering finns i [bilaga I](#).

Våra iakttagelser

- 05** Vi drar slutsatsen att den totala kostnaden för de åtta flaggskeppsinfrastrukturerna har ökat ytterligare sedan offentliggörandet av vår [särskilda rapport från 2020](#). Det beror framför allt på stora kostnadsökningar för två av projekten, medan de andra sex projekten i mer begränsad omfattning har bidragit till den totala kostnadsökningen (kostnaderna ökade för två projekt och minskade för fyra). Vi noterade ytterligare förseningar i genomförandet av fem projekt. Eftersom dessa flaggskeppsinfrastrukturer är viktiga transportlänkar tyder det på att tidsfristen 2030 för slutförandet av EU:s stomnät inte kommer att kunna hållas. Genom den omarbetade [TEN-T-förordningen](#), som antogs 2024, infördes ytterligare rättsliga bestämmelser om kommissionens övervakning av genomförandet av nätet. Bestämmelserna kan potentiellt åtgärda några av de problem som vi identifierade i vår förra rapport. Men det är för tidigt att bedöma hur de nya bestämmelserna kommer att fungera i praktiken och i vilket fall kommer ändringarna främst att ha betydelse för projekt som har inletts eller kommer att inledas senare än de flaggskeppsinfrastrukturer som vi granskade.
- 06** För att kommissionen skulle kunna åtgärda de brister som konstaterades i vår [särskilda rapport från 2020](#) lämnade vi fyra rekommendationer som var uppdelade i tolv delrekommendationer. Av dessa delrekommendationer har kommissionen fullt ut eller delvis genomfört de sex rekommendationer som den godtog vid den tidpunkten. Kommissionen har inte vidtagit några åtgärder för de sex rekommendationer som den inte godtog.

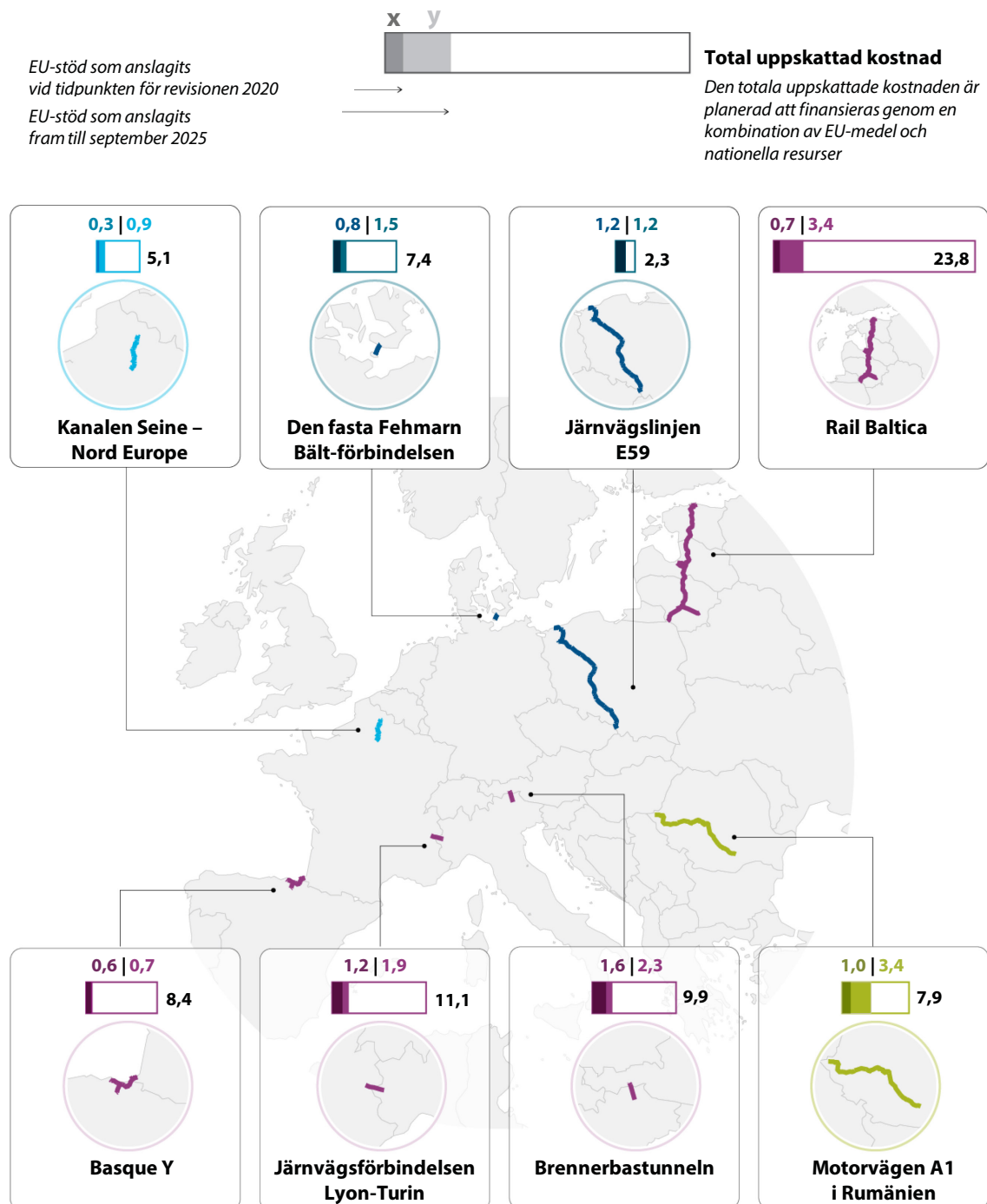
Våra iakttagelser mer i detalj

Tidsfristen 2030 för att slutföra det transeuropeiska stomtransportnätet kommer inte att kunna hållas och det finns ytterligare betydande kostnadsökningar för två av flaggskeppsinfrastrukturerna

07 Vi uppdaterade de totala uppskattade kostnaderna och beloppen för EU:s medfinansiering² (*figur 1*) för de åtta flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur som vi granskade i vår [särskilda rapport från 2020](#).

² Särskild rapport 10/2020, tabell 1.

Figur 1 | Total uppskattad kostnad och tilldelad medfinansiering från EU för de åtta flaggskeppsprojekten inom transportinfrastruktur



Anm.: Alla belopp är i miljarder euro. Beloppen för de totala kostnaderna är de senast tillgängliga officiella kostnadsuppskattningarna. Dessa uppskattningar kan vara baserade på olika referensår. Färgen på flaggskeppsinfrastrukturerna visar de olika transportsätten: vinrött för järnväg, ljusblått för inre vattenvägar, grönt för vägar och mörkblått när det handlar om flera transportsätt.

Källa: Revisionsrätten, på grundval av information från kommissionen, nationella myndigheter och projektansvariga.

- 08** De flesta av de flaggskeppsinfrastrukturer som vi granskade hade fått ytterligare bidrag (totalt 7,9 miljarder euro) sedan vår [särskilda rapport från 2020](#). Ökningen av medfinansieringen från EU är inte en automatisk följd av att den totala kostnaden för varje flaggskeppsinfrastruktur har ökat, eftersom medfinansiering från EU inte tilldelas som en fast procentandel av totalkostnaden.

Betydande ytterligare kostnadsökningar för två flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur

- 09** Megaprojekt genomgår ofta stora förändringar i omfattning, från tidpunkten för den ursprungliga planeringen och utformningen till tidpunkten när byggnadsarbetet inleds, eller till och med under projektens slutförande. Dessutom kan projekten bli mer komplexa än väntat, och oförutsedda händelser kan inträffa (punkt **03**), vilket ofta leder till kostnadsökningar jämfört med de ursprungliga uppskattningarna³. I vår [särskilda rapport från 2020](#) rapporterade vi en total reell kostnadsökning (dvs. exklusive inflation) för de åtta flaggskeppsinfrastrukturerna på 47 % jämfört med de ursprungliga uppskattningarna⁴.
- 10** Vi uppdaterade kostnadsanalysen i november 2025 på grundval av information från de projektansvariga ([tabell 1](#)). För att kunna göra jämförelser med vår [särskilda rapport från 2020](#), och för att ta hänsyn till inflationen under hela genomförandet, har vi indexerat om alla kostnadsuppskattningar till 2019 års penningvärde utan att beakta den faktiska betalningsplanen. Siffrorna i [tabell 1](#) är därför inte direkt jämförbara med de kostnader som visas i [figur 1](#).

³ Flyvbjerg, B., "What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview", *Project Management Journal*, 45, 2, april/maj 2014, s. 9.

⁴ [Särskild rapport 10/2020](#), tabell 3.

Tabell 1 | Översikt över kostnadsutvecklingen för varje flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur (miljoner euro)

Flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur	Särskild rapport 10/2020		Status i november 2025		
	Ursprunglig uppskattad kostnad (i 2019 års penningvärde) (a) ¹	Senaste uppskattad kostnad (i 2019 års penningvärde) (b)	Reviderad uppskattad kostnad (i 2019 års penningvärde) (c)	Ökning i % jämfört med uppskattning i SR 10/2020 (c/b – 1)	Ökning i % jämfört med ursprunglig uppskattning (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+160 %	+291 %
Järnvägsförbindelsen Lyon–Turin	5 203	9 630	11 828	+23 %	+127 %
Brennerbas-tunneln	5 972	8 492	8 373	–1 %	+40 %
Den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen ³	5 016	7 711	7 630	–1 %	+52 %
Basque Y	4 675	6 500	6 888	+6 %	+47 %
Kanalen Seine–Nord Europe	1 662	4 969	5 400	+9 %	+225 %
Motorvägen A1	7 244	7 324	6 410	–12 %	–11 %
Järnvägslinjen E59 ⁴	2 113	2 160	1 737	–20 %	–18 %
Totalt	36 533	53 786	66 455	—	—
Total ökning				+24 %	+82 %

Anm.:

Alla kostnadsuppgifter har räknats om till 2019 års penningvärde med hjälp av lämplig deflator från kommissionens [databas Ameco](#).

¹ Den ursprungliga uppskattningen är den tidigaste som finns för varje projekt, och den kan motsvara en annan omfattning eller mognadsgrad när det gäller utformningen. Till exempel planerades järnvägsförbindelsen Lyon–Turin ursprungligen som en tunnel med ett rör men blev senare utformad som en tunnel med två rör; på liknande sätt gjordes den kostnadsuppskattning som lades fram för kanalen Seine–Nord Europe innan några förstudier hade genomförts.

² Den reviderade kostnadsuppskattningen avser slutförande av hela flaggskeppsinfrastrukturen till 2030. Projektet har därefter delats upp i olika faser ([ruta 1](#)).

³ Kostnadsuppskattningen har inte reviderats av den projektansvariga sedan vår särskilda rapport från 2020. Att beloppen skiljer sig åt beror på vår omräkning.

⁴ Precis som i vår särskilda rapport från 2020 ingår inte sträckan Świnoujście–Szczecin i kostnaderna.

Källa: Kommissionen, nationella myndigheter och projektansvariga.

- 11** Den senaste kostnadsuppskattningen av de totala kostnaderna för alla de åtta flaggskeppsinfrastrukturerna är nu nästan dubbelt så hög som den ursprungliga uppskattningen. Den ytterligare kostnadsökningen för alla flaggskeppsinfrastrukturer de senaste fem åren uppgår till 24 %, exklusive inflation. Ökningen beror främst på betydande kostnadsökningar för två av flaggskeppsinfrastrukturerna: Rail Baltica (*ruta 1*) och järnvägsförbindelsen Lyon–Turin.
- 12** För de övriga sex flaggskeppsinfrastrukturerna motsvarar den totala variationen i kostnadsuppskattningarna bara omkring 10 % av den totala ytterligare ökningen. Ett exempel är kanalen Seine–Nord Europe, för vilken vi 2020 rapporterade den högsta procentuella kostnadsökningen jämfört med den ursprungliga uppskattningen, där kostnaderna nu stigit med ytterligare 9 %. I två fall, motorvägen A1 och järnvägslinjen E59, är de senaste kostnadsuppskattningarna – med beaktande av inflationen – faktiskt lägre än de ursprungliga.

Ruta 1

Rail Baltica: kostnaderna har mer än fördubblats sedan 2020

Vid tidpunkten för vår [särskilda rapport från 2020](#) uppgick den officiella uppskattade kostnaden för Rail Baltica till 5,8 miljarder euro (i 2017 års penningvärde). I vår rapport påpekade vi, på grundval av den information som då fanns tillgänglig, att kostnaderna kunde komma att öka ytterligare och vi visade på en riskjusterad total kostnad på 7 miljarder euro.

År 2024 gjorde den projektansvariga för Rail Baltica en ny analys och drog slutsatsen att den uppskattade totala kostnaden för hela projektet hade ökat till 23,8 miljarder euro i 2023 års priser. De främsta orsakerna som identifierades var bristen på mognad och detaljnivå i de tidigare uppskattningarna (vilket förklarade omkring hälften av ökningen) och förändringar i projektets omfattning och utformning. En gemensam granskningsrapport⁵ från de nationella revisionsorganen i de tre berörda baltiska länderna bekräftade till stor del denna analys.

Framför allt betonade den projektansvariga risken för att den nya uppskattningen fortfarande inte var helt korrekt, eftersom det bara fanns mogna utformningsstudier (som uppskattningen utgick från) för en tredjedel av den totala sträckan. När det gäller tidsplanen beslutade projektpartnerna att dela upp flaggskeppsinfrastrukturen i två faser: en första fas som endast omfattar en enkelspårig järnväg (till en total kostnad om 15,3 miljarder euro) som ska färdigställas senast 2030 och en andra mer komplett fas utan exakta tidsfrister. På grund av att tidsplanen för arbetet har förlängts är det sannolikt att kostnaden för flaggskeppsinfrastrukturen, när den andra fasen har slutförts, kommer att överstiga 23,8 miljarder euro.

⁵ Estlands nationella revisionsmyndighet, Lettlands nationella revisionsmyndighet, Litauens nationella revisionsmyndighet: [Review on the Rail Baltica project](#), gemensam granskning Tallinn, Riga, Vilnius, 11 juni 2024.

Tidsfristen för slutförande av stomnätet 2030 kommer inte att kunna hållas på grund av ytterligare förseningar

- 13** Megaprojekt kännetecknas ofta av långa tidsplaner för genomförande, och många projekt drabbas av förseningar jämfört med den ursprungliga planen⁶. De utsätts också för yttre faktorer, så som beskrivs i punkt **03**. I vår [särskilda rapport från 2020](#) rapporterade vi en genomsnittlig försening på elva år för de åtta flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur som vi granskade⁷. Vi gjorde en uppdatering av analysen av läget i november 2025 och identifierade ytterligare förseningar ([tabell 2](#)).

⁶ Flyvbjerg, B., *op. cit.*, s. 9–11.

⁷ [Särskild rapport 10/2020](#), punkt 53 och bild 5.

Tabell 2 | Förseningar som påverkar flaggskeppsprojekten inom transportinfrastruktur

Flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur	Ursprungliga planer ¹		Särskild rapport 10/2020	Status i november 2025		
	Tidsplan för genomförande (år)	Uppskattat öppningsår	Uppskattat öppningsår	Ändring av uppskattat öppningsår	Försening jämfört med särskild rapport 10/2020 (år)	Försening jämfört med de ursprungliga planerna (år)
Järnvägsförbindelsen Lyon–Turin	7	2015	2030	2033	3	18
Brennerbastunneln	9	2016	2028	2032	4	16
Den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen	10	2018	2028	2029	1	11
Basque Y	4	2010	2023	2030 ²	7	20
Kanalen Seine–Nord Europe	10	2010	2028	2032	4	22
Genomsnitt					4	17
Rail Baltica	10	2026	2030	e.t. ³	ja	> 4
Järnvägslinjen E59	<i>varierar beroende på sträcka</i>			e.t.	e.t.	e.t.
Motorvägen A1	<i>varierar beroende på sträcka</i>			2029	e.t.	e.t.

Anm.:

Eftersom tidsplanerna för genomförandet av flaggskeppsinfrastrukturerna för järnvägslinjen E59 och motorvägen A1 varierar beroende på sträcka har vi inte beräknat förseningarna på nivån för hela projektet.

¹ De ursprungliga planerna är de tidigaste planerna som finns för varje projekt, och de kan motsvara en annan omfattning eller mognadsgrad när det gäller utformningen. Till exempel fastställdes det ursprungliga uppskattade öppningsåret för kanalen Seine–Nord Europe innan man hade utfört några förstudier.

² Kommissionen har angett att projektet sannolikt kommer att vara slutfört till 2030 men enligt uppgifter från de projektansvariga är det mer troligt att det blir klart 2035.

³ Det finns inget uppskattat öppningsår för hela flaggskeppsinfrastrukturen. Den första fasen av projektet beräknas öppna 2030.

Källa: Kommissionen, nationella myndigheter och projektansvariga.

- 14** Vår analys visar att de fem flaggskeppsinfrastrukturer för vilka vi kunde få fram den information som krävdes i genomsnitt hade blivit ytterligare fyra år försenade jämfört med läget vid tidpunkten för vår [särskilda rapport från 2020](#). Det innebär att de fem flaggskeppsinfrastrukturerna i genomsnitt är 17 år försenade jämfört med den ursprungliga tidsplanen.
- 15** När det gäller Rail Baltica kommer den tidigare rapporterade förseningen att bli ännu längre. Enligt den senaste planen, som är från november 2025, kommer bara en första fas av projektet att vara färdig till 2030. Vi kunde dock inte kvantifiera denna ökning eftersom det inte finns någon tidsplan för genomförandet av den andra fasen ([ruta 1](#)). Inte heller när det gäller järnvägslinjen E59 fanns det någon information tillgänglig vid tidpunkten för denna uppdatering om när hela flaggskeppsinfrastrukturen kommer att vara färdigställd.
- 16** Förseningarna kan komma att påverka både flaggskeppsinfrastrukturernas funktion och EU:s transportnät. Vi uppdaterade vår riskbedömning av det sannolika läget när det gäller slutförandet av nätet⁸, med hänsyn till de beräknade slutförandedatumen för varje flaggskeppsinfrastruktur. Vi undersökte om flaggskeppsinfrastrukturerna i sig sannolikt kommer att vara i full drift senast 2030 och om det är sannolikt att deras anslutningslinjer och anslutningsinfrastrukturer också har uppgraderats till samma datum, för att garantera att full effekt uppnås för transportnätet. Slutligen bedömde vi om det är sannolikt att 2013 års TEN-T-krav för järnvägslinjer kommer att vara uppfyllda längs dessa sträckor senast 2030 ([figur 2](#)).

⁸ [Särskild rapport 10/2020](#), tabell 2.

Figur 2 | Sannolik genomförandestatus för flaggskeppsinfrastrukturerna 2030

Bedömning av läget i november 2025

	Flaggskeppsinfrastrukturer helt i drift senast 2030		Flaggskeppsinfrastrukturer och anslutande infrastruktur helt i drift senast 2030		TEN-T-krav för godstransporter på järnväg uppfyllda senast 2030, inklusive anslutande infrastruktur	
	SR 2020	Uppdatering 2025	SR 2020	Uppdatering 2025	SR 2020	Uppdatering 2025
Rail Baltica						
Järnvägsförbindelsen Lyon-Turin						
Brennerbas-tunneln						
Den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen						
Basque Y						
Kanalen Seine – Nord Europe					ej tillämpligt	
Järnvägslinjen E59						
Motorvägen A1 i Rumänien					ej tillämpligt	

¹ Vi bedömde sannolikheten som låg för delen av infrastrukturen i Frankrike och som medelhög för delen i Italien.

² Vi bedömde sannolikheten som låg för delen av infrastrukturen i Italien, som medelhög för delen i Tyskland och som hög för delen i Österrike.

³ Vi bedömde sannolikheten som låg för delen av infrastrukturen i Tyskland och som hög för delen i Danmark. Vi står fast vid denna bedömning i uppdateringen.

⁴ Vi bedömde sannolikheten som låg för delen av infrastrukturen i Tyskland och som hög för delen i Danmark. Vi står fast vid denna bedömning i uppdateringen.

⁵ Kommissionen har angett att projektet sannolikt kommer att vara slutfört till 2030 men enligt uppgifter från de projektansvariga är det mer sannolikt att det blir klart först 2035.

⁶ Vi bedömde sannolikheten som medelhög för delen av infrastrukturen i Frankrike och som hög för delen i Spanien.

Anm.: TEN-T-kraven omfattar elektrifiering, minst 22,5 ton axellast, lägsta hastighet på 100 km/h, tåglängd på minst 740 m, spårvidd 1 435 mm och användning av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS).

Källa: Revisionsrätten, på grundval av kommissionen, nationella myndigheter och projektansvariga.

- 17** För de flesta flaggskeppsinfrastrukturer hade läget försämrats ytterligare jämfört med när vi utarbetade vår förra särskilda rapport. För tre av flaggskeppsinfrastrukturerna (Brennerbastunneln, den fasta förbindelsen Lyon–Turin och kanalen Seine–Nord Europe) är nu den officiella uppskattningen att slutförandet kommer att ske efter 2030, vilket innebär att tidsfristen 2030 för färdigställandet av EU:s TEN-T-stomnät inte kommer att kunna hållas. År 2020 var prognosen att Rail Baltica skulle vara helt slutfört senast 2030, men nu finns det inte längre någon tidsplan för när detta projekt kommer att vara fullständigt slutfört (punkt 15). Men för en av flaggskeppsinfrastrukturerna, motorvägen A1 i Rumänien, hade utsikterna förbättrats. Nu väntas alla sträckor ha öppnats före 2030.
- 18** Om vi ser på alla flaggskeppsinfrastrukturer och deras sammanlänkande infrastruktur tillsammans står vi fast vid vår samlade slutsats från 2020 att de flesta av de granskade projekten sannolikt inte kommer att vara helt och hållet i drift till 2030. De flesta av flaggskeppsinfrastrukturerna kan även komma att drabbas av ytterligare förseningar i samband med uppfyllandet av kraven för godstransporter på järnväg enligt TEN-T-förordningen från 2013, som var i kraft vid tidpunkten för vår förra revision.
- 19** I vår [särskilda rapport från 2020](#) noterade vi också att förseningar i samband med planering och genomförande skulle kunna leda till ytterligare kostnader. Detta var fallet med den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen, där det kontrakt som de danska myndigheterna tecknade med den projektansvariga innebar att den projektansvariga kunde kräva vissa avtalade ersättningar (t.ex. för konsortiernas driftskostnader eller ändrade materialpriser) om starten av arbetet skulle försenas på grund av avsaknad av tillstånd. Eftersom projektet blev försenat tillämpades klausulen för att man inte skulle behöva avsluta kontrakten och inleda upphandlingsförfaranden om nya kontrakt. Den projektansvariga informerade oss vid den tidpunkten om sin avsikt att lämna in dessa ersättningsanspråk för medfinansiering från EU⁹.
- 20** Under vår uppdatering har kommissionen informerat oss om att en begäran om ersättning, som inbegriper denna typ av kostnader, därefter hade lämnats in av den projektansvariga och godkänts av Cinea (kommissionens genomförandeorgan med ansvar för förvaltningen av EU-bidraget). Det totala belopp som hittills finansierats genom EU:s budget för kostnader på grund av att arbetet inleddes för sent uppgår till 14,8 miljoner euro.

⁹ Särskild rapport 10/2020, punkt 44.

Nyligen infördes förstärkt styrning, men de tidigare rättsliga bestämmelserna har sällan använts

- 21** I vår [särskilda rapport från 2020](#) lyfte vi fram de begränsade rättsliga verktyg som kommissionen har till sitt förfogande för att hantera förseningar i genomförandet av EU:s stomnät. Vi påpekade också att kommissionen fortfarande inte hade använt de tillgängliga verktygen, som till exempel artikel 56 i [TEN-T-förordningen från 2013](#)¹⁰. Vi gav också kommissionen en rad rekommendationer som syftade till att förbättra den ekonomiska förvaltningen av EU:s medfinansiering av megaprojekt.
- 22** Under 2024 gjordes en omfattande översyn av [TEN-T-förordningen](#). Genom den infördes nya mål, tidsfrister för slutförande samt rättsliga bestämmelser om kommissionens övervakning av genomförandet av nätet (se [bilaga II](#) för en översikt över de viktigaste förändringarna jämfört med den förra versionen).
- 23** När vi utarbetade denna uppdatering kontrollerade vi
- om kommissionen hade använt sig av förfarandet enligt artikel 56 sedan 2020,
 - om de nya eller ändrade rättsliga bestämmelserna i [TEN-T-förordningen från 2024](#) har potential att hantera två av de övergripande orsakerna till förseningar som lyftes fram i vår [särskilda rapport från 2020](#), nämligen i) komplex gränsöverskridande samordning och ii) tillståndsgivning i medlemsstaterna,
 - om kommissionen hade genomfört våra rekommendationer från 2020.

¹⁰ Särskild rapport 10/2020, punkt 26.

Kommissionen har använt rättsliga bestämmelser endast en gång för att hantera förseningar i slutförandet av nätet

- 24** Enligt artikel 56 i [TEN-T-förordningen från 2013](#) får kommissionen be medlemsstaterna att redogöra för skälen till avsevärda förseningar i slutförandet av stomnätet och sedan rådgöra med dem för att lösa problemen. I vår [särskilda rapport från 2020](#) noterade vi att kommissionen aldrig hade använt denna rättsliga bestämmelse¹¹. Alla utvalda flaggskeppsinfrastrukturer för vilka vi fick uppskattningar av tidsplanen har drabbats av ytterligare förseningar i genomförandet (punkt [13](#) och [tabell 2](#)). För tre av dem står det nu klart att de kommer att tas i drift först efter tidsfristen 2030. Men enligt kommissionen har inget förfarande enligt artikel 56 inletts för någon av de flaggskeppsinfrastrukturer som ingår i denna uppdatering. Totalt sett har kommissionen använt detta förfarande endast en gång sedan vår [särskilda rapport från 2020](#), för ett annat megaprojekt i Frankrike.

Genom TEN-T-förordningen från 2024 får kommissionen tillgång till fler rättsliga bestämmelser för att övervaka genomförandet av nätet

- 25** Genom [TEN-T-förordningen från 2024](#) infördes nya krav och rättsliga bestämmelser för kommissionen i övervakningen av medlemsstaternas slutförande av transportnätet ([bilaga II](#)). Vi anser att detta (tillsammans med ett [direktiv om rationalisering av tillståndsgärder](#) som antogs 2021) utgör en potentiell förbättring när det gäller att ta itu med de två huvudsakliga orsakerna till förseningar (punkt [23](#)) som vi identifierade i vår [särskilda rapport från 2020](#). Hur ändamålsenliga dessa bestämmelser är kommer dock i slutändan att bero på om kommissionen använder dem aktivt och om medlemsstaterna därefter följer dem. Under alla omständigheter är dessa bestämmelser främst relevanta för projekt i planeringsfasen och kommer därför endast att ha en begränsad inverkan på projekten i vårt urval.
- 26** Genom [TEN-T-förordningen från 2024](#) stärks styrningsramen för att hantera gränsöverskridande samordningsproblem. När stomnätskorridorer och järnvägsgodskorridorer integreras i de europeiska transportkorridorerna kommer man sannolikt att lägga större vikt vid operativa överväganden i planeringsprocessen. Rollen för de europeiska samordnarna, som stöder kommissionen när det gäller övervakningen av medlemsstaternas slutförande av stomnätet, har också stärkts och omfattar nu ett formellt samråd vid tilldelningen av medfinansiering från EU till infrastrukturprojekt längs respektive korridor.

¹¹ Särskild rapport 10/2020, punkt 26.

- 27** Genom den nya förordningen breddades tillämpningsområdet för kommissionens genomförandeakter. Dessa akter är bindande rättsliga dokument som riktar sig till medlemsstaterna och innehåller bestämmelser om tidsplaner och styrning av specifika projekt. Vi gjorde redan i vår [särskilda rapport från 2020](#) bedömningen att genomförandeakterna är ett positivt verktyg för kommissionen när det gäller att stärka övervakningen av stomnätets slutförande¹². Enligt den tidigare rättsliga ramen kunde dessa rättsakter endast utfärdas för projekt med en gränsöverskridande dimension. Men nu kommer genomförandeakterna att omfatta hela transportkorridorer och kan inriktas på sträckor eller projekt längs stomnätet beroende på behov.
- 28** Genom [TEN-T-förordningen från 2024](#) införs också en ny rättslig skyldighet för medlemsstaterna att anpassa sina nationella transportplaner till EU:s prioriteringar. De nationella transportplanerna måste ta hänsyn till de europeiska samordnarnas arbetsplaner och eventuella antagna genomförandeakter. Medlemsstaterna är skyldiga att lämna in dessa planer till kommissionen, som sedan avger ett formellt – om än icke-bindande – yttrande.
- 29** [TEN-T-förordningen från 2024](#) innehåller inte i sig några bestämmelser som förbättrar tillståndsförfarandena, men den bygger vidare på ett [EU-direktiv från 2021](#) om rationalisering av tillståndsåtgärder. Enligt det direktivet är medlemsstaterna skyldiga att minska tillståndsbördan för projekt längs viktiga delar av EU:s stomnät genom att utse en gemensam kontaktpunkt för projektansvariga, förenkla förfarandena och fastställa en maximal tidsram för utfärdandet av ett beslut (med begränsade undantag). När det gäller gränsöverskridande tillståndsförfaranden har de europeiska samordnarna rätt att få information om förfarandet och att begära lägesrapporter vid förseningar.
- 30** Direktivets effekter är dock i stor utsträckning beroende av ett korrekt och snabbt införlivande i den nationella lagstiftningen. Vid tidpunkten för denna uppdatering hade kommissionen inlett överträdelseförfaranden mot fem medlemsstater avseende införlivandet av direktivet.

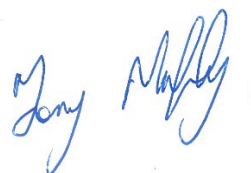
¹² Särskild rapport 10/2020, punkterna 75–78.

Merparten av de rekommendationer som kommissionen godtog 2020 har genomförts

- 31** I vår [särskilda rapport 2020](#) lämnade vi tolv delrekommendationer som syftade till att stärka den långsiktiga planeringen, förvaltningen och övervakningen av investeringarna i flaggskeppsinfrastrukturerna. Kommissionen godtog sex av delrekommendationerna helt och hållet eller delvis.
- 32** I [kapitel 3 av vår årsrapport för 2023](#) rapporterade vi om framstegen och tidsaspekterna för de delrekommendationer som kommissionen hade godtagit. Vi konstaterade att fyra hade genomförts i tid, antingen fullt ut eller i de flesta avseenden. Genomförandet av de andra två var försenat och de var därför endast delvis slutförda. Kommissionen har inte utarbetat eller vidtagit några ytterligare åtgärder när det gäller de sex delrekommendationer som den inte godtog.
- 33** Sedan vår årsrapport för 2023 offentliggjordes har vi noterat vissa framsteg i genomförandet av en delrekommendation om att vidareutveckla användningen av genomförandebeslut (4a): kommissionen har antagit nya eller uppdaterade rättsakter som täcker flaggskeppsinfrastrukturerna kanalen Seine–Nord Europe, Rail Baltica och Lyon–Turin ([bilaga III](#)).

Denna rapport antogs av revisionsrättens avdelning II, med ledamoten Annemie Turtelboom som ordförande, vid dess sammanträde i Luxemburg den 3 december 2025.

För revisionsrätten



Tony Murphy
ordförande

Bilagor

Bilaga I – Om revisionen

- 01** År 2020 offentliggjorde vi en [särskild rapport](#) där vi bedömde kommissionens roll när det gäller att se till att megaprojekt med en gränsöverskridande dimension (som vi kallade flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur (eller flaggskeppsinfrastrukturer)) som medfinansierades av EU var välplanerade och effektiva. För revisionen valde vi ut åtta flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur som ansågs avgörande för att EU:s mål att färdigställa sitt stamnät senast 2030 skulle uppnås.
- 02** I den revisionen drog vi slutsatsen att det var osannolikt att nätet skulle kunna nå full driftskapacitet till 2030, eftersom sex av de åtta flaggskeppsinfrastrukturerna tillsammans med deras anslutningslinjer och anslutande infrastrukturer sannolikt inte skulle vara i drift med full kapacitet inom den tidsramen. Detta berodde på en kombination av problem:
- Det var stora skillnader mellan de nationella prioriteringarna och de administrativa förfarandena i medlemsstaterna, vilket var ett hinder för framsteg när det gällde gränsöverskridande förbindelser. Kommissionen hade endast tillgång till begränsade rättsliga verktyg för att verkställa överenskomna åtaganden och utnyttjade dem inte fullt ut.
 - Kvaliteten på planeringen behövde förbättras. Trafikprognoserna var ofta alltför optimistiska eller dåligt samordnade över gränserna. Medlemsstaterna använde inte kostnads-nyttoanalyser på ett ändamålsenligt sätt som beslutsverktyg för hela projekt, vilket undergrävde transparensen och tillförlitligheten.

- Genomförandet var ineffektivt, med en genomsnittlig byggtid på 15 år för en flaggskeppsinfrastruktur. Det kännetecknades också av stora kostnadsöverdrag och långa förseningar jämfört med de ursprungliga tidsplanerna.
- Kommissionens övervakning av medlemsstaternas slutförande av stomnätskorridorerna skedde fortsatt på avstånd och var till stor del inriktad på output snarare än på resultat eller långsiktig hållbarhet. Även om de då nyligen införda genomförandebesluten var ett steg i rätt riktning var dessa instrument fortfarande alltför begränsade i omfattning och verkställbarhet för att garantera ett snabbt slutförande av nätet.

- 03** För att åtgärda dessa brister lämnade vi fyra rekommendationer till kommissionen, uppdelade i tolv delrekommendationer ([bilaga III](#)).
- 04** År 2021 offentliggjorde vi en [översikt](#) där vi jämförde EU:s ram för genomförande av megaprojekt med liknande ramar i andra länder. I detta sammanhang jämförde vi också kostnads- och tidsöverdrag för sex av de åtta flaggskeppsinfrastrukturerna med en population bestående av flera hundra transportprojekt som genomförts över hela världen. Vi drog slutsatsen att för merparten av de sex projekten var skillnaderna mellan faktiska kostnader och beräknad budget mindre än genomsnittet för alla projekt. De flesta av de sex projekten omfattades dock i genomsnitt av längre förseningar än jämförbara projekt i omvärlden.
- 05** I denna rapport ges en uppdatering av utvecklingen för viktiga aspekter av vår [särskilda rapport från 2020](#) från tiden för offentliggörandet av rapporten och fram till november 2025. Vi är främst inriktade på förändringarna i kostnads- och tidsplanerna för de åtta flaggskeppsinfrastrukturerna samt på kommissionens roll i övervakningen av projekten. När så är relevant tar vi också upp utvecklingen för andra megaprojekt i TEN-T:s stomnät. Arbetet omfattade även att titta på hur [2024 års översyn av TEN-T-förordningen](#) potentiellt skulle kunna förbättra de problem som identifierades i den [särskilda rapporten från 2020](#).
- 06** När det gäller genomförandet av nätet i förhållande till TEN-T-kraven för godstransporter på järnväg bör det noteras att vår uppdaterade bedömning fortfarande hänför sig till kraven i [TEN-T-förordningen från 2013](#). Efter det att vår [särskilda rapport från 2020](#) offentliggjordes har en reviderad TEN-T-förordning trätt i kraft (punkt [22](#)) med uppdaterade tekniska krav för stomnätet ([bilaga II](#)). I denna uppdatering bedömde vi inte effekterna av dessa nya krav, eftersom de inte ingick i den ursprungliga revisionen.

- 07** Uppdateringen bygger på en skrivbordsgranskning av information från kommissionen, nationella myndigheter och projektansvariga med ansvar för de respektive flaggskeppsinfrastrukturerna i Spanien, Polen och Rumänien. Vi analyserade också offentligt tillgänglig information. Vi gjorde inga besök på plats och intervjuade inte heller några projektmyndigheter eller berörda parter. Vår [revisionsmetod](#) följer de internationella revisionsstandards som utfärdats av [Internationella organisationen för högre revisionsorgan \(Intosai\)](#).
- 08** Vi granskade på nytt genomförandenivån för alla rekommendationer i vår särskilda rapport från 2020 för att avgöra om det hade skett några förändringar i kommissionens insatser och åtgärder. För de rekommendationer som hade godtagits bedömde vi förändringar jämfört med den senaste uppföljningen som gjordes 2024 till [årsrapporten för 2023](#).
- 09** Vi använde samma metod som vid 2020 års revision för att säkerställa resultatens jämförbarhet. Vi angav uttryckligen det fåtal fall där en annan metod behövde användas.

Bilaga II – De viktigaste ändringarna som infördes genom TEN-T-förordningen från 2024

Område	Ändringar jämfört med 2013 års text
Allmänt: Tidsfrist för slutförande av nätet	Bekräftelse av tidsfrister för stomnät och övergripande nät (2030 respektive 2050). Ytterligare identifiering av ett utvidgat stomnät (tidigare del av det övergripande nätet) som ska vara slutfört senast 2040.
Allmänt: Identifiering av prioriterade korridorer	Inrättande av nio europeiska transportkorridorer (som omfattar sträckor i stomnät och övergripande nät), vilka ersätter de befintliga stomnätskorridorerna (med fokus på infrastrukturaspekter) och järnvägsgodskorridorerna (med fokus på drift).
Allmänt: Infrastruktur för alternativa bränslen	Nytt krav på att inkludera anläggningar för alternativa bränslen i infrastrukturstandarderna för inlandshamnar och kusthamnar, flygplatser, vägar och urbana knutpunkter.
Godstrafik på järnväg: Minimistandarder för intermodala enheter	Nytt krav för att tillåta trafik med godståg som transporterar upp till fyra meter höga standardpåhängsvagnar senast 2040.
Godstrafik på järnväg: Krav på transportinfrastruktur (22,5 ton axellast, 100 km/h linjehastighet för godståg och möjlighet till trafik med tåg som har en längd på 740 m).	Utvidgning av de befintliga kraven på infrastruktur för godstrafik på järnväg (22,5 ton, 100 km/h och 740 m) till — stomnätet senast 2030, — det utvidgade stomnätet senast 2040, — det övriga övergripande nätet senast 2050.
Persontrafik på järnväg: Lägsta tillåtna linjehastighet	Nytt krav på en lägsta tillåten linjehastighet för persontrafiklinjer på 160 km/h för stomnätet och det utvidgade stomnätet senast 2040.
Järnväg: Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS)	Nya krav på att a) införa ERTMS i det utvidgade stomnätet senast 2040 och i det övergripande nätet senast 2050, b) avveckla befintliga system av klass B i stomnätet senast 2040, i det utvidgade stomnätet senast 2045 och i det övergripande nätet senast 2050.
Inre vattenvägar: God navigeringsstatus	Nytt krav, som är tillämpligt på de inre vattenvägarna i stomnätet, för att säkerställa "god navigationsstatus", dvs. effektiv, tillförlitlig och säker navigering för användarna (inklusive minimikrav för vattenvägar och servicenivåer), som ska fastställas närmare i genomförandeakter från kommissionen.

Område	Ändringar jämfört med 2013 års text
Vägtransporter: Rastplatser	Ändring av det befintliga kravet att planera rastplatser var 100:e km i stomnätet senast 2030 och längs det övergripande nätet senast 2050, för att nu planera rastplatser var 60:e km senast 2040 längs stomnätet och det utvidgade stomnätet.
Multimodal godstrafik: Marknadsanalys för terminaler	Nytt krav på att medlemsstaterna ska genomföra en marknads- och framtidsanalys av multimodala godsterminaler på sitt territorium. På grundval av den analysen ska medlemsstaterna även utarbeta en handlingsplan för inrättandet av ett nät av multimodala godsterminaler.
Genomförande och övervakning: Kommissionens genomförandeakter	Ökad befogenhet för kommissionen att anta genomförandeakter (som ska bli obligatoriska för varje arbetsplan för korridorer och frivilliga för sträckor av korridorerna, oavsett om de är gränsöverskridande eller enbart inhemska).
Genomförande och övervakning: De europeiska samordnarnas roll	Stärkt roll för de europeiska samordnarna, som har till uppgift att ha ett nära samarbete med godstransportförvaltaren ¹ (och övervaka hur godstransporttjänsterna presterar) och som har rätt att rådfrågas av kommissionen för att se till att de projekt som granskas för finansiering från Fonden för ett sammanlänkat Europa överensstämmer med prioriteringarna i arbetsplanen för korridorer.
Genomförande och övervakning: Anpassning av nationella strategier till TEN-T	Nytt krav på att nationella transport- och investeringsplaner ska överensstämma med de prioriteringar och tidsfrister som fastställs i förordningen och arbetsplanerna för korridorerna. En skärpning av skyldigheten att skicka utkastet till planer till kommissionen så snart som möjligt efter det att samrådet om den offentliga planen har inletts och en ny möjlighet för kommissionen att avge ett yttrande.
Övrigt: Risker avseende säkerhet eller allmän ordning	Nytt krav på att medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla lämpliga åtgärder som vidtagits för att minska en potentiell risk för att infrastrukturen i TEN-T-nätet påverkas på grundval av säkerhet eller allmän ordning.

¹ Förordning (EU) nr 913/2010, artikel 8.

Bilaga III – Uppföljning av revisionsrättens rekommendationer i SR 10/2020

Rekommendationer till kommissionen Godtagandenivå:  godtagen,  delvis godtagen,  ej godtagen. Genomförandegrad:  fullt ut,  i de flesta avseenden,  i vissa avseenden,  ej genomförd.		Godtagande	Slutfört i april 2024	Förändring fram till november 2025
1) Se över och tillämpa befintliga verktyg för att se till att den långsiktiga planeringen följs				
1a) Lägga fram förslag för att införa bättre verkställbara rättsliga verktyg, inbegripet en utvidgning av tillämpningsområdet för antagande av genomförandeakter, för att hantera eventuella större förseningar av inledande eller avslutande arbeten på stomnätet.				-
1b) Lägga fram förslag för att göra en ny bedömning av relevansen i de tekniska kraven för stomnätet och nätet i sin helhet, med beaktande av de återstående tidsramarna och erfarenheter av problem i samband med slutförandet av tidigare och pågående projekt.				-
1c) Lägga fram förslag för att införa bestämmelser som stärker samstämmigheten mellan nationella transportplaner och TEN-T-åtaganden, för att se till att TEN-T-förordningen verkställs och genomförs korrekt.				-
1d) Följa upp sitt "rationaliseringsförslag" genom att stödja medlemsstaterna i deras planering och upphandling samt inrättandet av gemensamma kontaktpunkter för att minska den administrativa bördan. För gränsöverskridande flaggskeppsinfrastrukturer bör kommissionen främja användningen av gemensamma anbudsförfaranden.				-

Rekommendationer till kommissionen Godtagandenivå:  godtagen,  delvis godtagen,  ej godtagen. Genomförandegrad:  fullt ut,  i de flesta avseenden,  i vissa avseenden,  ej genomförd.		Godtagande	Slutfört i april 2024	Förändring fram till november 2025
2) Kräv bättre analyser innan beslut fattas om att tillhandahålla medfinansiering från EU till megaprojekt (såsom flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur)				
2a) Vid direkt förvaltning, kräva en tillförlitlig, omfattande och transparent övergripande socioekonomisk kostnadsnyttoanalys för enskilda megaprojekt i sin helhet (såsom flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur) utöver de detaljerade analyserna av specifika sträckor. Sådana kostnadsnyttoanalyser bör beakta en högre strategisk nivå än de enskilda projekt eller sträckor som genomförs och även omfatta kringliggande infrastruktur.				-
2b) För utgifter med delad förvaltning, rekommendera förvaltande myndigheter att anta samma krav innan EU-stöd ges till megaprojekt.				-
3) Stärk kommissionens förvaltning av EU:s medfinansiering av åtgärder som ingår i megaprojekt (såsom flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur)				
3a) Prioritera åtgärder som ingår som delar i megaprojekt som utgör saknade förbindelselänkar och flaskhalsar som fastställts som viktiga prioriteringar i korridorens arbetsplan.				-
3b) Styra urvalet av åtgärder som ingår i megaprojekt så att förvaltningen effektiviseras och artificiell konkurrens med andra projekt undviks. För att garantera samstämmighet och överensstämmelse bör kommissionen främja ett enda bidragsavtal per flerårig finansieringsperiod för varje megaprojekt. Ett sådant avtal bör omfatta alla åtgärder som är tillräckligt mogna för att genomföras i sin helhet inom den fleråriga finansieringsperioden.				-
3c) Ta itu med de brister som konstaterats i medlemsstaternas genomförande av flaggskeppsinfrastrukturer och öka ändamålsenligheten i EU:s medfinansiering; använda alla tillgängliga verktyg i ett tidigt skede och proaktivt för att se till att nätet slutförs i tid, och inrätta särskilda kompetenscentrum för att bedöma kvaliteten på de dokument som utarbetas av projektansvariga och samordna arbetet med att ge dem styrning och vägledning.				-

Rekommendationer till kommissionen Godtagandenivå:  godtagen,  delvis godtagen,  ej godtagen. Genomförandegrad:  fullt ut,  i de flesta avseenden,  i vissa avseenden,  ej genomförd.		Godtagande	Slutfört i april 2024	Förändring fram till november 2025
4) Bygg vidare på erfarenheterna av genomförandebeslut, och stärk de europeiska samordnarnas roll				
4a) Vidareutveckla det nya verktyg som genomförandebeslut utgör, genom att föreslå ett sådant genomförandebeslut för varje gränsöverskridande flaggskeppsinfrastruktur som ska medfinansieras under perioden 2021–2027. Dessa beslut bör klargöra regler och ansvar för alla parter, inklusive kommissionen. De bör innehålla en redogörelse för förväntade resultat (t.ex. mål för trafikomställning och trafikprognoser) med angivna delmål samt ett åtagande från alla medlemsstater om att dela med sig av resultat från efterhandsutvärderingar till kommissionen.				Viss förbättring (ingen ändring av kategori)
4b) Efter att den nya rättsliga grund som föreslås i rekommendation 1 a har antagits, även föreslå ett genomförandebeslut för varje flaggskeppsinfrastruktur med "gränsöverskridande inslag".				-
4c) Föreslå en förstärkning av de europeiska samordnarnas roll, genom att öka verkställigheten i arbetsplanerna för korridorerna, genom att tillåta att samordnarna närvarar vid viktiga styrelsesammanträden och genom att öka deras roll i kommunikationen om målen med TEN-T-politiken.				-

Källa: Revisionsrätten.

Förkortningar

Förkortning	Definition/förklaring
TEN-T	det transeuropeiska transportnätet

Ordförklaringar

Term	Definition/förklaring
det transeuropeiska transportnätet	ett antal projekt för utveckling av väg-, järnvägs-, luftfarts- och vatteninfrastruktur för att genomföra strategin för det transeuropeiska transportnätet, inbegripet ett järnvägsnät för höghastighetstrafik, ett satellitnavigeringssystem och smarta transportstyrningssystem.
flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur (flaggskeppsinfrastruktur)	i revisionsrättens särskilda rapport 10/2020 avsågs med flaggskeppsprojekt inom transportinfrastruktur (eller flaggskeppsinfrastruktur) en EU-medfinansierad transportinfrastruktur med anslagna totala stödberättigande kostnader på över en miljard euro; dessutom gällde att ett betydande belopp av EU-medfinansiering hade anslagits eller betalats (utan kvantitativt tröskelvärde); infrastrukturen skulle också vara relevant för transportnätet i EU (särskilt vad gäller gränsöverskridande förbindelser) och förväntades ha genomgripande socioekonomisk inverkan.

Kommissionens svar

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

Tidslinje

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

Vi som arbetat med revisionen

I revisionsrättens särskilda rapporter redovisar vi resultatet av våra revisioner av EU:s politik och program eller av förvaltningsteman som är kopplade till specifika budgetområden. För att uppnå så stor effekt som möjligt väljer vi ut och utformar granskningsuppgifterna med hänsyn till riskerna när det gäller prestation eller regelefterlevnad, storleken på de aktuella intäkterna eller kostnaderna, framtida utveckling och politiskt intresse och allmänintresse.

Denna effektivitetsrevision utfördes av revisionsrättens avdelning II – Investeringar för sammanhållning, tillväxt och inkludering, där ledamoten Annemie Turtelboom är ordförande. Revisionen leddes av ledamoten Annemie Turtelboom, med stöd av Eric Braucourt (kanslichef), Guido Fara (attaché och uppgiftsansvarig), Gediminas Macys (förstachef), Manja Ernst och Rafal Gorajski (revisorer) samt Zsofia Kelemen (praktikant). Luc T'Joen, uppgiftsansvarig för revisionsrättens särskilda rapport 10/2020 och pensionerad tjänsteman, bidrog också med synpunkter. Richard Moore gav språkligt stöd. Alexandra Damir-Binzaru bidrog med grafiskt stöd.



Från vänster: Manja Ernst, Gediminas Macys, Guido Fara, Eric Braucourt, Annemie Turtelboom och Rafal Gorajski.

UPPHOVSRÄTT

© Europeiska unionen, 2026

Europeiska revisionsrättens policy för vidareutnyttjande fastställs i [beslut nr 6-2019](#) om revisionsrättens policy för öppna data och vidareutnyttjande av handlingar.

Om inget annat anges (t.ex. i enskilda meddelanden om upphovsrätt) omfattas revisionsrättens innehåll som ägs av EU av den [internationella licensen Creative Commons Erkännande 4.0 Internationell \(CC BY 4.0\)](#). Det innebär att vidareutnyttjande är tillåtet under förutsättning att ursprunget anges korrekt och att det framgår om ändringar har gjorts. Om du vidareutnyttjar revisionsrättens innehåll får du inte förvanska den ursprungliga innebörden eller det ursprungliga budskapet. Revisionsrätten ansvarar inte för eventuella konsekvenser av vidareutnyttjandet.

När enskilda privatpersoner kan identifieras i ett specifikt sammanhang, exempelvis på bilder av revisionsrättens personal, eller om verk av tredje part används, måste ytterligare tillstånd inhämtas.

Om ett sådant tillstånd beviljas upphävs och ersätts det allmänna godkännande som nämns ovan, och eventuella begränsningar av materialets användning måste tydligt anges.

För användning eller återgivning av innehåll som inte ägs av EU kan tillstånd behöva inhämtas direkt från upphovsrättsinnehavarna.

Programvara eller handlingar som omfattas av immateriella rättigheter, till exempel patent, varumärkesskydd, mönsterskydd samt upphovsrätt till logotyper eller namn, omfattas inte av revisionsrättens policy för vidareutnyttjande.

EU-institutionernas webbplatser inom domänen europa.eu innehåller länkar till webbplatser utanför den domänen. Eftersom revisionsrätten inte har någon kontroll över dem uppmanas du att ta reda på vilken integritets- och upphovsrättspolicy de tillämpar.

Användning av revisionsrättens logotyp

Revisionsrättens logotyp får inte användas utan revisionsrättens förhandsgodkännande.

HTML	ISBN 978-92-849-6236-5	ISSN 1977-5830	doi:10.2865/4319158	QJ-01-25-061-SV-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6237-2	ISSN 1977-5830	doi:10.2865/4449358	QJ-01-25-061-SV-N

SÅ HÄNVISAR DU

Europeiska revisionsrätten, [särskild rapport 02/2026](#) EU:s transportinfrastruktur: ytterligare förseningar och vissa kostnadsökningar, men en förstärkt styrningsram finns på plats för framtiden (en uppdatering av revisionsrättens särskilda rapport 10/2020), Europeiska unionens publikationsbyrå, 2026.

Megaprojekt är viktiga för att EU:s transeuropeiska transportnät ska kunna slutföras. År 2020 offentliggjorde vi en särskild rapport som visade på stora förseningar, kostnadsökningar, bristande samordning mellan medlemsstaterna samt brister i kommissionens övervakning. I den här rapporten gör vi en uppdatering där vi beaktar utvecklingen sedan dess. Vi noterade att de totala kostnaderna för megaprojekten har ökat ytterligare, vilket främst beror på två av projekten. Dessutom väntas ytterligare förseningar, vilket tyder på att EU:s stomnät inte kommer att vara slutfört till tidsfristen 2030. År 2024 infördes nya rättsliga bestämmelser med potential att förbättra kommissionens övervakning av genomförandet av nätet, även om ändringarna främst kommer att ha betydelse för projekt som inletts efter de megaprojekt som vi granskade.

Revisionsrättens särskilda rapport i enlighet med artikel 287.4 andra stycket i EUF-fördraget.



EUROPEISKA
REVISIONSRÄTTEN



Europeiska unionens
publikationsbyrå

EUROPEISKA REVISIONSRÄTTEN
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tfn +352 4398-1

Frågor: eca.europa.eu/sv/contact
Webbplats: eca.europa.eu
Sociala medier: @EUauditors