



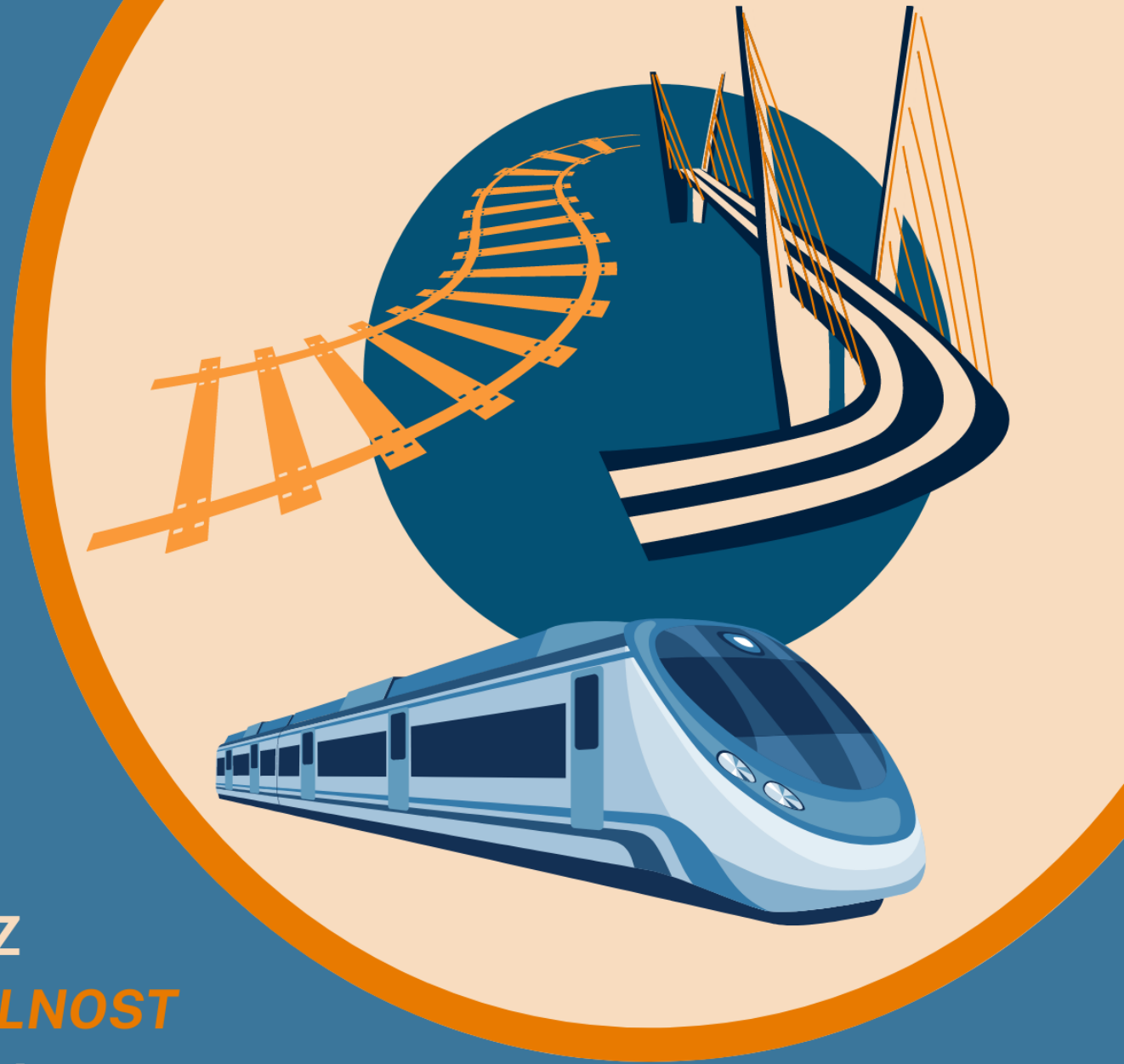
REPUBLIKA HRVATSKA
DRŽAVNI URED ZA REVIZIJU

KLASA: 041-01/22-10/1
URBROJ: 613-01-09-23-45
Zagreb, 14. ožujka 2023.

Izvješće o obavljenoj reviziji učinkovitosti

**Provedba aktivnosti iz
prioritetne osi 7
Povezanost i mobilnost
Operativnog programa
Konkurentnost i kohezija
2014. – 2020.**

VIZUALIZACIJA REVIZIJE	
SAŽETAK	i
UVOD	2
PREDMET, CILJEVI I SUBJEKTI REVIZIJE	5
METODE REVIZIJE	6
KRITERIJI ZA OCJENU UČINKOVITOSTI	6
STRATEŠKI I PRAVNI OKVIR	11
Sporazum o partnerstvu	11
Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.	12
Strategija prometnog razvoja RH	13
Zakon o institucionalnom okviru i Uredba o tijelima u SUK-u	15
Zajednička nacionalna pravila, Pravilnik o prihvatljivosti izdataka i priručnici o postupanju	16
INSTITUCIONALNI OKVIR	16
Koordinacijsko tijelo (KT)	17
Upravljačko tijelo (UT)	20
Tijelo za ovjeravanje (TO)	24
Posrednička tijela (PT)	25
Posredničko tijelo razine 1 (PT 1)	25
Posredničko tijelo razine 2 (PT 2)	30
Tijelo za reviziju	32
PROVEDBA AKTIVNOSTI PO 7 <i>POVEZANOST I MOBILNOST</i>	33
Provedba velikih projekata financiranih iz PO 7 <i>Povezanost i mobilnost</i>	50
Projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom	53
Projekt Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac	58
Projekt Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima	66
Pregled financijskih podataka za PO 7 <i>Povezanost i mobilnost</i>	73
PRAĆENJE PROVEDBE PO 7 <i>POVEZANOST I MOBILNOST</i> I IZVJEŠTAVANJE	76
OCJENA UČINKOVITOSTI PROVEDBE AKTIVNOSTI IZ PO 7 <i>POVEZANOST I MOBILNOST</i>	80
OČITOVANJE SUBJEKATA REVIZIJE	83
POPIS KRATICA	91



PROVEDBA AKTIVNOSTI IZ
PO 7 POVEZANOST I MOBILNOST
OPERATIVNOG PROGRAMA
KONKURENTNOST I KOHEZIJA
2014. – 2020.

Predmet revizije

Aktivnosti koje se provode i financiraju kroz PO 7 Povezanost i mobilnost te ostvareni rezultati provedbe do konca 2022. u odnosu na planirane ciljeve. Revizijom je obuhvaćena i provedba **tri velika projekta** iz sektora prometa koji se financiraju iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Subjekti revizije

- Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova EU
- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
- Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije
- Ministarstvo financija – Nacionalni fond
- Hrvatske ceste d.o.o.
- HŽ Putnički prijevoz d.o.o.
- HŽ Infrastruktura d.o.o.

Cilj revizije

Ocijeniti učinkovitost provedbe aktivnosti iz PO 7 Povezanost i mobilnost na temelju uvida u primjenu strateškog, pravnog i institucionalnog okvira te provedbu projekata iz uzorka, analize podataka o statusu pokazatelja rezultata i financijskih podataka do konca 2022.



STRATEŠKI I PRAVNI OKVIR



INSTITUCIONALNI OKVIR

MRRFEU

Koordinacijsko i
Upravljačko tijelo



MMPI

Posredničko tijelo
razine 1



SAFU

Posredničko tijelo
razine 2



**Ministarstvo
financija – NF**
Tijelo za ovjeravanje



ARPA

Tijelo za reviziju



HC, HŽI i HŽPP

Korisnici projekata



PROVEDBA PO 7 POVEZANOST I MOBILNOST

DVIJE VRSTE POKAZATELJA

Pokazatelji neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja te pokazatelji rezultata prema specifičnom cilju.

OD 17 POKAZATELJA NEPOSREDNIH REZULTATA PO PRIORITETU ULAGANJA

Za 14 pokazatelja nije ostvarena ciljna vrijednost, a za tri pokazatelja ciljna vrijednost je ostvarena ili premašena.

OD 10 POKAZATELJA REZULTATA PREMA SPECIFIČNOM CILJU

Za 6 pokazatelja (do 31. prosinca 2021.) nije ostvarena ciljna vrijednost, za 1 pokazatelj je ostvarena ciljna vrijednost, dok za 3 pokazatelja nema dostupnih podataka.



OKVIR USPJEŠNOSTI PO 7

Od 6 pokazatelja uspješnosti za 3 pokazatelja nije ostvarena ciljna vrijednost, 1 pokazatelj je ostvario ciljnu vrijednost, a za 2 pokazatelja ciljna vrijednost je premašena.

118 UGOVORENIH PROJEKATA

55 projekata je završeno. Od 63 projekta koja su još u provedbi, za 11 se planira faziranje.

VRIJEDNOST PO 7

1.506.324.529,69 EUR

1.280.375.841,00 EUR odnosi se na sredstva iz EU fondova, a 225.948.688,69 EUR na sredstva iz državnog proračuna RH.

6 VELIKIH PROJEKATA U PO 7

Revizijom je obuhvaćena provedba 3 velika projekta ukupne vrijednosti prihvatljivih troškova 6.972.240.619,39 kn:

- *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom*
- *Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima*
- *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac.*

CESTOVNA POVEZANOST S JUŽNOM DALMACIJOM



lipanj 2017.

Potpisan **Ugovor** o dodjeli
bесповratnih sredstava



lipanj 2017.

Odluka EK-a o financiranju projekta



ožujak 2017.

Dobiveno pozitivno mišljenje
JASPERS-a



veljača 2017.

Odluka Vlade RH o financiranju
projekta



siječanj 2017.

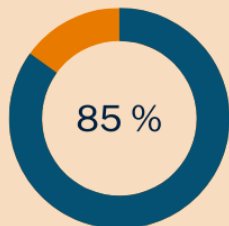
Hrvatske ceste dostavile MMPI-ju
dokumentaciju za **prijavu velikog
projekta**



prosinac 2016.

Poziv na dostavu **projektnog
prijedloga**

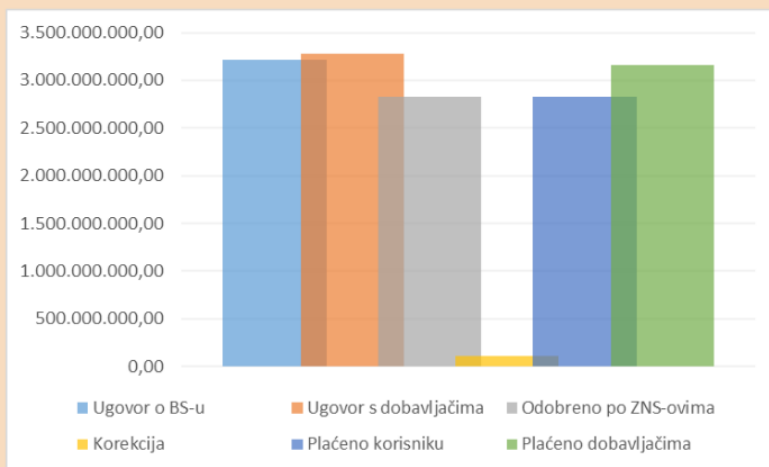
CILJ PROJEKTA je ojačati povezanost teritorija i funkcionalnih regionalnih centara, što će se postići izgradnjom mosta Pelješac, pristupnih cesta te ceste preko Pelješca tzv. Stonske obilaznice.



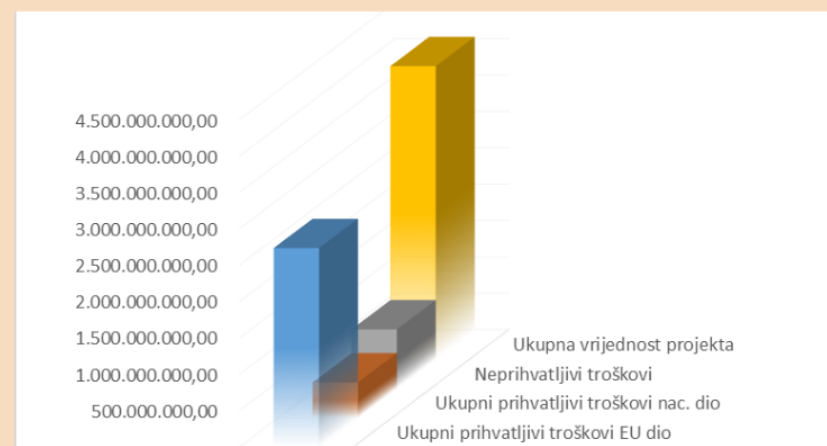
Sufinanciranje prihvatljivih troškova iz fondova EU-a

KORISNIK PROJEKTA:
Hrvatske ceste d.o.o.

Financijski pregled provedbe projekta do konca 2022. u kunama



Ukupna vrijednost projekta u kunama (prihvatljivi i neprihvatljivi troškovi)



12 POSTUPAKA NABAVE



Uzorak DUR-a:
Izgradnja Stonske obilaznice (DC414),
poddionice Sparagovići /
Zaradeže – Prapratno i
Prapratno – Doli





Otvoreni postupak javne nabave
velike vrijednosti



Javno otvaranje ponuda održano
4. travnja 2019.,
zaprimitljene dvije ponude

**JAVNA NABA
VA
ZA IZGRADNJU
STONSKE
OBILAZNICE (DC414),
PODDIONICE
SPARAGOVIĆI /
ZARADEŽE -
PRAPRATNO I
PRAPRATNO - DOLI**



Procijenjena vrijednost predmeta
nabave 449.159.413,00 kn
(bez PDV-a)



Odluka o odabiru ekonomski
najpovoljnije ponude u iznosu od
511.569.355,91 kn (bez PDV-a)



Jedna žalba na
dokumentaciju o nabavi



Ugovor o izvođenju radova s
odabranim ponuditeljem
zaključen 9. listopada 2019.

REKONSTRUKCIJA
POSTOJEĆEG I
IZGRADNJA DRUGOG
KOLOSIJEKA NA DIONICI
HRVATSKI LESKOVAC –
KARLOVAC



prosinac 2019.

Potpisan **Ugovor** o dodjeli
bespovratnih sredstava



prosinac 2019.

Odluka EK-a o financiranju projekta



rujan 2019.

MMPI donio **Odluku** o financiranju
projekta



rujan 2019.

Dobiveno pozitivno mišljenje
JASPERS-a



veljača 2019.

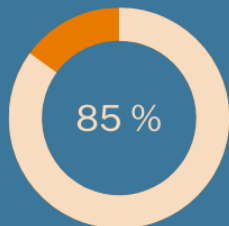
HŽI dostavio MMPI-ju dokumentaciju
za **prijavu velikog projekta**



veljača 2019.

Poziv na dostavu **projektnog
prijedloga**

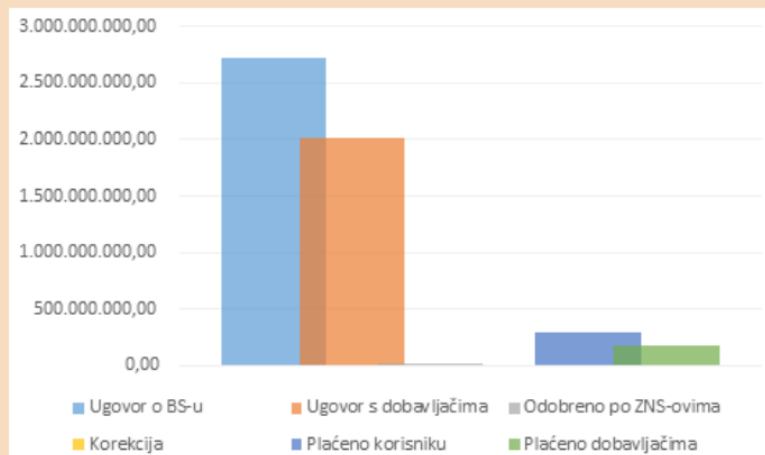
CILJ PROJEKTA je poboljšanje i nadogradnja željezničke infrastrukture u RH, čime bi se potaklo da željeznica preuzme značajno veći udio prometa u odnosu na ceste, kao održivije/nisko ugljične opcije, povećanjem kapaciteta i usluga regionalne željezničke infrastrukture i TEN-T željezničke infrastrukture.



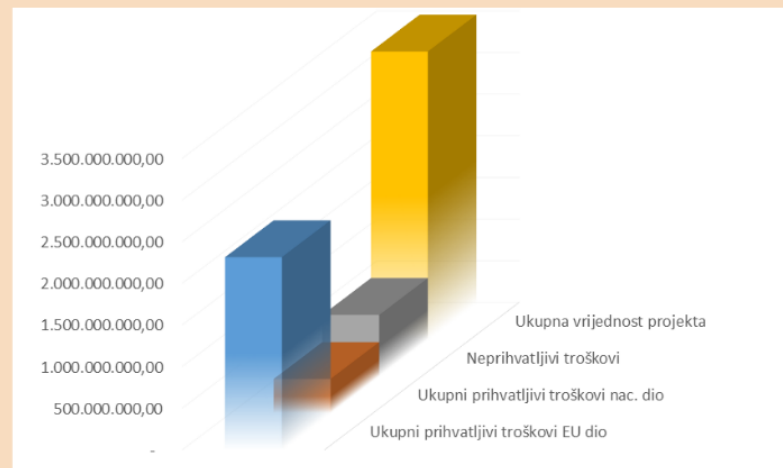
Sufinanciranje prihvatljivih troškova iz fondova EU-a

KORISNIK PROJEKTA:
HŽ Infrastruktura d.o.o.

Financijski pregled provedbe projekta do konca 2022. u kunama



Ukupna vrijednost projekta u kunama (prihvatljivi i neprihvatljivi troškovi)



12 POSTUPAKA NABAVE



Uzorak DUR-a:
Radovi na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu Projekta Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac



Otvoreni postupak javne nabave velike vrijednosti



Javno otvaranje ponuda održano u travnju 2021.,
zaprimljeno 15 ponuda

**JAVNA NABAVA
RADOVI NA
GRAĐEVINSKOM I
ELEKTROENERGETSKOM
ŽELJEZNIČKOM
INFRASTRUKTURNOM
PODSUSTAVU PROJEKTA
REKONSTRUKCIJA
POSTOJEĆEG I
IZGRADNJA DRUGOG
KOLOSIJEKA NA DIONICI
HRVATSKI LESKOVAC -
KARLOVAC**



Procijenjena vrijednost predmeta
nabave 2.042.900.000,00 kn
(bez PDV-a)



Odluka o odabiru ekonomski
najpovoljnije ponude u iznosu od
1.713.193.222,13 kn (bez PDV-a)



Jedanaest žalbi



Ugovor o izvođenju radova s
odabranom zajednicom ponuditelja
zaključen 28. srpnja 2022.

OBNOVA VOZNOG PARKA HŽ PUTNIČKOG PRIJEVOZA NOVIM ELEKTROMOTORNIM VLAKOVIMA



rujan 2020.

Potpisan **Ugovor** o dodjeli bespovratnih sredstava



ožujak 2020.

Odluke EK-a i Vlade RH o financiranju projekta



siječanj 2020.

MMPI donio **Odluku** o financiranju projekta



siječanj 2020.

Dobiveno pozitivno mišljenje **JASPERS-a**



srpanj 2019.

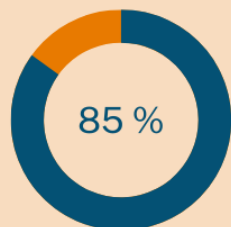
HŽPP dostavio MMPI-ju dokumentaciju za **prijavu velikog projekta**



srpanj 2019.

Poziv na dostavu **projektne prijedloga**

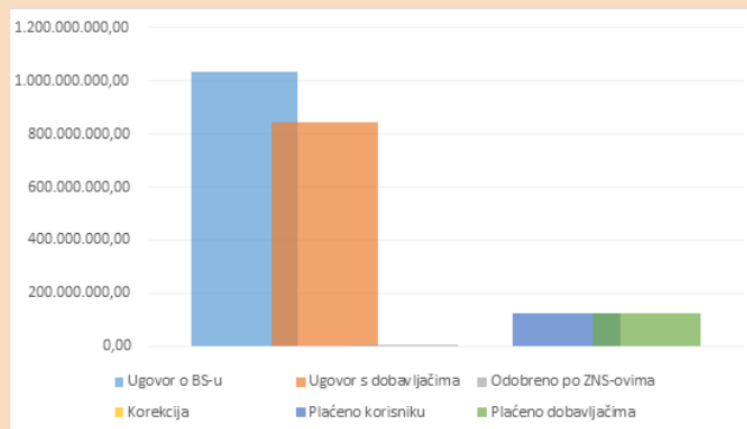
CILJ PROJEKTA je nabava i osuvremenjivanje putničkog željezničkog voznog parka povezanog s linijama u gradskom, prigradskom i regionalnom prometu, kako bi se osigurao učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz, odnosno pružile bolje usluge i posljedično dobio veći udjel u modalnoj podjeli čime bi se potaklo da željeznica preuzme značajno veći udio prometa u odnosu na ceste, povećanjem kapaciteta i usluga regionalne željezničke infrastrukture i TEN-T željezničke infrastrukture.



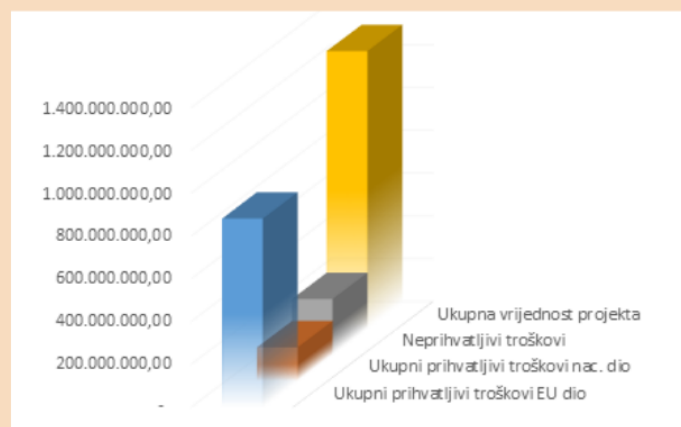
Sufinanciranje prihvatljivih troškova iz fondova EU-a

KORISNIK PROJEKTA:
HŽ Putnički prijevoz d.o.o.

Financijski pregled provedbe projekta do konca 2022. u kunama



Ukupna vrijednost projekta u kunama (prihvatljivi i neprihvatljivi troškovi)



3 POSTUPKA NABAVE



Uzorak DUR-a:
Nabava 21 novog elektromotornog vlaka, i to 11 elektromotornih vlakova za gradsko prigradski promet (EMV GPP) i 10 elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz (EMV RP)





Otvoreni postupak javne nabave
velike vrijednosti



Javno otvaranje ponuda održano u
kolovozu 2020.,
zaprimljena jedna ponuda

**JAVNA NABAVA
NABAVA 21 NOVOG
ELEKTROMOTORNOG
VLAKA, I TO 11
ELEKTROMOTORNIH
VLAKOVA ZA GRADSKO
PRIGRADSKI PROMET
(EMV GPP) I 10
ELEKTROMOTORNIH
VLAKOVA ZA REGIONALNI
PRIJEVOZ (EMV RP)**



Procijenjena vrijednost predmeta
nabave 978.032.529,00 kn
(bez PDV-a)



Odluka o odabiru ekonomski
najpovoljnije ponude u iznosu od
844.714.060,00 kn (bez PDV-a)



Tri žalbe i
dva sudska spora



Ugovor o nabavi s odabranim
dobavljačem
zaključen 17. studenoga 2020.

**Korištenje ukupno raspoloživih sredstava u PO 7 *Povezanost i mobilnost*
(nacionalni i EU dio) u EUR prema specifičnom cilju**

SPECIFIČNI CILJ	RASPOLOŽIVA SREDSTVA U EUR	OBJAVLJENI POZIVI	UGOVORENO	ISPLAĆENO
7a1	449.411.769,20	570.210.807,14	568.923.647,08	474.293.519,14
7b1	21.176.470,80	21.474.550,40	21.435.218,00	3.118.118,71
7i1	43.971.577,91	32.910.939,62	47.007.049,99	4.216.762,67
7ii1	141.176.471,43	176.559.938,73	147.965.853,48	64.959.540,47
7ii2	235.294.119,05	262.457.113,91	254.400.018,76	141.394.167,71
7ii3	100.560.985,30	113.951.022,47	113.951.022,47	104.567.377,37
7iii1	514.733.136,00	873.432.145,86	866.223.673,17	257.965.796,92
Ukupno	1.506.324.529,69	2.050.996.518,13	2.019.906.482,95	1.050.515.282,99

PRAĆENJE PROVEDBE PO 7 POVEZANOST I MOBILNOST I IZVJEŠTAVANJE

Za praćenje provedbe i koordinaciju ESI fondova u cjelini, kao i za praćenje provedbe OPKK-a, ovlaštena su tijela, koja su osnovana u cilju pridonosa učinkovitog korištenja sredstava EU-a te sustavnog i redovitog izvještavanja kako bi se dobio jasan uvid u aktivnosti sustava upravljanja i kontrola te u relevantne financijske podatke.

Nacionalni koordinacijski odbor i
Pododbor za koordinaciju i
praćenje provedbe ESI fondova

Godišnja izvješća o
provedbi

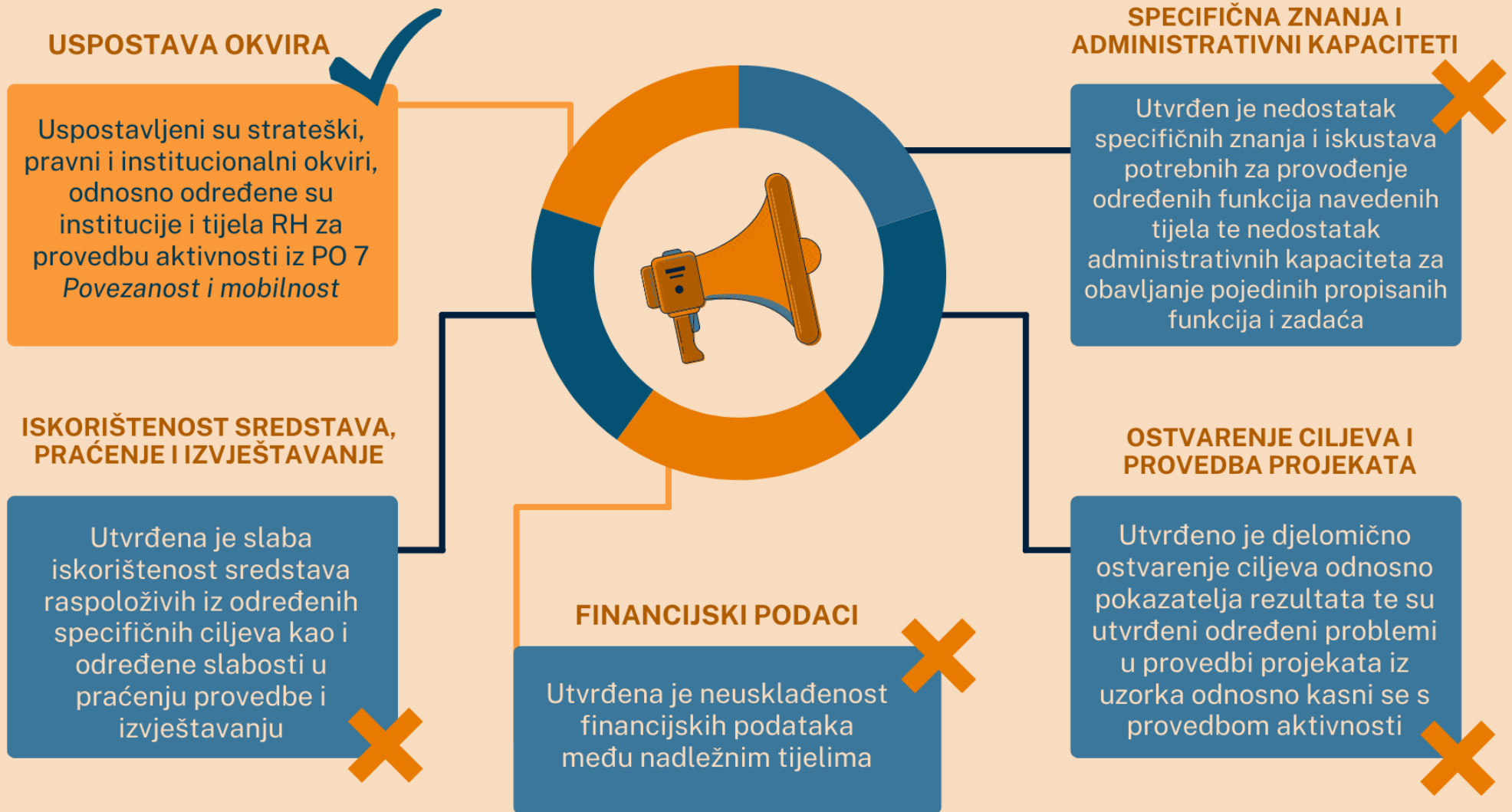
Izvjeshća za Hrvatski
sabor



Odbor za praćenje
OPKK

Godišnji pregledni
sastanak

Državni ured za reviziju ocijenio je da su aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, koje nadležne institucije i tijela RH poduzimaju, **djelomično učinkovite** te je subjektima dana **31 preporuka**.



SAŽETAK

Državni ured za reviziju obavio je reviziju učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 (dalje u tekstu: PO 7) *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.

Predmet revizije bile su aktivnosti koje se provode i financiraju kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost* te ostvareni rezultati provedbe od 2014. do konca 2022., u odnosu na planirane ciljeve. Revizijom je obuhvaćena i provedba tri velika projekta iz sektora prometa koji se financiraju iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Cilj revizije bio je ocijeniti učinkovitost provedbe aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* na temelju uvida u primjenu strateškog, pravnog i institucionalnog okvira te provedbu projekata iz uzorka, analize podataka o statusu pokazatelja rezultata i financijskih podataka do konca 2022.

Posebni ciljevi revizije bili su: provjeriti i analizirati propise/dokumente koji definiraju strateški, pravni i institucionalni okvir za funkcioniranje tijela nadležnih za provedbu aktivnosti; provjeriti funkcioniranje unutarnjih ustrojstvenih jedinica te raspodjelu poslova u tijelima nadležnim za obavljanje aktivnosti i ocijeniti obavljaju li nadležna tijela (subjekti revizije) poslove određene strateškim, pravnim i institucionalnim okvirom; provjeriti ostvarenje ciljeva definiranih za provedbu aktivnosti na temelju ostvarenja definiranih pokazatelja rezultata; ocijeniti provedbu aktivnosti, prema ugovorima o dodjeli bespovratnih sredstava, za velike projekte iz uzorka te ocijeniti efikasnost nadležnih tijela u korištenju financijskih sredstava raspoloživih iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Subjekti revizije bila su tijela nadležna za provedbu aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije (Kordinacijsko tijelo i Upravljačko tijelo), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (Posredničko tijelo razine 1), Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije (Posredničko tijelo razine 2) i Ministarstvo financija – Nacionalni fond (Tijelo za ovjeravanje) te Hrvatske ceste d.o.o. (korisnik projekta), HŽ Putnički prijevoz d.o.o. (korisnik projekta) i HŽ Infrastruktura d.o.o. (korisnik projekta).

Revizijom je, između ostalog, utvrđeno sljedeće:

- MMPI, kao tijelo nadležno za izradu, elaboraciju prometnih politika te praćenje provedbe Strategije prometnog razvoja RH za razdoblje od 2017. do 2030., ne prati ostvarenje ciljeva Strategije s obzirom na to da Strategija prometnog razvoja iz 2017. ne sadrži kvantificirane ciljne vrijednosti, a time ni mjerljive pokazatelje uspješnosti. Slijedom navedenog, nije moguće ocijeniti pridonose li aktivnosti provedene u PO 7 *Povezanost i mobilnost* ostvarenju navedenih ključnih ciljeva Strategije prometnog razvoja iz 2017.
- U određenim ustrojstvenim jedinicama MRRFEU-a dolazi do preklapanja funkcija, odnosno djelatnici Službe za komunikaciju i promotivne aktivnosti, u Sektoru za komunikaciju i jačanje kapaciteta u području fondova EU-a (koji je dio Uprave za strateško planiranje i koordinaciju fondova EU-a, odnosno Kordinacijskog tijela), obavljaju i funkciju Upravljačkog tijela u dijelu vidljivosti i komunikacije te nisu uspostavljeni odjeli koji bi mogli samostalno preuzeti funkciju Kordinacijskog i Upravljačkog tijela u dijelu komunikacijskih aktivnosti.

- Iako rok za donošenje Strategije vrednovanja ESI fondova nije bio definiran, MRRFEU nije pravodobno donio Strategiju vrednovanja ESI fondova ni Upute za provođenje vrednovanja. MRRFEU je, kao Upravljačko tijelo, prvo donio Plan vrednovanja OPKK-a (2016.), u kojem je provedba vrednovanja prioriternih osi OPKK-a bila predviđena od ožujka 2018. do svibnja 2019., Strategija vrednovanja donesena je u travnju 2018., dok su Upute za provođenje vrednovanja donesene u ožujku 2019.
- Do konca 2022., u okviru vrednovanja na razini OPKK-a, završena su tri od 13 prvotno planiranih vrednovanja: Vrednovanje učinka podrške pod PO 3 Poslovna konkurentnost, Vrednovanje sustava odabira projekata, uključujući postupke izravne dodjele bespovratnih sredstava te *ad hoc* vrednovanje PO 4 Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije.
- Postoji značajno financijsko odstupanje od Plana vrednovanja OPKK-a u pogledu predviđenih vrijednosti nabave usluge vrednovanja PO 7 *Povezanost i mobilnost* (smanjenje procijenjene vrijednosti predmeta nabave s 220.000,00 EUR na 200.000,00 kn), kao i drugih prioriternih osi te značajno odstupanje vrijednosti sklopljenih ugovora vrednovanja PO 7 *Povezanost i mobilnost* (192.500,00 kn s PDV-om), u odnosu na vrijednost ugovora za provedeno vrednovanje PO 3 (1.350.079,22 kn), iako su prvotno planirane procijenjene vrijednosti u Planu vrednovanja OPKK-a bile istovjetne. S obzirom na navedeno dovedena je u pitanje mogućnost izvršenja i kvaliteta potrebne usluge, koja je od strateške važnosti za RH, a čiji bi rezultati trebali pridonijeti planiranju i provedbi novog programskog razdoblja 2021. – 2027. Također, iako su za predmetne usluge pristigle valjane ponude, značajno smanjenje procijenjene vrijednosti moglo je rezultirati poništenjem postupka javne nabave (u slučaju nepristizanja nijedne valjane ponude). MRRFEU je time preuzeo značajan rizik jer bi poništenje prvotnog postupka javne nabave i pokretanje novog postupka onemogućilo provedbu samog vrednovanja do konca 2023.
- Vrednovanje PO 7 *Povezanost i mobilnost* nije završeno do roka predviđenog Ugovorom o uslugama vrednovanja zaključenog s vanjskim izvršiteljem. Iako je nacrt završnog izvješća dostavljen MRRFEU-u u rujnu 2022., finalizacija i usvajanje završnog izvješća, kao ni predstavljanje nalaza vrednovanja, nije obavljeno u roku predviđenom vremenskim okvirom utvrđenim u početnom izvješću i međuizvješću (listopad i studeni 2022.). Iako je izvršitelj u početnom izvješću te u finalnoj verziji međuizvješća ukazao na moguće rizike koji mogu bitno utjecati na kvalitetnu i pravodobnu provedbu Ugovora, kao što su nepoštovanje danih rokova za dostavu informacija od strane naručitelja ili kašnjenje u dostavi komentara na dostavljena izvješća, MRRFEU navedene rizike nije otklonio. Također, promjene u metodologiji, odnosno dodatne obrade podataka u vezi s definiranjem „proxy” pokazatelja prouzročile su dodatno radno opterećenje i kašnjenje u odnosu na predviđeni plan provedbe Ugovora. Slijedom prethodno navedenog, izvršitelj je zatražio produljenje ugovornog roka.
- Nakon završetka procesa vrednovanja, prema Strategiji vrednovanja OPKK-a, predviđeno je praćenje provedbe preporuka iz završnog izvješća o vrednovanju zbog čega je trebao biti izrađen akcijski plan s konkretnim mjerama koje je potrebno poduzeti za provedbu preporuka, s imenom odgovorne osobe i rokom za provedbu preporuka te se o navedenom trebalo raspravljati na sjednicama MERS-a. Do konca 2022. akcijski plan za provedbu preporuka nije donesen jer proces vrednovanja nije završen.

- Podaci o vrijednosti ovjerenih sredstava koje vode MRRFEU, kao Upravljačko tijelo, i Nacionalni fond, kao Tijelo za ovjeravanje, nisu usklađeni.
- MMPI je, od veljače 2017. do konca lipnja 2022., koristio instrument Tehničke pomoći u iznosu od 70.451.446,88 kn s PDV-om (za dva ugovora). U 2017. MMPI je zaključio *Ugovor za uslugu strateškog nadzora i tehničke pomoći vezano za provedbu Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija“* s vanjskim izvršiteljem usluge (razdoblje provedbe od veljače 2017. do veljače 2019.). U lipnju 2019. MMPI je zaključio *Ugovor za tehničku pomoć u provedbi funkcija tijela u sustavu upravljanja i kontrole EU fondova* s vanjskim izvršiteljem usluge (razdoblje provedbe do iskorištenosti procijenjene vrijednosti, a najkasnije do konca 2023.). Pri izračunu procijenjene vrijednosti drugog predmeta nabave (Ugovora o nabavi usluge Tehnička pomoć u provedbi funkcija tijela u sustavu upravljanja i kontrole EU fondova), MMPI je koristio prethodno stečeno iskustvo izvršenja *Ugovora za uslugu strateškog nadzora i tehničke pomoći vezano za provedbu OPKK-a*. Iako je MMPI raspolagao iskustvom iz prethodnog ugovora po pitanju planiranja potrebnih radnih dana stručnjaka, gdje je već bilo utvrđeno značajno odstupanje izvršenih radnih dana, u odnosu na količinu predviđenu dokumentacijom o nabavi (dalje u tekstu: DON), i iako su oba ugovora izvršena unutar procijenjene vrijednosti nabave, pri sastavljanju DON-a (troškovnika) za drugi ugovor, količina radnih dana potrebnih za izvršenje ponovno nije bila realno izražena. Analizom ugovornih troškovnika i stvarnog izvršenja za oba ugovora utvrđeno je značajno odstupanje u iznosu od 9.823.921,88 kn ili 169,9 % za prvi ugovor i 35.956.845,00 kn ili 438,7 % za drugi ugovor (do 30. lipnja 2022.). Zbog nerealno utvrđenog broja potrebnih radnih dana (ključnih i ostalih stručnjaka) te odredbe ugovora da se izvršavaju do iznosa procijenjene vrijednosti nabave, omogućeno je prihvaćanje ponuda sa znatno nižom cijenom, u odnosu na procijenjenu vrijednost nabava i stvarno izvršenu vrijednost ugovora. Slijedom navedenog, postoji mogućnost da svim gospodarskim subjektima nisu bile na raspolaganju sve informacije o opsegu usluge kako bi valjano izradili ponudu, iako je odredbama Pravilnika o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave (Narodne novine 65/17) definirano da se DON izrađuje na način da sadrži sve potrebne podatke koji gospodarskom subjektu omogućavaju izradu zahtjeva za sudjelovanje ili ponude.
- Usporedbom funkcija iz nadležnosti PT 1 definiranih Uredbom (EU) br. 1303/2013, Uredbom o tijelima u SUK-u, Pravilnikom o unutarnjem redu MMPI-ja i opisu aktivnosti iz *Ugovora o nabavi usluge Tehnička pomoć* u provedbi funkcija tijela u sustavu upravljanja i kontrole EU fondova, utvrđeno je da je u DON-u bio naveden značajan broj aktivnosti koje su, prema navedenim propisima i Pravilniku o unutarnjem redu, u nadležnosti Uprave za EU fondove i strateško planiranje MMPI-ja kao PT 1, a koje je trebao obaviti izvršitelj ugovorene usluge.
- MMPI ne posjeduje dokumentaciju o provedbi analize opravdanosti ugovaranja usluga vanjskih stručnjaka kojom se analiziraju prednosti i eventualni nedostaci vlastitih administrativnih kapaciteta (nepostojanje specijaliziranih znanja i iskustva) u odnosu na ugovaranje usluga vanjskih stručnjaka.

- Procedura za provođenje *ex-ante* provjera nabave (koju provodi SAFU kao PT 2) detaljno je i jasno razrađena u Zajedničkim nacionalnim pravilima i Priručniku o postupanju za PT 2, kao i rokovi za zaključenje postupka *ex-ante* provjere nabave. Međutim, rokovi za provođenje *ex-post* provjera nabave (koju također provodi SAFU kao PT 2) nisu detaljno ni jasno definirani. Slijedom navedenog, u određenim situacijama dolazi do dugotrajnih postupaka provedbe *ex-post* provjera nabave. Zbog dugotrajnosti i nemogućnosti okončanja postupka *ex-post* provjera nabave, do roka za odobrenje zahtjeva na nadoknadom sredstava (ZNS), SAFU povezane troškove nabave, u određenim slučajevima, izuzima u potpunosti ili zadržava 25,0 % potraživanih sredstava do završetka *ex-post* provjere nabave, što može imati utjecaja na likvidnost korisnika i dovodi do administrativne opterećenosti korisnika te određene neizvjesnosti i nesigurnosti u daljnjoj provedbi projekta.
- U SAFU-u, kao PT 2, nedostaje administrativnih kapaciteta (manje zaposlenih u odnosu na broj sistematiziranih radnih mjesta), s naglaskom na nedostatak specijaliziranih znanja za određena područja. Iako SAFU, kao PT 2, koristi usluge vanjskih stručnjaka u okviru Tehničke pomoći, u određenim slučajevima, potreba za ugovaranjem takve usluge nije na vrijeme utvrđena, što je utjecalo na dugotrajnost postupka *ex-post* provjere nabave (primjer *ex-post* provjera nabave u okviru projekta *Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima*).
- Uspostavljen je institucionalni okvir za funkcioniranje tijela u sustavu upravljanja i kontrole (dalje u tekstu: tijela u SUK-u), međutim, utvrđen je nedostatak specifičnih znanja i iskustava potrebnih za provođenje određenih funkcija navedenih tijela, zbog čega se tijela u SUK-u oslanjaju na usluge vanjskih stručnjaka. Slijedom navedenog, utvrđena je potreba da tijela u SUK-u provode i dokumentiraju detaljne i redovite analize potreba za specifičnim znanjima i vještinama kojima ne raspolažu njihovi administrativni kapaciteti. Nadalje, potrebno je da, na temelju rezultata provedenih analiza, tijela u SUK-u educiraju postojeće kapacitete u područjima za koja se utvrdi manjak određenog znanja i iskustva i/ili zaposle nove djelatnike koji njima raspolažu. U slučaju identifikacije stvarnih potreba za uslugama vanjskih stručnjaka, potrebno je donijeti jasne smjernice kako bi se opravdao i dokumentirao navedeni angažman te redovito pratilo rezultate rada vanjskih stručnjaka, procjenjivalo njihovu uspješnost i osigurao prijenos znanja na interne kapacitete tijela u SUK-u.
- Od 17 pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja utvrđenih u OPKK-u za PO 7 *Povezanost i mobilnost*, za 14 pokazatelja ili 82,4 % nije ostvarena ciljna vrijednost, a za tri pokazatelja ciljna vrijednost je ostvarena ili premašena. Od navedenih 14 pokazatelja koji nisu ostvarili ciljnu vrijednost, za četiri pokazatelja ostvarena vrijednost je, do 31. prosinca 2022., iznosila nula, dok je ostvarenje pet pokazatelja blizu ciljne vrijednosti. Iako je Europska komisija novom verzijom OPKK-a (v.13.0) odobrila smanjenje ciljne vrijednosti jednog pokazatelja te brisanje dva pokazatelja, do konca 2022. polovina pokazatelja predviđenih OPKK-om nije dosegla razinu ostvarenosti približnu ciljnoj vrijednosti za 2023.
- Od deset pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju utvrđenih u OPKK-u za PO 7 *Povezanost i mobilnost*, za šest pokazatelja, do 31. prosinca 2021., nije ostvarena ciljna vrijednost (od kojih je ostvarenje jednog pokazatelja blizu ciljne vrijednosti), za jedan pokazatelj je ostvarena ciljna vrijednost, dok za tri pokazatelja nema dostupnih podataka za 2021.

- Ostvarenje pokazatelja u okviru PO 7 *Povezanost i mobilnost* ovisi o provedbi 118 ugovorenih projekata (do konca 2023.), od kojih je 55 projekata završeno (46,6 %). Također, nadležna tijela će od Europske komisije tražiti odobrenje za faziranje jedanaest projekata, odnosno da se njihova provedba, koja je započela u programskom razdoblju 2014. – 2020., nastavi u novom programskom razdoblju 2021. – 2027.
- Od šest pokazatelja uspješnosti PO 7 *Povezanost i mobilnost*, za tri pokazatelja nije ostvarena ciljna vrijednost (od kojih je ostvarenje jednog pokazatelja blizu ciljne vrijednosti), jedan pokazatelj je ostvario ciljnu vrijednost, a za dva pokazatelja ciljna vrijednost je premašena.
- Prema usporedbi svih objavljenih verzija popisa velikih projekata koji je sastavni dio OPKK-a, provedba velikih projekata iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* uvelike kasni, u odnosu na prvotni plan. Početak provedbe svih velikih projekata iz sektora prometa odgađao se te se rok za njihov završetak produljivao i do pet godina. Nadležna tijela nisu realno planirala vrijeme potrebno za kvalitetnu pripremu i provedbu velikih projekata, što će u slučaju projekta *Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci* dovesti do značajnog opterećenja državnog proračuna u kojem se trebaju osigurati sredstva za završetak provedbe navedenog projekta s obzirom na to da preostali dio radova na projektu *Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci*, koji je započeo u programskom razdoblju 2007. – 2013., neće biti završen ni u programskom razdoblju 2014. – 2020., odnosno do konca 2023. Također, s obzirom na sporu provedbu (započeti tek pripremni radovi), projekt *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja novog, drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac* će se fazirati, dok za projekt *Nabava i modernizacija voznog parka za HŽ Putnički prijevoz* postoji rizik da dio vlakova neće biti isporučen do konca 2023.
- Projekt *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom* u završnoj je fazi provedbe te će raspoloživa sredstva predviđena Ugovorom o bespovratnim sredstvima biti iskorištena, a sredstva namijenjena financiranju dodatnih troškova u vezi s navedenim projektom predviđena su u financijskom planu Hrvatskih cesta za 2023. Također, nadležna tijela donijela su tri odluke o nepravilnostima u ukupnom iznosu od 106.701.615,72 kn ili 3,3 % vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima s dodacima te su za dvije odluke o nepravilnostima u tijeku postupci odlučivanja UT-a o izjavljenim žalbama Hrvatskih cesta. Iako su nadležna tijela donijela odluke o nepravilnostima te je došlo do kažnjenja u provedbi određenih aktivnosti projekta, kažnjenja su nastupila iz objektivnih razloga te su Hrvatske ceste, kao korisnik projekta, u suradnji s nadležnim tijelima, pravodobno otklanjale poteškoće koje su nastupile tijekom provedbe projektnih aktivnosti.

- HŽI nije realno procijenio opseg usluge projekatana za pripremu projekta *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac*, vrijeme potrebno za pripremu projekta kao ni rizike koji bi mogli utjecati na provedbu Ugovora o bespovratnim sredstvima. HŽI je koristio usluge projekatana za pripremu projekta. Iako je predaja zahtjeva za ishođenjem pravomoćnih građevinskih dozvola bila jedna od ugovornih obveza projekatana, do vremena obavljanja revizije nije ishođen dio pravomoćnih građevinskih dozvola. Također, HŽI je projektantu, u veljači 2021., nakon izvršene primopredaje isplatio završni dio plaćanja na temelju čega je projektantu plaćeno ugovorenih 7,1 milijun EUR (uz osnovni Ugovor zaključena su tri dodatka Ugovoru). Od navedenog iznosa 4,3 milijuna EUR ili 60,5 % plaćeno je iz nacionalnih sredstava, iako to prvotno ugovorom nije bilo predviđeno (bilo je predviđeno sufinancirati iz nacionalnih sredstava 825.000,00 EUR ili 15,0 % od osnovnog ugovora koji je iznosio 5,5 milijuna EUR). Nadalje, zbog problematike s ishođenjem građevinskih dozvola, HŽI je za istu uslugu pripreme dokumentacije i predaje zahtjeva za ishođenjem preostalih građevinskih dozvola ponovno ugovorio navedenu uslugu s novim projektantom na temelju narudžbenice u iznosu od 199.000,00 kn (bez PDV-a). Tijekom upravljanja ugovorom za pripremu projekta i preostale projektne dokumentacije u dijelu provjere uredne isporuke ugovorenih usluga, a prije konačnog plaćanja usluge, HŽI je propustio utvrditi manjkavost dostavljene dokumentacije, što je utjecalo na proces ishođenja građevinskih dozvola potrebnih za početak radova te je dio usluge morao ponovno ugovoriti s drugim projektantom, što je dodatno povećalo iznos financiranja iz nacionalnih sredstava.
- Postupak nabave za izvođenje radova na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac* bio je dugotrajan zbog zaprimljenih jedanaest žalbi i dugotrajnog postupka pregleda i ocjene ponuda te donošenja Odluke o odabiru. Također, pokrenuta je tužba pred Visokim upravnim sudom u vezi s Odlukom o odabiru, a o kojoj će se odlučivati na temelju mišljenja Suda Europske unije. Sve prethodno navedene okolnosti utječu na provedbu navedenog projekta. Projekt se ne provodi dinamikom kakva je predviđena Ugovorom o bespovratnim sredstvima te neće biti završen do konca 2023. zbog čega će nadležna tijela, od Europske komisije, tražiti odobrenje za faziranje projekta.
- Na dugotrajnost provedbe postupka javne nabave za izvođenje radova na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac*, uz objektivne okolnosti u vezi s izjavljenim žalbama gospodarskih subjekata, koje su najvećim dijelom bile odbijene (ali su utjecale na produžetak roka za podnošenjem ponuda), utjecala je i činjenica da HŽI nije realno planirao vrijeme potrebno za pregled i ocjenu pristiglih ponuda.
- Projekt *Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima* je u fazi provedbe Ugovora o nabavi. Došlo je do kašnjenja u provedbi određenih aktivnosti projekta, odnosno kasnilo se s isporukom prvog vlaka u odnosu na ugovorenu dinamiku isporuke (kašnjenje od mjesec dana) koje je nastupilo iz objektivnih razloga u vezi s poremećajem na tržištu (povećanje cijena rada, materijala i njihova nedostupnost). Također, postoji rizik da dio vlakova neće biti isporučen do konca 2023., odnosno da će se provedba projekta morati nastaviti u novom programskom razdoblju 2021. – 2027.

- Za projekt *Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima*, postupak *ex-post* provjere nabave 21 novog elektromotornog vlaka, i to jedanaest elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski promet (EMV GPP) i deset elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz (EMV RP), koji vrši PT 2 (SAFU), trajao je 24 mjeseca. Tijekom provedbe *ex-post* provjere nabave SAFU je, između ostalog, provjeravao jesu li dva od četiri postavljena kriterija za odabir ekonomski najpovoljnije ponude bila restriktivna, odnosno je li omogućeno učinkovito nadmetanje u navedenom postupku, s obzirom na to da je pristigla samo jedna ponuda (unatoč donesenim odlukama DKOM-a i Visokog upravnog suda koji su razmatrali isto te činjenice da je tijekom postupka *ex-ante* provjere nabave komentirao kriterije za odabir ekonomski najpovoljnije ponude i utvrdio da je HŽPP propisao kriterije za odabir ponude koji nisu diskriminirajući i povezani su s predmetom nabave). Također, SAFU je u *ex-post* provjeri nabave propitkivao odgovara li jedina pristigla ponuda DON-u te je navedeno želio utvrditi odlaskom na terensku provjeru (provjerom isporučenih vlakova), iako je utvrđeno da navedeno nije uvijek praksa u okviru *ex-post* provjera nabave. Nadalje, SAFU je 24. siječnja 2023. donio zaključak o tome da je postupak predmetne javne nabave proveden bez utvrđenih nepravilnosti. Tijekom navedenog postupka, korisniku su izuzeta sredstva za troškove pravdane kroz ZNS-ove. U prosincu 2022. dobavljač je HŽPP-u ispostavio račun u kojem potražuje sredstva za isporučena tri vlaka. Slijedom navedenog, utvrđeno je da tijekom 24 mjeseca trajanja *ex-post* provjere postupka nabave korisnik (HŽPP) nije mogao potraživati drugu ratu predujma na koju ima pravo prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima te je postojao rizik da neće imati dovoljno sredstava za plaćanje dospjelih obveza prema dobavljaču, što je moglo imati direktan utjecaj na likvidnost korisnika. S obzirom na dugotrajnost postupka *ex-post* provjere nabave, SAFU je, kao PT 2, propustio poduzeti aktivnosti kako bi učinkovito upravljao procesom *ex-post* provjere nabave te nije pravodobno utvrdio potrebu za ugovaranjem usluge vanjskog stručnjaka, u okviru Tehničke pomoći, ni osigurao primjereni pristup koji zahtijeva provedba strateški važnih projekata kako bi se skratio proces *ex-post* provjere nabave.
- Tijela u SUK-u su, za provedbu aktivnosti financiranih iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, ugovorila 34,1 % više sredstava u odnosu na raspoloživa sredstva. S obzirom na to da se dio ugovorenih projekata neće provesti do konca 2023., neiskorištena sredstva usmjerit će se na financiranje „viška” ugovorenih projekata (preugovaranje – engl. *overbooking*). Najmanje je sredstava iskorišteno (isplaćeno korisnicima) te ovjereno za aktivnosti koje se financiraju iz investicijskog prioriteta 7b (*Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta*) i njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7b1 (*Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa*) te investicijskog prioriteta 7i (*Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T*) i njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7i1 (*Duljina novih i nadograđenih obala luke*).
- Sjednice Nacionalnog koordinacijskog odbora (NKO) i Pododbora za koordinaciju i praćenje provedbe ESI fondova (Pododbor) nisu održavane redovito, odnosno u skladu s njihovim poslovniciima o radu. Do konca 2023. održano je devet sjednica NKO-a, i to dva puta godišnje 2017., 2018., 2020. i 2021. te jedna sjednica 2022., dok Poslovnik o radu NKO-a propisuje kvartalno održavanje sjednica. Također, Pododbor se do konca 2023. sastao 17 puta, odnosno tri puta godišnje tijekom 2015., 2016., 2017. i 2019., dva puta 2018. te jednom tijekom 2020., 2021. i 2022., dok Poslovnik o radu Pododbora propisuje održavanje sjednica jednom mjesečno.

- Na sjednicama Odbora za praćenje OPKK nije se kontinuirano raspravljalo o provedbi Plana vrednovanja, iako je Poslovníkom Odbora za praćenje OPKK predviđeno da članovi Odbora analiziraju rezultate u vezi s praćenjem provedbe vrednovanja OPKK-a te imaju zadaću posebno razmatrati napredak postignut u provedbi Plana vrednovanja i korake koji proizlaze iz zaključaka vrednovanja. Na samo pet (2015., 2017., 2019., 2021. i 2022.) od 18 održanih sjednica Odbora za praćenje OPKK (od 2014. do konca 2022.) raspravljalo se o vrednovanju.

Na temelju navedenog Državni ured za reviziju ocijenio je da su aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, koje nadležne institucije i tijela RH poduzimaju, **djelomično učinkovite**.

Državni ured za reviziju je subjektima revizije dao sljedeće preporuke:

- Izmijeniti i/ili nadopuniti Strategiju prometnog razvoja iz 2017. mjerljivim pokazateljima (kvantitativnim i/ili kvalitativnim) kako bi se moglo pratiti ostvarenje njezinih ciljeva, a pritom i ocijeniti pridonose li aktivnosti provedene u PO 7 *Povezanost i mobilnost* ostvarenju ciljeva Strategije, odnosno pri izradi Strategije za novo programsko razdoblje, u skladu s odredbama Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem RH, novom Strategijom definirati kvantificirane ciljne vrijednosti te mjerljive pokazatelje uspješnosti. (MMPI)
- Poduzeti aktivnosti u vezi s izmjenom Uredbe o unutarnjem ustrojstvu na način da se uspostave odjeli s jasno razdijeljenim funkcijama KT-a i UT-a, u dijelu vidljivosti i komunikacije te uskladiti Pravilnik o unutarnjem redu. (MRRFEU)
- Pravodobno donijeti Strategiju vrednovanja ili drugi odgovarajući dokument za provedbu evaluacije za novo programsko razdoblje 2021. – 2027. (MRRFEU)
- S obzirom na propuste utvrđene tijekom provedbe programskog razdoblja 2014. – 2020., pravodobno i realno planirati i obavljati sve aktivnosti u vezi s donošenjem i provedbom Plana vrednovanja programskih dokumenata novog programskog razdoblja 2021. – 2027. (određivanje rokova provedbe vrednovanja, određivanje procijenjene vrijednosti). (MRRFEU)
- Redovito usklađivati financijske podatke o provedbi aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*. (NF i MRRFEU)
- Redovito obavljati i dokumentirati detaljne analize procjene potreba korištenja usluga vanjskih stručnjaka na način da analizira prednosti i eventualne nedostatke vlastitih administrativnih kapaciteta te identificira konkretna područja i specijalizirana znanja i vještine potrebne pri obavljanju funkcija PT 1, a ne posjeduju ih djelatnici. (MMPI)
- Dodatno educirati djelatnike na temelju zaključaka provedenih analiza procjene potreba korištenja usluga vanjskih stručnjaka, a ugovarati isključivo stvarno utvrđene potrebne usluge vanjskih stručnjaka. (MMPI)
- DON izrađivati u skladu s Pravilnikom o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave, na način da sadrži sve potrebne podatke koji gospodarskom subjektu omogućavaju izradu zahtjeva za sudjelovanje ili ponude. (MMPI)

- Detaljnije razraditi proceduru i utvrditi rokove za provođenje *ex-post* provjera nabave (u suradnji s UT-om) kako bi se provjere ubrzale i unaprijedila njihova učinkovitost te pravodobno podmirivale obveze prema dobavljačima. (SAFU)
- Poduzeti aktivnosti za popunjavanje slobodnih radnih mjesta, s naglaskom na jačanje administrativnih kapaciteta PT 2 specifičnim znanjima i vještinama. (SAFU)
- Pravodobno provoditi analize potrebe ugovaranja usluga vanjskih stručnjaka za PT 2 te, slijedom navedenog, pravodobno pokretati postupke njihove nabave kada se za time utvrdi potreba. (SAFU)
- Ubrzati aktivnosti potrebne za provedbu projekata o kojima ovisi dostignuće ciljne vrijednosti pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja, pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju i pokazatelja uspješnosti PO 7 *Povezanost i mobilnost* kako bi se ostvarili ciljevi aktivnosti koje se provode kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, a time i ciljevi OPKK-a te izbjegli eventualni povrati sredstava. (svi subjekti revizije)
- Realno planirati opseg usluge potrebne za pripremu projektne dokumentacije kako bi se iskoristilo što više sredstava iz EU fondova, a smanjilo opterećenje na sredstva državnog proračuna. (HŽI)
- Učinkovito upravljati ugovorima o nabavi na način da se konačne isplate vrše tek nakon što se jasno i nedvojbeno utvrdi da je predmet ugovora uredno izvršen. (HŽI)
- Realno planirati rokove potrebne za pregled i ocjenu ponuda. (HŽI)
- Ubrzati aktivnosti u vezi s provedbom projekata koji se financiraju iz specifičnih ciljeva u kojima je preostalo raspoloživih sredstava kako bi se povećali iznosi ovjerenih i isplaćenih sredstava, odnosno kako bi se, do konca 2023., maksimalno iskoristila raspoloživa sredstva iz EU fondova. (svi subjekti revizije)
- Redovito obavljati propisane zadaće i poslove u cilju što učinkovitije koordinacije i praćenja provedbe ESI fondova, uključujući OPKK, s obzirom na važnost rada NKO-a i Pododbora za koordinaciju i praćenje provedbe ESI fondova osigurati kontinuirano održavanje sjednica. (MRRFEU)
- Kontinuirano pratiti napredak provedbe vrednovanja na sjednicama Odbora za praćenje programskih dokumenata. (MRRFEU)

Državni ured za reviziju mišljenja je da bi provedba navedenih preporuka pridonijela otklanjanju utvrđenih nedostataka i propusta, čime bi se povećala učinkovitost provedbe aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

IZVJEŠĆE O OBAVLJENOJ REVIZIJI UČINKOVITOSTI

PROVEDBA AKTIVNOSTI IZ PRIORITETNE OSI 7 *POVEZANOST I MOBILNOST* OPERATIVNOG PROGRAMA KONKURENTNOST I KOHEZIJA 2014. – 2020.

Na temelju odredaba članaka 19. i 21. Zakona o Državnom uredu za reviziju (Narodne novine 25/19), obavljena je revizija učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.

Revizija je obavljena na način i prema postupcima utvrđenim Okvirom profesionalnih načela, standarda i smjernica Međunarodne organizacije vrhovnih revizijskih institucija (INTOSAI) (Narodne novine 17/20) i Kodeksom profesionalne etike državnih revizora.

Postupci revizije provedeni su od 15. veljače 2022. do 3. ožujka 2023.

UVOD

Ključni strateški okvir Europske unije (dalje u tekstu: EU) za programsko razdoblje 2014. – 2020. čine Kohezijska politika¹, Strategija Europa 2020² i pojedine sektorske javne politike. **Kohezijska politika** jedna je od najznačajnijih javnih politika EU-a za koju je, u programskom razdoblju 2014. – 2020., izdvojeno 399.706.913.549,00 EUR iz EU fondova³. Navedenom Kohezijskom politikom utvrđeno je sljedećih **jedanaest tematskih ciljeva** za poticanje rasta u programskom razdoblju 2014. – 2020.:⁴

- jačanje istraživanja, tehnološkog razvoja i inovacija
- poboljšani pristup, korištenje te kvaliteta informacijskih i komunikacijskih tehnologija
- jačanje konkurentnosti malih i srednjih poduzeća, poljoprivrednog sektora te sektora ribarstva i akvakulture
- podrška prijelazu prema ekonomiji temeljenoj na niskoj razini emisije CO₂ u svim sektorima
- promicanje prilagodbe na klimatske promjene, prevencija i upravljanje rizicima
- očuvanje i zaštita okoliša te promicanje učinkovitosti resursa
- promicanje održivog prometa i uklanjanje uskih grla u ključnoj infrastrukturi
- promicanje održivog i kvalitetnog zapošljavanja te podrška mobilnosti radne snage
- promicanje socijalnog uključivanja, borba protiv siromaštva i svih oblika diskriminacije
- ulaganje u obrazovanje, obuku i strukovno obrazovanje za vještine i cjeloživotno učenje
- jačanje institucionalnih kapaciteta javne uprave i dionika te učinkovita javna uprava.

Kohezijska politika financira se iz tri glavna fonda: Europskog fonda za regionalni razvoj (dalje u tekstu: EFRR), Kohezijskog fonda (dalje u tekstu: KF) i Europskog socijalnog fonda (dalje u tekstu: ESF). Uz ova tri fonda, za provedbu navedenih tematskih ciljeva Europske komisije (dalje u tekstu: EK), državama članicama su na raspolaganju u programskom razdoblju 2014. – 2020. sredstva iz još dva fonda: Europskog fonda za poljoprivredu i ribarstvo (dalje u tekstu: EFPR) i Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj (dalje u tekstu: EPFRR). Zajednički naziv za navedenih pet fondova je **Europski strukturni i investicijski fondovi** (dalje u tekstu: ESI fondovi).

U programskom razdoblju 2014. – 2020. Republici Hrvatskoj (dalje u tekstu: RH) je iz ESI fondova na raspolaganju 10,731 milijarda EUR. Od tog iznosa **8,452 milijarde EUR predviđeno je za ciljeve Kohezijske politike**, 2,026 milijarde EUR za poljoprivredu i ruralni razvoj te 253 milijuna EUR za razvoj ribarstva.⁵

Sporazum o partnerstvu za korištenje ESI fondova za rast i radna mjesta u programskom razdoblju 2014. – 2020. utvrđuje nacionalnu strategiju za korištenje ESI fondova te opisuje na koji način će RH pristupiti ispunjavanju zajedničkih ciljeva Strategije Europa 2020 uz pomoć sredstava iz proračuna EU-a.

¹ Kohezijska politika strategija je EU-a za promicanje i podupiranje „ukupnog skladnog razvoja“ njezinih država članica i regija. Utemeljena u Ugovoru o funkcioniranju EU-a (članak 174.), cilj Kohezijske politike EU-a je učvrstiti gospodarsku i socijalnu koheziju smanjenjem nejednakosti u razini razvoja između regija. Politika je usmjerena na ključna područja koja će EU-u pomoći da se suoči s izazovima 21. stoljeća i ostane globalno konkurentan.

² Cilj Strategije EU-a za rast i zapošljavanje (Europa 2020) je osigurati da gospodarski oporavak EU-a, nakon gospodarske i financijske krize, podržava niz reformi kako bi se izgradili čvrsti temelji za rast i stvaranje radnih mjesta do 2020. Baveći se strukturnim slabostima gospodarstva EU-a te gospodarskim i socijalnim pitanjima, Strategija u obzir uzima i dugoročne izazove globalizacije, pritiska na resurse i starenje stanovništva.

³ https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020_cohesion_overview

⁴ https://ec.europa.eu/regional_policy/hr/policy/how/priorities/2014-2020/

⁵ <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/>

Detaljan opis te razrada mjera i aktivnosti za učinkovitu provedbu i korištenje ESI fondova utvrđuju se operativnim programima (dalje u tekstu: OP). RH je u svrhu korištenja sredstava iz ESI fondova donijela četiri takva programa: **OP Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.** (dalje u tekstu: OPKK) za korištenje EFRR-a i KF-a, OP Učinkoviti ljudski potencijali 2014. – 2020. za korištenje ESF-a, Program ruralnog razvoja RH 2014. – 2020. za korištenje EPFRR-a i OP za pomorstvo i ribarstvo 2014. – 2020. za korištenje EFPR-a.

OPKK financijski je najveći OP za programsko razdoblje 2014. – 2020., u okviru kojeg je RH **na raspolaganju 8,055 milijardi EUR**, od čega se **6,863 milijarde EUR odnosi na EU dio** (4,700 milijardi EUR raspoloživo iz EFRR-a, 2,131 milijarda EUR iz KF-a te 31,499 milijuna EUR iz EFRR-a u okviru inicijative REACT-EU⁶), dok se **1,192 milijarde EUR odnose na sufinanciranje iz državnog proračuna RH.**⁷ OPKK je usvojen 12. prosinca 2014. te je, do vremena obavljanja revizije, usvojeno 12 njegovih izmjena.⁸

Raspoloživa sredstva iz OPKK-a mogu se koristiti tri godine nakon proteka programskog razdoblja odnosno do konca 2023., što je u skladu s pravilom N+3. Aktivnosti OPKK-a provode se kroz **12 definiranih prioriteta** (dalje u tekstu: PO), od kojih su tri vrijednosno najveće PO 6 Zaštita okoliša i održivost resursa (22,8 %), PO 3 Poslovna konkurentnost (18,9 %) te PO 7 *Povezanost i mobilnost* (18,7 %).

Predmetna revizija učinkovitosti usmjerena je na provedbu aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* zbog velikog financijskog značaja te provođenja najvećeg projekta do sada financiranog iz EU fondova u RH (*Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom*), kao i drugih strateški važnih projekata. Također, analiziran je prijedlog EK-a za pripremu programskih dokumenata i njihovih prioriteta u kojem je istaknuta neujednačena priroda hrvatskog prometnog sustava, koji je tijekom posljednjih 15 godina bio usmjeren na razvoj autocesta. Nadalje, analizirano je mišljenje EK-a prema kojem je potrebno poboljšanje i u svim drugim načinima prijevoza, kao i naponi za povećanje sigurnosti na cesti, poboljšanje sustava upravljanja željezničkim prometom te interoperabilnosti, multimodalnosti i plovnosti unutarnjih vodnih putova. Navedena problematika uključena je u Sporazum o partnerstvu, koji je RH potpisala s EK-om u listopadu 2014., a koji je također bio predmet analize Državnog ureda za reviziju pri odabiru ove teme.

Vrijednost PO 7 *Povezanost i mobilnost* iznosi 1.506.324.529,69 EUR, od čega se **1.280.375.841,00 EUR odnosi na sredstva iz EU fondova** (sredstva iz KF-a i EFRR-a), a **225.948.688,69 EUR na sredstva iz državnog proračuna RH.**

Kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost* planirano je financiranje šest velikih projekata⁹ koji su uvršteni na Popis velikih projekata unutar OPKK-a. Navedeni Popis velikih projekata (prema zadnjim izmjenama i dopunama iz 2022.) sadrži 29 projekata iz različitih sektora. Šest projekata, koji se provode kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, predstavlja 20,7 % ukupnog broja svih projekata s navedenog Popisa velikih projekata.

⁶ REACT-EU je program za uklanjanje socijalne i gospodarske štete prouzročene pandemijom bolesti COVID-19 te za pripremu zelenog, digitalnog i otpornog oporavka. Tim se programom nastoji mobilizirati dodatnih 47,5 milijardi EUR za strukturne fondove za 2021. i 2022. te povećati fleksibilnost potrošnje u okviru Kohezijske politike EU-a - <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hr/sheet/215/pomoc-za-oporavak-za-koheziju-i-europska-podrucja-react-eu>.

⁷ <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-konkurentnost-i-kohezija/>

⁸ Zadnja izmjena OPKK-a iz prosinca 2022. (v.13.0)

⁹ Velikim projektima u sektoru prometa smatraju se projekti vrijednosti veće od 75 milijuna EUR.

S obzirom na to:

- da je utvrđena financijska značajnost PO 7 *Povezanost i mobilnost*, na koju se odnosi 18,7 % ukupno raspoloživih sredstava iz OPKK-a
- da se iz prikupljenih informacija o provedbi projekata iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* iz OPKK-a može zaključiti da postoje određeni problemi u provedbi aktivnosti odnosno da se s određenim aktivnostima kasni
- da je EK izrazio zabrinutost zbog spore provedbe i niske razine plaćanja
- da se iz javno dostupnih informacija ne dobiva potpuni uvid u stvarno stanje provedbe aktivnosti iz navedenog PO-a
- da je riječ o PO-u i unutar njega izabranim projektima koji imaju strateško značenje (osiguranje integriteta državnog teritorija te održivost prometnog sustava) i za koji postoji velik interes Hrvatskog sabora i javnosti te
- da je RH u Nacionalnoj razvojnoj strategiji¹⁰ ulaganje u promet istaknula kao pokretač ravnomyernog i održivog razvoja, razvoja potpomognutih područja i područja s razvojnim posebnostima te jačanja regionalne konkurentnosti,

Državni ured za reviziju ocijenio je opravdanim obaviti reviziju učinkovitosti Provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* OPKK 2014. – 2020.

¹⁰ Na temelju članka 11. Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem RH (Narodne novine 123/17) Hrvatski sabor je na sjednici 5. veljače 2021. donio Nacionalnu razvojnu strategiju do 2030., koja je hijerarhijski najviši akt strateškog planiranja u RH te služi za oblikovanje i provedbu razvojnih politika RH. Sadrži dugoročnu viziju razvoja RH i prioritete za ulaganje u desetogodišnjem razdoblju.

PREDMET, CILJEVI I SUBJEKTI REVIZIJE

Predmet revizije bile su aktivnosti koje se provode i financiraju kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost* te ostvareni rezultati provedbe do konca 2022. (31. prosinca 2022.), u odnosu na planirane ciljeve. Revizijom je obuhvaćena i provedba tri velika projekta iz sektora prometa koji se financiraju iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Cilj revizije bio je ocijeniti učinkovitost provedbe aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* na temelju uvida u primjenu strateškog, pravnog i institucionalnog okvira te provedbu projekata iz uzorka, analize podataka o statusu pokazatelja rezultata i financijskih podataka do konca 2022.

Posebni ciljevi revizije bili su:

- provjeriti i analizirati propise i dokumente koji definiraju strateški, pravni te institucionalni okvir za funkcioniranje tijela nadležnih za provedbu aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*
- provjeriti funkcioniranje unutarnjih ustrojstvenih jedinica te raspodjelu poslova u tijelima nadležnim za obavljanje aktivnosti u vezi s PO 7 *Povezanost i mobilnost* i ocijeniti obavljaju li nadležna tijela (subjekti revizije) poslove određene strateškim, pravnim i institucionalnim okvirom
- provjeriti ostvarenje ciljeva definiranih za provedbu aktivnosti u okviru PO 7 *Povezanost i mobilnost* na temelju ostvarenja definiranih pokazatelja rezultata
- ocijeniti provedbu aktivnosti, prema ugovorima o dodjeli bespovratnih sredstava, za velike projekte iz uzorka te
- ocijeniti efikasnost nadležnih tijela u korištenju financijskih sredstava raspoloživih iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Subjekti revizije bila su tijela nadležna za provedbu aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*. S obzirom na to da su metodom uzorkovanja iz navedenog PO-a odabrana tri projekta za detaljnu provjeru, subjekti revizije su, uz navedeno, i korisnici odabrana tri projekta. Svi subjekti revizije prikazani su u grafičkom prikazu broj 1.

Grafički prikaz broj 1

Subjekti revizije



METODE REVIZIJE

U skladu s prihvaćenim revizijskim standardima Međunarodne organizacije vrhovnih revizijskih institucija (INTOSAI), revizija je planirana i obavljena na način koji osigurava potrebne dokaze i pruža razumnu osnovu za revizijske nalaze i zaključke te ostvarenje ciljeva revizije.

Za potrebe provedbe postupaka revizije korištene su sljedeće metode:

- sastanci/intervjui s predstavnicima subjekata revizije (čelnici, djelatnici nadležnih odjela i voditelji projekata)
- analiza relevantne dokumentacije te relevantnog strateškog i pravnog okvira (zakoni, uredbe, strategije, interni akti, procedure, planski dokumenti, evidencije, izvješća za Hrvatski sabor i za EK, dokumentacija o provedenim nabavama, ugovori te drugi dokumenti)
- uvid u rad nadležnih tijela (subjekata revizije) radi provjere usklađenosti s propisima i učinkovitosti provedbe svih aktivnosti u vezi s PO 7 *Povezanost i mobilnost* (institucionalni okvir)
- analiza podataka o izvršenju aktivnosti PO 7 *Povezanost i mobilnost* (analiza ostvarivanja pokazatelja rezultata)
- uvid u provedbu projekata iz uzorka (pregled cjelokupne projektne dokumentacije) te
- analiza financijskih podataka o raspoloživim/ugovorenim/ovjerenim/isplaćenim sredstvima u PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Revizijom su obuhvaćeni strateški i provedbeni dokumenti, propisi, unutarnji akti i procedure subjekata revizije te druga dokumentacija potrebna za ostvarenje ciljeva revizije, odnosno utvrđivanje činjenica, donošenje zaključaka, utvrđivanje nalaza te davanje preporuka i mišljenja u vezi s provedbom aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

KRITERIJI ZA OCJENU UČINKOVITOSTI

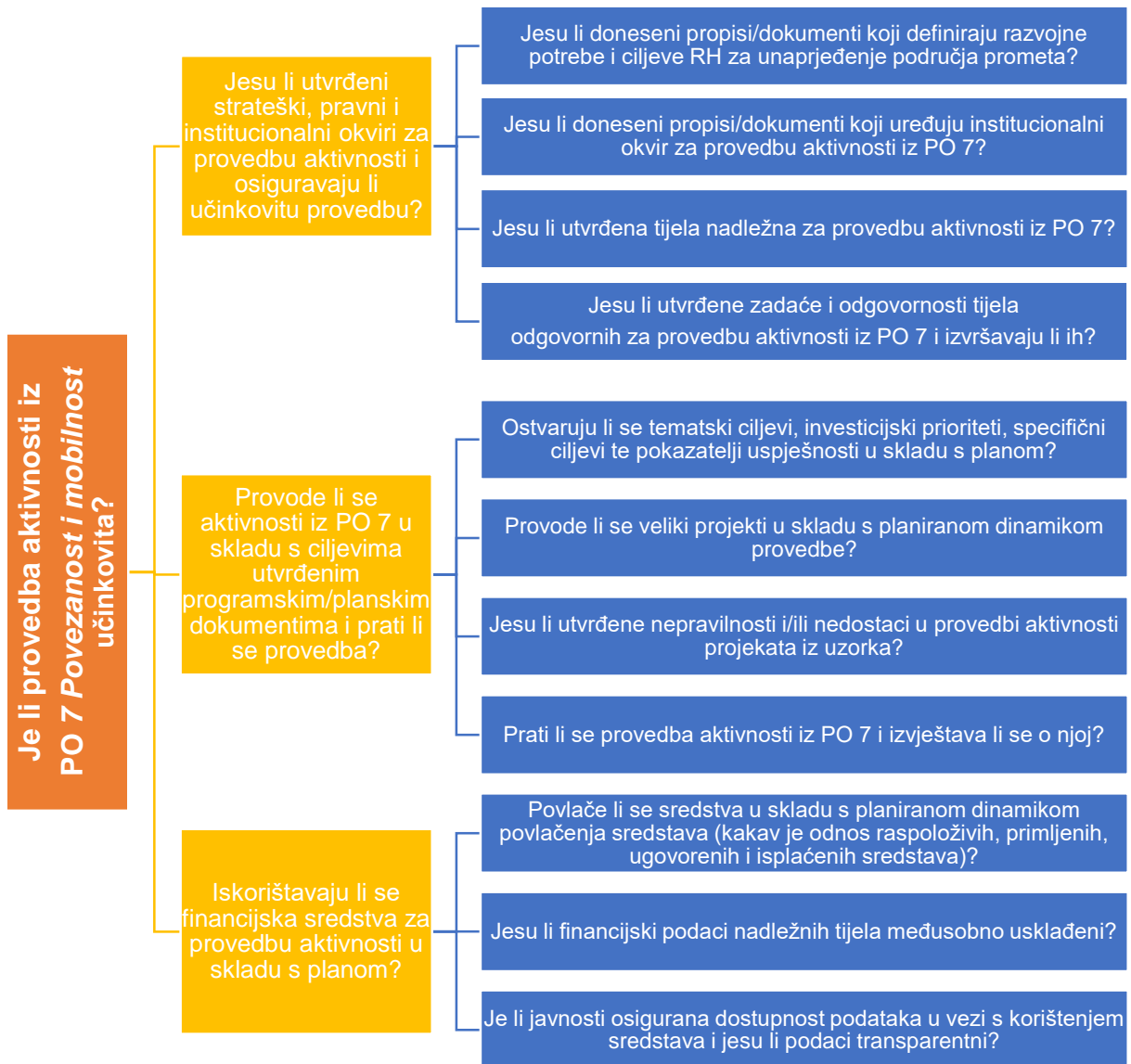
Revizijom je ocijenjena učinkovitost provedbe aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, od početka programskog razdoblja 2014. do konca 2022., a na temelju obavljene provjere primjene strateškog, pravnog i institucionalnog okvira, uvida u funkcioniranje tijela nadležnih za provedbu aktivnosti iz navedenog PO-a, uvida u provedbu aktivnosti koje se financiraju iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, njihovog praćenja i izvještavanja te analize financijskih podataka (odnos raspoloživih, ugovorenih, ovjerenih i isplaćenih sredstava).

Za potrebe revizije, u svakom od navedenih područja revizije, utvrđeni su kriteriji povezani s revizijskim pitanjima (glavno pitanje i potpitanja), na temelju kojih je ocijenjena učinkovitost provedbe aktivnosti.

Okosnicu revizije činila su pitanja koja su prikazana u grafičkom prikazu broj 2.

Grafički prikaz broj 2

Revizijska pitanja



U tablici broj 1 daju se kriteriji za ocjenu učinkovitosti provedbe PO 7 *Povezanost i mobilnost* OPKK 2014. – 2020.

Tablica broj 1

**Kriteriji za ocjenu učinkovitosti provedbe
PO 7 Povezanost i mobilnost OPKK 2014. – 2020.**

Područja revizije		Kriteriji
1	2	
STRATEŠKI I PRAVNI OKVIR Strateški dokumenti <i>i</i> Propisi za uspostavu institucionalnog okvira	<i>Sporazum o partnerstvu između Republike Hrvatske i Europske komisije za korištenje EU strukturnih i investicijskih fondova za rast i radna mjesta u razdoblju 2014. – 2020.</i>	<ul style="list-style-type: none"> – jasno su utvrđene razvojne potrebe RH pri korištenju ESI fondova u svrhu unaprjeđenja postojeće i razvitka nove prometne infrastrukture – određeni su prioriteti ulaganja i očekivani ciljevi prema postojećim glavnim izazovima koji su razrađeni u provedbenim dokumentima
	<i>Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.</i>	<ul style="list-style-type: none"> – utvrđena je prioritetna os kroz koju se provode aktivnosti u vezi s unaprjeđenjem prometa u RH – utvrđeni su tematski ciljevi i investicijski prioriteti te su definirani specifični ciljevi – utvrđene su alokacije/raspoloživa sredstva za financiranje aktivnosti u PO 7 i raspoređena su prema investicijskim prioritetima i specifičnim ciljevima – definirane su prihvatljive aktivnosti za financiranje i prihvatljivi korisnici – definirani su pokazatelji rezultata/uspješnosti i ostvarenje istih se prati
	<i>Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. i za razdoblje od 2017. do 2030.</i>	<ul style="list-style-type: none"> – donesena je nacionalna Strategija prometnog razvoja – utvrđeni su ključni ciljevi i mjere za razvoj prometne infrastrukture u RH – definirani su ključni ciljevi u sektoru prometa – definirani su pokazatelji uspješnosti strategije (ciljna vrijednost je kvantificirana te povezana s rokovima i pokazateljima rezultata/uspješnosti)
	<i>Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu ESI fondova u RH u financijskom razdoblju 2014. – 2020.</i>	<ul style="list-style-type: none"> – uspostavljen je institucionalni okvir za upravljanje i provedbu ESI fondova – određene su zadaće Koordinacijskog tijela i Tijela za reviziju
	<i>Uredba o tijelima u Sustavima upravljanja i kontrole korištenja ESF, EFRR i KF u vezi s ciljem „Ulaganje za rast i radna mjesta”</i>	<ul style="list-style-type: none"> – određene su institucije koje imaju ulogu tijela u sustavu upravljanja i korištenja ESI fondovima – razrađene su funkcije, zadaće i odgovornosti Tijela za ovjeravanje, Tijela za reviziju, upravljačkih tijela i posredničkih tijela razine 1 i 2
	<i>Zajednička nacionalna pravila</i>	<ul style="list-style-type: none"> – interne procedure tijela u Sustavu upravljanja i kontrole usklađene su s pravilima ZNP-a – ZNP osigurava jednostavnije i brže procedure u vezi s korištenjem sredstava iz EU fondova
INSTITUCIONALNI OKVIR	<i>Koordinacijsko i Upravljačko tijelo: Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije</i>	<ul style="list-style-type: none"> – definirana je nadležnost unutarnje ustrojstvene jedinice za obavljanje funkcija Koordinacijskog tijela – jasno su definirane i razdvojene funkcije Koordinacijskog tijela i Upravljačkog tijela – KT obavlja sve funkcije u skladu sa Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira – UT obavlja sve funkcije u skladu sa Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira, Uredbom o tijelima u SUK-u i ZNP-om

	<p><i>Tijelo za ovjeravanje: Ministarstvo financija – NF</i></p>	<p>– Tijelo za ovjeravanje obavlja funkcije u skladu sa Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira, Uredbom o tijelima u SUK-u i ZNP-om</p>
	<p><i>Posrednička tijela za PO 7:</i> – MMPI – PT 1 – SAFU – PT 2</p>	<p>– PT 1 obavlja funkcije u skladu sa Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira, Uredbom o tijelima u SUK-u i ZNP-om – PT 2 obavlja funkcije u skladu sa Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira, Uredbom o tijelima u SUK-u i ZNP-om</p>
	<p><i>Tijelo za reviziju</i></p>	<p>– Tijelo za reviziju obavlja funkcije u skladu sa Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira, Uredbom o tijelima u SUK-u i ZNP-om</p>
<p>PROVEDBA AKTIVNOSTI PO 7 POVEZANOST I MOBILNOST</p>	<p><i>Izvršenje aktivnosti PO 7 Povezanost i mobilnost</i></p>	<p>– ostvaruju se tematski ciljevi, investicijski prioriteti i specifični ciljevi navedeni u OPKK-u za PO 7 – ostvaruju se ciljne vrijednosti definirane za pokazatelje rezultata/uspješnosti – ostvaruju se ciljevi iz Strategije prometnog razvoja RH na koje su usmjerene aktivnosti iz PO 7 – veliki projekti financirani iz PO 7 provode se u skladu s planiranom dinamikom provedbe</p>
	<p><i>Provedba projekata iz uzorka:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ <i>Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom</i> ✚ <i>Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja novog, drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac</i> ✚ <i>Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima</i> 	<p>– projekt, korisnik i lokacija prihvatljivi su za financiranje u skladu s OP-om – projekt je odabran u skladu s kriterijima iz poziva na dostavu projektnih prijedloga – donesena je odluka o financiranju projekta i potpisan je ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava – aktivnosti projekata provode se u skladu s ugovorom o dodjeli bespovratnih sredstava i ugovorima zaključenima s izvođačima radova i/ili dobavljačima – utvrđen je status provedbe/implementacije projekta – nastali troškovi prihvatljivi su za financiranje – postupci u vezi s javnom nabavom obavljani su u skladu s EU-om i nacionalnom regulativom – poštuju se pravila u vezi s informiranjem i oglašavanjem projekta – ostvaruju se pokazatelji rezultata/uspješnosti</p>
	<p><i>Praćenje provedbe PO 7 Povezanost i mobilnost i izvještavanje</i></p>	<p>– osnovana su tijela nadležna za praćenje i izvještavanje o provedbi ESI fondova/OP-a/PO-a: – Nacionalni koordinacijski odbor za ESI fondove – Pododbor za koordinaciju i praćenje provedbe ESI fondova – Odbor za praćenje OPKK – Pododbor za praćenje PO 7 – definirane su zadaće tijela nadležnih za praćenje te ih tijela izvršavaju – izvještava se o provedbi aktivnosti</p>
<p>FINANCIJSKI PODACI</p>	<p><i>Dinamika provedbe PO 7 Povezanost i mobilnost</i></p>	<p>– aktivnosti iz PO 7 do konca 2022. provode se u skladu s planiranom dinamikom povlačenja sredstava (odnosno raspoloživih, primljenih, ugovorenih i isplaćenih sredstava) – financijski podaci subjekata revizije su transparentni i ujednačeni</p>

Provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* ocjenjuje se kao **učinkovita** ako su uspostavljeni odgovarajući strateški, pravni i institucionalni okviri koji osiguravaju da nadležna tijela (subjekti revizije) u cijelosti obavljaju sve funkcije utvrđene propisima i postupaju u skladu sa zadanim ulogama i odgovornostima, ako se aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* u cijelosti provode u skladu s ciljevima utvrđenim programskim/planskim dokumentima, ako se projekti iz uzorka uspješno provode (u skladu s planiranom dinamikom) te se u potpunosti ostvaruju ciljevi na temelju definiranih pokazatelja rezultata, ako se kontinuirano prati provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* i transparentno izvještava o rezultatima provedbe te ako se financijska sredstva iskorištavaju u skladu s planiranom dinamikom povlačenja sredstava.

Provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* ocjenjuje se kao **učinkovita, pri čemu su potrebna određena poboljšanja**, ako su utvrđene manje slabosti i propusti kod uspostave i primjene strateškog, pravnog i institucionalnog okvira koje bitno ne utječu na ostvarenje utvrđenih ciljeva iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, ako su utvrđeni manji nedostaci u provođenju aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, odnosno ako se pojedine aktivnosti ne izvršavaju pravodobno (uključujući aktivnosti u vezi s provedbom projekata iz uzorka), odnosno definirani ciljevi (pokazatelji rezultata) su djelomično ostvareni, ako su utvrđena manja odstupanja u praćenju provedbe i/ili izvještavanju o rezultatima te iskorištavanju financijskih sredstava u odnosu na planiranu dinamiku povlačenja sredstava.

Provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* ocjenjuje se kao **djelomično učinkovita**, ako su utvrđene nepravilnosti i propusti kod uspostave i primjene strateškog, pravnog i institucionalnog okvira koji bitno utječu na uspješno ostvarenje utvrđenih ciljeva, odnosno ako su utvrđena preklapanja funkcija nadležnih tijela i/ili subjekti revizije ne postupaju u cijelosti u skladu s definiranim funkcijama/zadaćama, ako se kasni s provedbom aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, odnosno ciljevi postavljeni provedbenim dokumentima (pokazatelji rezultata) su djelomično ostvareni, ako se znatno kasni u izvršavanju pojedinih aktivnosti u vezi s provedbom projekata iz uzorka, odnosno podaci pokazuju znatna odstupanja u ostvarenju pojedinih definiranih ciljeva ili neostvarenje pojedinih ciljeva, ako su utvrđeni bitni nedostaci u praćenju provedbe aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* i izvještavanju o provedbi te su potrebna znatna poboljšanja u iskorištavanju financijskih sredstava kako bi iskorištavanje bilo u skladu s planiranom dinamikom povlačenja sredstava.

Provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* ocjenjuje se kao **neučinkovita** ako nije uspostavljen strateški, pravni i/ili institucionalni okvir ili su utvrđeni značajni nedostaci u njihovoj uspostavi i primjeni, odnosno ako nadležna tijela (subjekti revizije) ne ispunjavaju predviđenu funkciju odnosno ne postupaju prema definiranim ulogama i odgovornostima, ako se aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* ne provode, ako se ciljevi (kao i pokazatelji rezultata) postavljeni provedbenim dokumentima ne ostvaruju, ako se projekti iz uzorka ne provode ili definirani ciljevi projekata nisu ostvareni, ako se ne prati provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* te se ne izvještava o provedbi, odnosno ako financijski podaci ukazuju na nisku iskoristivost financijskih sredstava te se dovodi u pitanje provedba planiranih aktivnosti.

STRATEŠKI I PRAVNI OKVIR

Na razini RH, strateški okvir za korištenje ESI fondova određen je Sporazumom o partnerstvu između RH i EK¹¹ (dalje u tekstu: Sporazum o partnerstvu) i OP-ovima, dok pravni okvir čine Zakon o uspostavi institucionalnog okvira za provedbu ESI fondova u RH za razdoblje 2014. – 2020. (Narodne novine 92/14) (dalje u tekstu: Zakon o uspostavi institucionalnog okvira), Uredba o tijelima u Sustavima upravljanja i kontrole korištenja ESF-a, EFRR-a i KF-a u vezi s ciljem „Ulaganje za rast i radna mjesta” (Narodne novine 107/14, 23/15, 129/15, 15/17, 18/17, 46/21 i 49/21) (dalje u tekstu: Uredba o tijelima u SUK-u) te Zajednička nacionalna pravila (dalje u tekstu: ZNP) (v.7.0).

Sporazum o partnerstvu

U skladu s Uredbom (EU) br. 1303/2013¹², svaka država članica EU-a obvezna je izraditi Sporazum o partnerstvu kojim se utvrđuje nacionalna strategija za korištenje ESI fondova te ga podnijeti na usvajanje EK-u. Svrha Sporazuma o partnerstvu je opisati sveobuhvatnu i koherentnu strategiju za RH, koja ispunjava zajedničke europske ciljeve za rast i radna mjesta.

EK je usvojio Sporazum o partnerstvu s RH 30. listopada 2014., kojim su utvrđeni mehanizmi za osiguranje usklađenosti sa strategijom EU-a za pametan, održiv i uključiv rast (Strategija Europa 2020) te sa zadaćama za pojedine EU fondove, u skladu s njihovim ciljevima, koji se temelje na Ugovorima o pristupanju, uključujući ekonomsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju.

Sadržaj Sporazuma o partnerstvu opisuje na koji će način RH pristupiti ispunjavanju zajedničkih ciljeva Strategije Europa 2020, uz pomoć sredstava iz proračuna EU-a koja su joj dodijeljena kroz višegodišnji financijski okvir za programsko razdoblje 2014. – 2020. Također, Sporazum o partnerstvu predstavlja strateški okvir za mjere provedbe Strategije Europa 2020, koje su razrađene u OP-ovima povezanim s korištenjem ESI fondova. Sporazum o partnerstvu, između ostalog, sadrži listu svih predloženih programa¹³, sažetak *ex-ante* evaluacija tih programa, odabrane tematske ciljeve i rezultate koji ukazuju na glavne promjene koje se žele postići u određenom području te mehanizme za koordinaciju fondova i drugih instrumenata.

Prijedlog Sporazuma o partnerstvu izradili su Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije (dalje u tekstu: MRRFEU), Ministarstvo poljoprivrede i tematske radne skupine koje djeluju u okviru Koordinacijskog povjerenstva za pripremu programskih dokumenata za programsko razdoblje 2014. – 2020.¹⁴, poštujući pravila o partnerstvu, članak 5. Uredbe (EU) br. 1303/2013 i Europski kodeks ponašanja za partnerstvo¹⁵.

¹¹ U skladu s Uredbom (EU) br. 1303/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. svaka država članica EU-a obvezna je podnijeti Partnerski sporazum kojim se utvrđuje nacionalna strategija za korištenje europskih strukturnih i investicijskih fondova. Svrha RH Partnerskog sporazuma je opisati sveobuhvatnu i koherentnu strategiju za RH, koja ispunjava zajedničke europske ciljeve za rast i radna mjesta, preneseno u specifični nacionalni kontekst.

¹² UREDBA (EU) br. 1303/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 17. prosinca 2013. o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu, Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo i o utvrđivanju općih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006

¹³ Izuzev programa teritorijalne suradnje, jer oni uključuju više država članica.

¹⁴ Odlukom Vlade RH iz rujna 2012. osnovano je Koordinacijsko povjerenstvo za pripremu programskih dokumenata za financijsko razdoblje EU 2014. – 2020. te su određene odgovornosti i zadaci tijela uključenih u rad Koordinacijskog povjerenstva.

¹⁵ Europski kodeks ponašanja za partnerstvo u okviru ESI fondova donio je EK u 2014.

Sporazum o partnerstvu između RH i EK sadrži **sedam prioriteta**:

- promicanje poslovnog okruženja kakvo pogoduje inovacijama i razvijanje konkurentnog i na inovacijama temeljenog gospodarstva poticanjem poduzetništva, istraživanja, razvoja i inovacija te e-gospodarstva
- razvijanje infrastrukture za ekonomski rast i zapošljavanje, posebice ključnih mreža i održivog gradskog prometa
- potporu zelenom gospodarstvu s malim udjelom ugljika poticanjem održivog i učinkovitog korištenja prirodnih resursa te promicanjem energetske učinkovitosti i prilagodbe na klimatske promjene
- razvijanje rasta ljudskog kapitala i rješavanje problema nepodudarnosti znanja i vještina radne snage reformom obrazovnog kurikuluma razvojem strukovnog obrazovanja i osposobljavanja te samozapošljavanja
- promicanje društvene uključenosti i smanjivanje rizika od siromaštva razvijanjem socijalnih usluga, borbom protiv različitih oblika diskriminacije osiguravanjem prijelaza s institucionalnih na usluge u zajednici
- poboljšavanje zdravstvenih usluga na učinkovit i ekonomičan način
- izgradnju moderne i stručne javne uprave, razvijanje socijalnog dijaloga i osiguravanje učinkovitosti i nepristranosti sudstva.

Sva ulaganja koja su navedena u Sporazumu o partnerstvu usmjeravaju se na rješavanje razvojnih nedostataka RH i time na jačanje socijalne, gospodarske i teritorijalne kohezije. Kohezijska politika u RH provodi se kroz **četiri** OP-a: OPKK, OP Učinkoviti ljudski potencijali, Program ruralnog razvoja te OP za pomorstvo i ribarstvo.

RH, kao i svaka država članica EU-a, dužna je, za programsko razdoblje 2014. – 2020., podnositi EK-u Izvješće o napretku provedbe Sporazuma o partnerstvu.

Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.

Dokumenti, u kojima se detaljnije opisuju i razrađuju mjere i aktivnosti za učinkovitu provedbu i korištenje ESI fondova nazivaju se OP-ovima. OPKK financijski je najveći OP za programsko razdoblje 2014. – 2020., u okviru kojeg je **RH na raspolaganju 8,055 milijardi EUR**, od čega se **6,863 milijarde EUR odnose na EU dio** (4,700 milijardi EUR raspoloživo iz EFRR-a, 2,131 milijarda EUR iz KF-a te 31,499 milijuna EUR iz EFRR-a u okviru inicijative REACT-EU), dok se **1,192 milijarde EUR odnose na sufinanciranje iz državnog proračuna RH**. OPKK je usvojen 12. prosinca 2014. te je, do vremena obavljanja revizije, usvojeno 12 njegovih izmjena (posljednja važeća verzija iz prosinca 2022. – v.13.0).

Raspoloživa sredstva iz OPKK-a mogu se koristiti tri godine nakon proteka programskog razdoblja, odnosno do konca 2023., što je u skladu s pravilom N+3. Aktivnosti OPKK-a provode se kroz **12 definiranih PO-ova**, za koje su sredstva raspodijeljena kako slijedi:¹⁶

- PO 1 Jačanje gospodarstva primjenom istraživanja i inovacija (10,0 %)
- PO 2 Korištenje informacijske i komunikacijske tehnologije (3,3 %)
- PO 3 Poslovna konkurentnost (18,9 %)
- PO 4 Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije (7,7 %)
- PO 5 Klimatske promjene i upravljanje rizicima (3,1 %)
- PO 6 Zaštita okoliša i održivost resursa (22,8 %)
- **PO 7 Povezanost i mobilnost (18,7 %)**

¹⁶ <https://strukturnifondovi.hr/eu-fondovi/esi-fondovi-2014-2020/op-konkurentnost-i-kohezija/>

- PO 8 Socijalno uključivanje i zdravlje (5,6 %)
- PO 9 Obrazovanje, vještine i cjeloživotno učenje (4,4 %)
- PO 10 Tehnička pomoć (3,4 %)
- PO 11 Jačanje oporavka od krize u kontekstu pandemije COVID-19 i priprema za zeleni, digitalni i otporni oporavak gospodarstva (REACT-EU) (0,5 %) te
- PO 12 Sanacija šteta od potresa (1,6 %).

Na PO 7 *Povezanost i mobilnost* odnosi se 18,7 % ukupne alokacije OPKK-a te je time treći vrijednosno najznačajniji PO navedenog OP-a. Vrijednost **PO 7 Povezanost i mobilnost iznosi 1.506.324.529,69 EUR**, od čega se 1.280.375.841,00 EUR odnosi na sredstva iz EU fondova (sredstva iz KF-a i EFRR-a), a 225.948.688,69 EUR na sredstva iz državnog proračuna RH. U OPKK-u definirane su prihvatljive aktivnosti za financiranje, prihvatljivi korisnici te pokazatelji rezultata/uspješnosti za PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Strategija prometnog razvoja RH

U programskom razdoblju 2014. – 2020., Uredbom (EU) br. 1303/2013¹⁷ uvedeni su tzv. *ex-ante* uvjeti, odnosno preduvjeti za učinkovito korištenje ESI fondova. *Ex-ante* uvjeti temelje se na prethodno određenim kriterijima utvrđenima u navedenoj Uredbi i smatraju se nužnim preduvjetima za djelotvornu i učinkovitu uporabu financijskih sredstava EU-a za sve ESI fondove. Pri izradi programskih dokumenata, za programsko razdoblje 2014. – 2020., države članice trebale su procijeniti jesu li *ex-ante* uvjeti ispunjeni. Ako uvjeti nisu bili ispunjeni, bilo je potrebno izraditi akcijske planove kojima će se zajamčiti njihovo ispunjavanje do 31. prosinca 2016. Od 36 *ex-ante* uvjeta, sedam je općih i 29 tematskih.

Cilj općih *ex-ante* uvjeta je jačanje primjene i izvršenja zakonodavstva EU-a, a mogu se primijeniti na različite sektore i politike u svim državama članicama EU-a, dok se 29 tematskih *ex-ante* uvjeta odnosi na odabrane prioritete ulaganja, u okviru već navedenih jedanaest tematskih ciljeva ESI fondova za programsko razdoblje 2014. – 2020. Jedan od jedanaest tematskih ciljeva **Kohezijske politike (Tematski cilj 7)** odnosi se na **promicanje održivog prometa i uklanjanje uskih grla u infrastruktura glavnih mreža. Nadalje, jedan od ex-ante uvjeta (7.1 promet)**, u vezi s navedenim tematskim ciljem, je i **postojanje sveobuhvatnih planova ili okvira za ulaganja u promet**, u skladu s institucionalnim ustrojstvom država članica koji podupiru razvoj infrastrukture i poboljšavaju povezanost sa sveobuhvatnim i središnjim mrežama TEN-T-a¹⁸. Također, na temelju navedenih tematskih ciljeva svaka država članica EU-a odabire vlastite investicijske prioritete i definira svoje specifične ciljeve. Navedeni investicijski prioritete i specifični ciljevi detaljnije se razrađuju u programskim dokumentima koje pripremaju države članice u suradnji s EK-om. Zbog navedenog, jedan od važnih dokumenata, koji je također dio strateškog/pravnog okvira, je **Strategija prometnog razvoja**. U skladu s metodologijom EK-a, izrada Strategije prometnog razvoja RH, odvijala se u **tri faze**.

¹⁷ UREDBA (EU) br. 1303/2013 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 17. prosinca 2013. o utvrđivanju zajedničkih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu, Europskom poljoprivrednom fondu za ruralni razvoj i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo i o utvrđivanju općih odredbi o Europskom fondu za regionalni razvoj, Europskom socijalnom fondu, Kohezijskom fondu i Europskom fondu za pomorstvo i ribarstvo te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EZ) br. 1083/2006

¹⁸ Transeuropska prometna mreža (engl. *Trans-European Network Transport, TEN-T*)

Prva faza odnosila se na izradu Strategije prometnog razvoja RH za razdoblje od 2014. do 2030. (dalje u tekstu: **Strategija prometnog razvoja iz 2014.**). Tijekom lipnja i srpnja 2014. održane su javne konzultacije, a Vlada RH je, na sjednici 30. listopada 2014., donijela Zaključak o donošenju Strategije prometnog razvoja iz 2014. (Narodne novine 131/14). Usvajanje navedene Strategije omogućilo je uvjetno korištenje sredstava iz OPKK-a. Strategija prometnog razvoja iz 2014. **definirala je šest ključnih ciljeva u sektoru prometa** te je, uz navedene ključne ciljeve, definirala i ključne **pokazatelje uspješnosti** (cilj/ciljna vrijednost/rok i pokazatelj).

Druga faza odnosila se na izradu **Nacionalnog prometnog modela**, koji je uspješno završen u lipnju 2016.

Tijekom provedbe **treće faze** izrade Strategije prometnog razvoja RH za razdoblje od 2017. do 2030. (dalje u tekstu: **Strategija prometnog razvoja iz 2017.**) bilo je potrebno uskladiti Nacionalni prometni model i prvu fazu, odnosno Strategiju prometnog razvoja iz 2014. Prema pisanom obrazloženju odgovornih osoba, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (dalje u tekstu: MMPI) je, u srpnju 2015., sklopilo Ugovor za izradu ažurirane Strategije prometnog razvoja RH za razdoblje od 2017. do 2030., zajedno s izradom Strateške studije utjecaja na okoliš s vanjskim stručnjacima. U skladu s Ugovorom, krajnji rok za izradu dokumenata bio je 30. rujna 2016. S obzirom na to da, prema pisanom obrazloženju MMPI-ja, vanjski stručnjaci nisu ispunili sve ugovorene obveze do rujna, odnosno prosinca 2016., MMPI je, 22. studenoga 2017., obavijestio EK o raskidu navedenog Ugovora te je odlučio samostalno izraditi Strategiju prometnog razvoja iz 2017., s obzirom na žurnost usvajanja Strategije i nemogućnost ugovaranja novih vanjskih stručnjaka u preostalom roku. Izrada Strategije prometnog razvoja iz 2017. završena je u veljači 2017. te je predstavljena EK-u (DG REGIO-u). Strategija prometnog razvoja iz 2017. trebala bi predstavljati sveobuhvatni nacionalni strateški dokument, a Odluku o donošenju navedene Strategije (Narodne novine 84/17) donijela je Vlada RH u kolovozu 2017. Usvajanjem Strategije navedeni *ex-ante* uvjet je u potpunosti ispunjen.

Prema Strategiji prometnog razvoja iz 2017., za čiju je izradu odgovoran MMPI, ***ex-ante* uvjeti u području prometa smatraju se ispunjenima kada su postignuti sljedeći ciljevi:**

- postojanje sveobuhvatnog investicijskog prometnog plana (nacionalne strategije prometnog razvoja)
- plan je u skladu sa strateškom studijom utjecaja na okoliš
- prometni plan doprinosi jedinstvenom europskom prometnom području
- postojanje realnih i dovoljno zrelih projekata za koje se može tražiti potpora iz KF-a i EFRR-a
- razvijenost mjera koje osiguravaju dovoljan kapacitet za tijela u sustavu i korisnike prometnih projekata.

S obzirom na to da je 2017. izrađena nova Strategija prometnog razvoja, tijekom njezine izrade definirani su opći i specifični ciljevi, koji su dodatno raspoređeni prema sektorima. Međutim, nisu definirani ključni pokazatelji uspješnosti za praćenje ostvarenja navedenih ciljeva kao što su bili definirani u Strategiji prometnog razvoja iz 2014.

Također, MMPI u pisanom obrazloženju potvrđuje da su u **Strategiji prometnog razvoja iz 2017. definirane mjere, opći i specifični ciljevi, ali nisu definirani pokazatelji ostvarenja i rezultata te se, iz navedenog razloga, ne prati ostvarenje ciljeva Strategije prometnog razvoja iz 2017.**¹⁹

Nadalje, prema OPKK-u, PO 7 *Povezanost i mobilnost* **trebao bi pridonijeti ostvarenju pet od šest ključnih ciljeva Strategije prometnog razvoja:**

- poboljšanje prometne povezanosti i koordinacije sa susjednim zemljama
- poboljšanje dostupnosti prijevoza putnicima na dugim relacijama u RH
- poboljšanje regionalne povezanosti putnika i promicanje teritorijalne povezanosti
- poboljšanje dostupnosti prijevoza putnicima do i unutar glavnih urbanih aglomeracija
- poboljšanje dostupnosti teretnog prijevoza u RH
- unaprjeđenje organizacijskog i operativnog ustroja prometnog sustava radi poboljšanja njegove učinkovitosti i održivosti.

Revizijom je utvrđeno da su, u Strategiji prometnog razvoja iz 2014., bili jasno definirani ključni pokazatelji uspješnosti. Međutim, Strategija prometnog razvoja iz 2017. ne definira ključne pokazatelje uspješnosti, nego su u njoj definirane samo mjere, opći i specifični ciljevi. S obzirom na to da Strategija prometnog razvoja iz 2017. ne sadrži kvantificirane ciljne vrijednosti, a time ni mjerljive pokazatelje uspješnosti, MMPI, kao tijelo nadležno za izradu, elaboraciju prometnih politika (uključujući i pomorsku politiku) te praćenje provedbe Strategije prometnog razvoja iz 2017., ne prati ostvarenje ciljeva Strategije. Slijedom navedenog, nije moguće ocijeniti pridonose li aktivnosti provedene u PO 7 Povezanost i mobilnost ostvarenju navedenih ključnih ciljeva Strategije prometnog razvoja iz 2017.

S obzirom na to da Zakon o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem RH (Narodne novine 123/17 i 151/22) predviđa izmjene i dopune strateških akata, Državni ured za reviziju preporučuje MMPI-ju da Strategiju prometnog razvoja iz 2017. izmijeni i/ili nadopuni mjerljivim pokazateljima (kvantitativnim i/ili kvalitativnim) kako bi se moglo pratiti ostvarenje njezinih ciljeva, a pritom i ocijeniti pridonose li aktivnosti provedene u PO 7 Povezanost i mobilnost ostvarenju ciljeva Strategije, odnosno da pri izradi Strategije za novo programsko razdoblje, u skladu s odredbama Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem RH, novom Strategijom definira kvantificirane ciljne vrijednosti te mjerljive pokazatelje uspješnosti.

Zakon o institucionalnom okviru i Uredba o tijelima u SUK-u

Hrvatski sabor je, na sjednici 15. srpnja 2014., donio **Zakon o institucionalnom okviru**. Navedenim Zakonom određeni su subjekti te njihova prava i obveze u korištenju sredstava ESI fondova kako bi se osigurala neometana primjena Uredbe (EU) br. 1303/2013.

Nastavno na odredbe propisane u Uredbi (EU) br. 1303/2013 i na Zakon o uspostavi institucionalnog okvira, **Vlada RH je, na sjednici 4. rujna 2014., donijela Uredbu o tijelima u SUK-u (Narodne novine 107/14, 23/15, 129/15, 15/17, 18/17, 46/21 i 49/21)**, kojom su određene institucije koje imaju ulogu tijela u sustavima upravljanja i kontrole korištenja ESF-a, EFRR-a i KF-a, u vezi s ciljem „Ulaganje za rast i radna mjesta” te kojom su razrađene njihove funkcije, zadaće i odgovornosti.

¹⁹ MMPI vodi i ažurira Popis projekata (engl. *Project Pipeline*) svaka tri mjeseca, a sastoji se, između ostalog, od liste glavnih projekata (projekti u provedbi iz OPKK-a), liste planiranih projekata (projekti koji se planiraju za financiranje iz OPKK-a) i liste završenih projekata (završeni projekti koji su financirani iz OPKK-a).

Zajednička nacionalna pravila, Pravilnik o prihvatljivosti izdataka i priručnici o postupanju

Uz Zakon o uspostavi institucionalnog okvira i Uredbu o tijelima u SUK-u, kojima je uspostavljen pravni i institucionalni okvir, sastavljen je i **ZNP** (smjernice o postupanju tijela u sustavu upravljanja i kontrole korištenja sredstava ESI fondova). ZNP je usvojen 2015. te je od tada nekoliko puta mijenjan, a posljednja objavljena važeća verzija je iz prosinca 2020. (ZNP v.7.0). UT priprema ZNP te je odgovoran za njegovo ažuriranje, u cilju unaprjeđenja procedura i osiguravanja ujednačenog postupanja svih mjerodavnih tijela. Slijedom funkcija i ovlasti propisanih odredbom članka 5., stavka 3. Uredbe o tijelima u SUK-u, UT je donio **Pravilnik o prihvatljivosti izdataka** (Narodne novine 118/18, 6/20, 20/20 – ispravak, 70/20 i 54/21), kojim se propisuju zahtjevi i uvjeti za prihvatljivost izdataka. U skladu sa ZNP-om, tijela u sustavu upravljanja i kontrole ESI fondova (dalje u tekstu: tijela u SUK-u) donose **Priručnike o postupanju** (dalje u tekstu: PoP), koji se također prilagođavaju promjenama u procedurama.

INSTITUCIONALNI OKVIR

Odredbama članka 123. **Uredbe (EU) br. 1303/2013** propisano je da svaka država članica za svaki OP određuje nacionalno, regionalno ili lokalno tijelo javne vlasti ili tijelo ili privatno tijelo kao UT, Tijelo za ovjeravanje (dalje u tekstu: TO) i Tijelo za reviziju. Nadalje, država članica može odrediti jedno ili više posredničkih tijela (dalje u tekstu: PT-ova) za izvršavanje poslova UT-a ili TO-a te može odrediti KT čija je odgovornost surađivati s EK-om i dostavljati mu podatke, koordinirati aktivnosti drugih odgovarajućih utvrđenih tijela te promicati usklađenu primjenu primjenjivog prava. Država članica u pisanom obliku utvrđuje pravila kojima regulira svoje odnose s UT-ima, TO-ima i revizorskim tijelima, odnose između tih tijela i odnose tih tijela s EK-om. Člankom 125. navedene Uredbe određeni su zadaci UT-a. Dužnosti TO-a navedene su u članku 126., dok su funkcije Tijela za reviziju opisane u članku 127. navedene Uredbe.

Institucionalni okvir za upravljanje i provedbu ESI fondova uspostavljen je u skladu s Uredbom (EU) br. 1303/2013, Zakonom o uspostavi institucionalnog okvira i Uredbom o tijelima u SUK-u. Navedenim propisima određena su mjerodavna tijela i njihove funkcije u SUK-u te je propisano da **institucionalni okvir čine sljedeća tijela:**

- **Koordinacijsko tijelo** (dalje u tekstu: KT)
- **Tijelo za ovjeravanje** (dalje u tekstu: TO)
- **Tijelo za reviziju**
- **Upravljačko tijelo** (dalje u tekstu: UT)
- **Posredničko tijelo razine 1** (dalje u tekstu: PT 1)
- **Posredničko tijelo razine 2** (dalje u tekstu: PT 2).

Pri obavljanju svojih funkcija, definiranih gore navedenim propisima, tijela u SUK-u imaju mogućnost korištenja pomoći vanjskih stručnjaka. Navedene usluge moguće je financirati iz PO 10 Tehnička pomoć koja, između ostalog, predviđa korištenje usluga vanjskih stručnjaka, u svrhu jačanja kapaciteta tijela u SUK-u, kao i smanjenje administrativnih opterećenja. Državni ured za reviziju proveo je analizu korištenja usluga vanjskih stručnjaka. Na temelju procjene rizika identificirana su područja višeg rizika, na temelju čega je obavljena detaljna provjera određenih ugovora koje su sklopila tijela u SUK-u, a što je opisano u nastavku Izvješća.

Koordinacijsko tijelo (KT)

Funkcije KT-a propisane su člankom 6., stavkom 2. Zakona o institucionalnom okviru. U skladu s Uredbom o unutarnjem ustrojstvu MRRFEU-a (Narodne novine 97/20 i 9/22) i Pravilnikom o unutarnjem redu MRRFEU-a, iz studenoga 2020.²⁰, **poslove KT-a obavlja** Uprava za strateško planiranje i koordinaciju fondova EU, u kojoj je ustrojeno pet sektora (Sektor za programiranje, koordinaciju i strateško praćenje ESI fondova, Sektor za partnerski dijalog, strateško izvještavanje i koordinaciju investicija iz EU instrumenata i ispunjavanja uvjeta koji omogućuju provedbu EU fondova, Sektor za EU programe i međunarodne financijske mehanizme, Sektor za strateško planiranje i upravljanje razvojem te Sektor za komunikaciju i jačanje kapaciteta u području fondova EU), jedanaest službi i 14 odjela. Poslove KT-a, uz navedenu Upravu, obavljaju i Služba za politiku regionalnoga razvoja i koordinaciju Sektora za politiku regionalnoga razvoja u Upravi za regionalni razvoj, Odjel za programiranje razvoja otoka Službe za programiranje i pripremu politike razvoja otoka Sektora za programiranje, planiranje i vrednovanje politike razvoja otoka u Upravi za otoke, Služba za pripremu teritorijalnih programa Sektora za potpomognuta područja i područja s razvojnim posebnostima u Upravi za potpomognuta područja.

U Upravi za strateško planiranje i koordinaciju fondova EU sistematizirano je 100 radnih mjesta, a na 31. prosinca 2022. poslove su obavljala 82 djelatnika, odnosno 18 djelatnika manje od broja predviđenog sistematizacijom. Nadalje, u **Službi za politiku regionalnoga razvoja i koordinaciju Sektora za politiku regionalnoga razvoja u Upravi za regionalni razvoj** sistematizirano je devet radnih mjesta, a na 31. prosinca 2022. poslove je obavljalo sedam djelatnika, odnosno dva manje od broja predviđenog sistematizacijom. U **Odjelu za programiranje razvoja otoka Službe za programiranje i pripremu politike razvoja otoka Sektora za programiranje, planiranje i vrednovanje politike razvoja otoka u Upravi za otoke** sistematizirano je sedam radnih mjesta, koja su, na 31. prosinca 2022., popunjena. U **Službi za pripremu teritorijalnih programa Sektora za potpomognuta područja i područja s razvojnim posebnostima u Upravi za potpomognuta područja** sistematizirano je šest radnih mjesta, koja su, na 31. prosinca 2022., popunjena. Prema odredbama članka 59. Uredbe o unutarnjem ustrojstvu MRRFEU-a **Sektor za komunikaciju i jačanje kapaciteta u području fondova EU**, između ostalog, obavlja poslove KT-a za informativno-obrazovne aktivnosti o fondovima EU-a te poslove UT-a, u dijelu koji se odnosi na komunikacijske aktivnosti OP-a iz nadležnosti MRRFEU-a. Nadalje, prema odredbama članka 61. navedene Uredbe **Služba za komunikaciju i promotivne aktivnosti** (unutar Sektora za komunikaciju i jačanje kapaciteta u području fondova EU-a) obavlja stručne i administrativne poslove KT-a za informativne aktivnosti o EU fondovima te UT-a u poslovima informiranja, komunikacije i vidljivosti OP-a u nadležnosti MRRFEU-a, organizira i provodi informativne i promotivne kampanje iz područja EU fondova, planira, koordinira i organizira promotivne događaje i aktivnosti o EU fondovima.

Revizijom je utvrđeno da djelatnici Službe za komunikaciju i promotivne aktivnosti, u Sektoru za komunikaciju i jačanje kapaciteta u području EU fondova (koji je dio Uprave za strateško planiranje i koordinaciju fondova EU-a odnosno KT-a), obavljaju i funkciju UT-a u dijelu vidljivosti i komunikacije te da nisu uspostavljeni odjeli koji bi mogli samostalno preuzeti funkciju KT-a i UT-a u dijelu komunikacijskih aktivnosti.

Državni ured za reviziju preporučuje MRRFEU-u poduzeti aktivnosti u vezi s izmjenom Uredbe o unutarnjem ustrojstvu na način da se uspostave odjeli koji bi imali jasno razdijeljene funkcije KT-a i UT-a, u dijelu vidljivosti i komunikacije. Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju preporučuje uskladiti i Pravilnik o unutarnjem redu.

²⁰ Izmjenom iz listopada 2021., svibnja 2022. i lipnja 2022.

– Strategija vrednovanja

U skladu s člankom 6., stavkom 2., točkom 10. Zakona o uspostavi institucionalnog okvira, MRRFEU, u svojstvu KT-a, između ostalog, izrađuje i nadzire provedbu **Strategije vrednovanja**, koja sadrži opće ciljeve i metodologiju vrednovanja za sve programe programskog razdoblja 2014. – 2020.

U vezi s provedbom vrednovanja, u ulozi KT-a, MRRFEU priprema, ažurira i provodi Plan vrednovanja na razini Sporazuma o partnerstvu, a koji je sastavni dio Plana vrednovanja OPKK 2014. – 2020. te ugovara i vodi projekte vrednovanja na razini Sporazuma o partnerstvu. Rezultati provedenih vrednovanja predstavljaju se pred Međuresornom evaluacijskom radnom skupinom (dalje u tekstu: MERS) i odborima za praćenje predmetnih (operativnih) programa te EK-om. UT-ovi (operativnih) programa nadležni su za izradu i upravljanje planovima vrednovanja, ugovaranje i vođenje projekata vrednovanja za svoje (operativne) programe, kao i za predstavljanje rezultata pred odborima za praćenje predmetnih (operativnih) programa. Za svaki (operativni) program UT-ovi su uspostavili evaluacijske upravljačke/radne skupine/upravljačke skupine za vrednovanje koje planiraju, prate i nadziru provedbu kako Plana, tako i samih vrednovanja.

Za upravljanje Strategijom vrednovanja te koordinaciju svih aktivnosti u vezi s vrednovanjem ESI fondova, u studenome 2017., MRRFEU je donio Odluku o osnivanju MERS-a. Svrha MERS-a je osigurati potporu, koordinaciju i vodstvo za sve aktivnosti povezane s vrednovanjem, uključujući, no ne ograničavajući se na, vrednovanje ESI fondova. Članovi MERS-a su imenovani predstavnici UT-ova operativnih programa programskog razdoblja 2007. – 2013. i operativnih programa programskog razdoblja 2014. – 2020., zaduženi za područje vrednovanja unutar tijela čiji su predstavnici.

U ulozi KT-a, MRRFEU ujedno je zadužen za uspostavu, određivanje djelokruga i osiguravanje organizacijskih uvjeta za rad MERS-a, koji predstavlja središnje referentno mjesto za sve aktivnosti u vezi s vrednovanjem provedbe EU fondova u RH. Glavne uloge MERS-a su upravljanje Strategijom vrednovanja te koordinacija svih aktivnosti u vezi s vrednovanjem EU fondova. Uz navedeno, MRRFEU, u ulozi KT-a, nadležan je za pripremanje i ažuriranje metodoloških smjernica za provedbu vrednovanja na nacionalnoj razini te niz izvještaja o provedenim vrednovanjima, a sve u cilju koordinacije i provedbe aktivnosti usmjerenih na razvojni potencijal i kulturu vrednovanja. Strategiju vrednovanja (koju odlukom usvaja čelna osoba MRRFEU-a) predviđeno je redovno ažurirati, ovisno o rezultatima planiranih i provedenih vrednovanja i/ili promjene u regulativi, odnosno potrebama iz prakse. U Strategiji vrednovanja navodi se da sva izvješća o vrednovanjima moraju biti dostupna javnosti te da se objavljuju na mrežnoj stranici www.strukturnifondovi.hr.

MRRFEU je, u travnju 2018., donio **Strategiju vrednovanja provedbe europskih strukturnih i investicijskih fondova financijske perspektive 2014. – 2020. u Republici Hrvatskoj (dalje u tekstu: Strategija vrednovanja ESI fondova)**, čiji je **opći cilj** unaprijediti djelotvornost, učinkovitost i održivost provedbe ESI fondova u RH, što će se poticati kroz mjere u okviru tri posebna cilja:

- osiguranje sustavne i dosljedne primjene vrednovanja kroz cijelu provedbu ESI fondova
- uključenost rezultata vrednovanja u procese odlučivanja za provedbu ESI fondova i jačanje evaluacijske kulture
- izgradnja kapaciteta za planiranje, ugovaranje i vođenje vrednovanja te korištenje rezultata vrednovanja.

Nadalje, Strategija vrednovanja ESI fondova usmjerena je na procese vrednovanja programskih dokumenata financijskog razdoblja 2014. – 2020. te definira okvir za provođenje aktivnosti vrednovanja ESI fondova, kao i okvir za osiguravanje dosljednosti u njegovu provođenju u okviru upravljanja ESI fondovima. Prema navedenoj Strategiji, proces vrednovanja potrebno je snažnije povezati s procesom odlučivanja u kontekstu upravljanja (operativnim) programima, odnosno provođenja Kohezijske politike.

Upute za provođenje vrednovanja Europskih strukturnih i investicijskih fondova financijskog razdoblja 2014. – 2020. u Republici Hrvatskoj (dalje u tekstu: Upute za provođenje vrednovanja) donesene su u ožujku 2019.²¹ One predstavljaju opće smjernice i indikativni okvir za planiranje, ugovaranje, upravljanje i provođenje vrednovanja te su primjenjive na pojedinačna vrednovanja ovisno o njihovoj specifičnosti, regulatornom okviru i samom kontekstu njihove provedbe. Prema Uputama za provođenje vrednovanja, informacije o provedenim vrednovanjima, izvješća i sažeti rezultati, pomažu učenju iz provedbe (operativnih) programa kako bi se ostvarila bolja prilagodba postavljenim ciljevima i poboljšanja na individualnoj, institucionalnoj i sustavnoj razini. Nadalje, nakon završetka procesa svakoga vrednovanja, trebala bi se nadzirati provedba preporuka. Odluku o provedbi preporuka iz određenog izvješća o provedenom vrednovanju donijet će odgovarajuće evaluacijske radne skupine i/ili odgovarajući predstavnici/e naručitelja, koji trebaju izraditi akcijski plan za provedbu preporuka vrednovanja, odnosno na drugi odgovarajući način uspostaviti sustav praćenja preporuka. Akcijski plan mora sadržavati konkretne mjere koje je potrebno poduzeti za provedbu preporuka, ime odgovorne osobe i rok za provedbu preporuka. Glavni cilj akcijskih planova je utvrditi kako se preporuke vrednovanja prenose u proces donošenja odluka. Akcijski planovi s prikupljenim podacima o provedbi preporuka trebaju biti pravodobno dostavljeni MERS-u te se o njima, prema potrebi, raspravlja na sjednicama MERS-a.

UT-ovi pripremaju planove vrednovanja pojedinih (operativnih) programa, uz konzultacije s evaluacijskim upravljačkim/radnim skupinama/upravljačkim skupinama za vrednovanje i EK-om, u skladu s orijentacijskim dokumentima EK-a. Plan vrednovanja Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. (dalje u tekstu: Plan vrednovanja OPKK) usvojio je MRRFEU 2016. i u njemu je provedba vrednovanja prioritetnih osi bila predviđena od ožujka 2018. do svibnja 2019. Plan vrednovanja je, do konca 2022., tri puta ažuriran (2017., 2020. i 2022.).

Revizijom je utvrđeno da je MRRFEU, kao UT, prvo donio Plan vrednovanja (2016.), u kojem je provedba vrednovanja prioritetnih osi bila predviđena od ožujka 2018. do svibnja 2019., da je Strategija vrednovanja donesena u travnju 2018., dok su Upute za provođenje vrednovanja donesene u ožujku 2019.

Iako rok za donošenje Strategije vrednovanja nije bio definiran, Državni ured za reviziju je mišljenja da je MRRFEU trebao ranije donijeti Strategiju vrednovanja i Upute za provođenje vrednovanja, s obzirom na to da su vrednovanja prioritetnih osi, prema prvom Planu vrednovanja, trebala biti provedena od ožujka 2018. do svibnja 2019.

Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju preporučuje MRRFEU-u pravodobno donošenje Strategije vrednovanja ili drugog odgovarajućeg dokumenta za provedbu evaluacije za novo programsko razdoblje 2021. – 2027., kao i Uputa za provođenje vrednovanja.

²¹ Upute su rezultat rada MERS-a i nastale su na temelju potreba i dosadašnje prakse vrednovanja od strane tijela u okviru institucionalnog okvira za provedbu ESI fondova u RH.

Upravljačko tijelo (UT)

Prema Zakonu o uspostavi institucionalnog okvira i Uredbi o tijelima u SUK-u, **funkciju UT-a za OPKK obavlja MRRFEU**. Ulogu UT-a za OPKK provodi Uprava za provedbu operativnih programa i financijskih instrumenata, Sektor za programe urbanoga razvoja Uprave za regionalni razvoj, Sektor za integrirane programe depriviranih područja Uprave za potpomognuta područja i Služba za komunikaciju i promotivne aktivnosti Sektora za komunikaciju i jačanje kapaciteta u području fondova EU Uprave za strateško planiranje i koordinaciju EU fondova u kojima je ustrojeno deset sektora, 21 služba i 45 odjela. Na 31. prosinca 2022. u UT-u je sistematizirano 241 radno mjesto, a poslove UT-a, u navedenim organizacijskim jedinicama, obavljalo je 195 djelatnika, odnosno 46 djelatnika manje od broja predviđenog sistematizacijom.

Zadaci i funkcije UT-a definirane su člankom 125. Uredbe (EU) br. 1303/2013 te člankom 5., stavkom 3. Uredbe o tijelima u SUK-u, a **jedna od utvrđenih funkcija UT-a je i provedba evaluacije programa**. Prema odredbama članka 54. Uredbe (EU) br. 1303/2013 **evaluacije se provode radi poboljšanja kvalitete izrade i provedbe programa kao i radi vrednovanja njihove djelotvornosti, učinkovitosti i učinka**, a države članice osiguravaju potrebna sredstva za provođenje evaluacija te osiguravaju postojanje postupaka za stvaranje i prikupljanje podataka koji su potrebni za evaluacije, uključujući podatke koji se odnose na zajedničke pokazatelje i, prema potrebi, pokazatelje za pojedine programe. Nadalje, propisano je da evaluacije provode unutarnji ili vanjski stručnjaci, koji su funkcionalno neovisni o tijelima nadležnima za provedbu programa, dok EK daje smjernice o tome kako se evaluacije provode, a sve se evaluacije stavljaju na raspolaganje javnosti.

UT-ovi su nadležni za izradu i upravljanje planovima vrednovanja, ugovaranje i vođenje projekata vrednovanja za svoje (operativne) programe, kao i za predstavljanje rezultata pred odborima za praćenje. Za svaki (operativni) program UT-ovi trebaju uspostaviti evaluacijske upravljačke/radne skupine/upravljačke skupine za vrednovanje koje planiraju, prate i nadziru provedbu kako Plana, tako i samih vrednovanja. Stoga je **MRRFEU, u ulozi UT-a za OPKK, nadležan za izradu i upravljanje Planom vrednovanja OPKK** te ugovaranje i provedbu projekata vrednovanja u okviru navedenog OP-a. S tim ciljem osnovana je Upravljačka skupina za vrednovanje, kao ključna platforma za koordinaciju Plana vrednovanja na razini OPKK-a te pokretač profesionalnog razvoja stručnjaka za vrednovanje u okviru OPKK-a.

– Plan vrednovanja OPKK

Plan vrednovanja je temeljni dokument za planiranje, upravljanje i koordiniranje vrednovanja, a izrada Plana vrednovanja OP-a za programsko razdoblje 2014. – 2020. je obvezna prema člancima 54., 56. i 114. Uredbe (EU) br. 1303/2013. Plan vrednovanja OPKK predstavlja indikativne aktivnosti i pripadajuće teme vrednovanja koje se poduzimaju te će se poduzeti u sklopu provedbe OPKK-a tijekom programskog razdoblja 2014. – 2020. Sastavni dio Plana vrednovanja OPKK je popis predviđenih tema vrednovanja koja se planiraju provesti, uz pripadajući okvirni vremenski raspored te indikativnu predloženu metodologiju. Po potrebi je predviđeno ažuriranje Plana vrednovanja, a odobrene verzije objavljuju se na mrežnoj stranici ESI fondova www.strukturnifondovi.hr.

Planom vrednovanja želi se:

- ocijeniti sustav provedbe OPKK-a, sustav i način dodjele bespovratnih sredstava te praćenja horizontalnih politika
- ocijeniti mogućnosti dostizanja ciljeva zadanih Okvirom uspješnosti te raspodjelom sredstava pričuve
- ocijeniti postizanje ciljeva i rezultata postavljenih samim OPKK-om po svakom PO-u.

U sklopu OPKK-a predviđeno je **prethodno vrednovanje**, koje se provodilo tijekom postupka programiranja, **srednjoročna vrednovanja**, koja se provode tijekom provedbe OPKK-a te **naknadna (ex-post) vrednovanja**, koja se provode na kraju programskog razdoblja.

Ovisno o svrsi vrednovanja, ono se može provoditi kao **strateško** ili **operativno**. Svrha strateškog vrednovanja je vrednovati program u odnosu na nacionalne prioritete i prioritete EU-a. **Svrha operativnog vrednovanja je vrednovati napredak provedbe programa ili određenog područja unutar programa u specifičnoj fazi kako bi se olakšala glatka provedba i ispunjavanje zacrtanih ciljeva.** Planirano je da se provedba svakog vrednovanja OPKK-a odvija u četiri glavne faze: priprema vrednovanja, istraživanje u okviru vrednovanja, širenje rezultata vrednovanja i provedba preporuka proizašlih iz nalaza vrednovanja, a indikativni raspored naveden je u vremenskom okviru vrednovanja.

MRRFEU je 2016. usvojio Plan vrednovanja OPKK 2014. – 2020., koji je nakon toga tri puta ažuriran (2017., 2020. i 2022.). Prema Planu vrednovanja iz 2016. te prvom izmjeni iz 2017., MRRFEU je planirao provesti 13 različitih vrednovanja podijeljenih u dvije skupine. Prva skupina vrednovanja bila je usmjerena na sustav upravljanja i kontrole korištenja OPKK-a, dok u drugu skupinu pripadaju srednjoročna vrednovanja usmjerena na prioritetne osi. Vrednovanje učinaka podrške pod PO 7 *Povezanost i mobilnost* MRRFEU je planirao provesti od ožujka 2018. do svibnja 2019. uz ugovaranje usluge vanjskih stručnjaka. **Predviđena vrijednost navedene usluge iznosila je 220.000,00 EUR.**

Drugom izmjenom Plana vrednovanja iz 2020. broj predviđenih vrednovanja smanjen je s 13 na jedanaest (raskinut je ugovor u vezi s provedbom vrednovanja sustava upravljanja i kontrole OPKK-a te se odustalo od provedbe vrednovanja PO 10 Tehnička pomoć), a rok za provedbu vrednovanja PO 7 *Povezanost i mobilnost* je pomaknut te se vrednovanje planiralo provesti između 2020. i 2022., dok je planirana vrijednost navedene usluge ostala ista. Prema navedenoj izmjeni plana, svrha vrednovanja bila je procijeniti učinak financijske podrške pružene unutar PO 7 *Povezanost i mobilnost*, u odnosu na ciljeve koje je potrebno ostvariti do konca 2023., a vrednovanje se trebalo usredotočiti na učinkovitost, djelotvornost i učinak provedbe projekata do trenutka provedbe vrednovanja i procijeniti postignuće rezultata ostvarenih provedbom navedenih projekata, u odnosu na prethodno utvrđene ciljeve za PO 7 *Povezanost i mobilnost*. Nadalje, prema izmjeni Plana vrednovanja iz 2020., MRRFEU je, kao UT, od 2020. do 2022. planirao provesti osam srednjoročnih vrednovanja učinaka prioritetnih osi OPKK-a (obuhvaćajući sve pripadajuće specifične ciljeve), a prema indikativnom rasporedu prikazanom u vremenskom okviru vrednovanja. Za sva vrednovanja u okviru OPKK-a, a kako bi se prije svega osigurala funkcionalna neovisnost, bilo je predviđeno korištenje vanjske stručne usluge vrednovanja na temelju ugovora o uslugama.

Trećom izmjenom Plana vrednovanja iz prosinca 2022. predviđena je provedba 13 srednjoročnih vrednovanja, od kojih su tri provedena (Vrednovanje sustava odabira projekata, uključujući postupke izravne dodjele bespovratnih sredstava; Vrednovanja učinka PO 3 Poslovna konkurentnost i *ad hoc* vrednovanje PO 4 Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije), osam srednjoročnih vrednovanja učinaka prioritetnih osi OPKK-a (obuhvaćajući sve pripadajuće specifične ciljeve), koja su u vrijeme izrade izmjene Plana vrednovanja bila u tijeku te dva nova planirana vrednovanja (Vrednovanje učinka PO 11 Jačanje oporavka od krize u kontekstu pandemije COVID-19 i priprema za zeleni, digitalni i otporni oporavak gospodarstva te Vrednovanje učinka PO 12 Sanacija šteta od potresa).

– Postupak provedbe vrednovanja PO 7 Povezanost i mobilnost

MRRFEU je, u travnju 2021., objavio obavijest o nadmetanju za predmet Usluge vrednovanja za MRRFEU, u ulozi UT-a za OPKK, procijenjene vrijednosti 200.000,00 kn. Prema podacima iz Zapisnika o javnom otvaranju ponuda, iz svibnja 2021., primljeno je 13 ponuda od dva različita ponuditelja za osam predviđenih grupa nabave. **U listopadu 2021. MRRFEU je potpisao Ugovor o uslugama vrednovanja za naručitelja u ulozi UT-a OPKK 2014. – 2020. – grupa 6: Vrednovanje učinka PO 7 „Povezanost i mobilnost” vrijednosti 192.500,00 kn s PDV-om.** Prema navedenom Ugovoru, predviđeni rok izvršenja usluge je najduže 14 mjeseci od dana potpisivanja Ugovora (prosina 2022.). Također, Ugovorom se izvršitelj obvezao naručitelju dostaviti **početno izvješće, međuizvješća, završno izvješće o provedenom vrednovanju s preporukama te pripremiti i organizirati javnu prezentaciju o provedenom vrednovanju.**

Sažetak rezultata vrednovanja, koji za svaki (operativni) program podnosi odgovarajući UT u prosincu 2022., treba sadržavati podatke o provedenim vrednovanjima tijekom programskog razdoblja te glavna ostvarenja i rezultate (operativnog) programa, uz komentare o dostavljenim podacima. Rezultat vrednovanja trebao bi poslužiti EK-u kao podloga za *ex-post* vrednovanje. Odbor za praćenje OPKK trebao bi pratiti ispunjavanje nalaza i preporuka te dati preporuku UT-u u vezi s vrednovanjem, u slučaju potrebe. Sva vrednovanja (završna izvješća) šalju se EK-u, po mogućnosti u elektroničkom obliku.²²

Revizijom je utvrđeno da su, do konca 2022., u okviru vrednovanja na razini OPKK-a završena tri od 13 prvotno planiranih vrednovanja: Vrednovanje učinka podrške pod PO 3 Poslovna konkurentnost, Vrednovanje sustava odabira projekata, uključujući postupke izravne dodjele bespovratnih sredstava te ad hoc vrednovanje PO 4 Promicanje energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora energije.

Nadalje, revizijom je utvrđeno značajno financijsko odstupanje od Plana vrednovanja u pogledu predviđenih vrijednosti nabave usluge vrednovanja PO 7 Povezanost i mobilnost (smanjenje procijenjene vrijednosti predmeta nabave s 220.000,00 EUR na 200.000,00 kn), kao i drugih prioritetnih osi te značajno odstupanje vrijednosti sklopljenih ugovora vrednovanja PO 7 Povezanost i mobilnost (192.500,00 kn s PDV-om), u odnosu na vrijednost ugovora za provedeno vrednovanje PO 3 (1.350.079,22 kn), iako su prvotno planirane procijenjene vrijednosti u Planu vrednovanja bile istovjetne.

²² Strategija vrednovanja provedbe Europskih strukturnih i investicijskih fondova financijske perspektive 2014. – 2020. u Republici Hrvatskoj

Također, revizijom je utvrđeno da vrednovanje PO 7 Povezanost i mobilnost nije završeno do roka predviđenog Ugovorom o uslugama vrednovanja. Iako je nacrt završnog izvješća dostavljen MRRFEU-u u rujnu 2022., finalizacija i usvajanje završnog izvješća, kao ni predstavljanje nalaza vrednovanja, nije obavljeno u roku predviđenom vremenskim okvirom utvrđenim u početnom izvješću i međuizvješću (listopad i studeni 2022.). Iako je izvršitelj u početnom izvješću te u finalnoj verziji međuizvješća ukazao na moguće rizike koji mogu bitno utjecati na kvalitetnu i pravodobnu provedbu projekta (Ugovora), kao što su nepoštovanje danih rokova za dostavu informacija od strane naručitelja ili kašnjenje u dostavi komentara na dostavljena izvješća, MRRFEU navedene rizike nije otklonio. Također, promjene u metodologiji, odnosno dodatne obrade podataka u vezi s definiranjem „proxy“ pokazatelja²³ prouzročile su dodatno radno opterećenje i kašnjenje u odnosu na predviđeni plan provedbe Ugovora. Slijedom prethodno navedenog, izvršitelj je zatražio produljenje ugovornog roka.

Nadalje, nakon završetka procesa vrednovanja, prema Strategiji vrednovanja, predviđeno je praćenje provedbe preporuka iz završnog izvješća o vrednovanju. Slijedom navedenog, trebao je biti izrađen akcijski plan s konkretnim mjerama koje je potrebno poduzeti za provedbu preporuka te se o navedenom trebalo raspravljati na sjednicama MERS-a. Do konca 2022. akcijski plan za provedbu preporuka nije donesen jer proces vrednovanja nije završen.

S obzirom na to da je programsko razdoblje počelo 2014., da je prvi Plan vrednovanja donesen 2016. (sa zadnjom izmjenom 2022.), a da je postupak nabave ugovaranja usluge vrednovanja PO 7 Povezanost i mobilnost započeo tek sredinom 2021. (nakon čega je u listopadu 2021. zaključen predmetni Ugovor), Državni ured za reviziju je mišljenja da su se Planom vrednovanja aktivnosti u vezi s provedbom vrednovanja PO 7 Povezanost i mobilnost, kao i preostalih prioritarnih osi OPKK-a, trebale ranije planirati i provesti kako bi se pravodobno ostvarili ciljevi predviđeni Planom vrednovanja i Strategije vrednovanja te rezultati provedenog vrednovanja iskoristili za unaprjeđenje provedbe preostalih aktivnosti predmetnog programskog razdoblja i pravodobne pripreme novog programskog razdoblja 2021. – 2027.

Također, Državni ured za reviziju je mišljenja da se značajnim smanjenjem procijenjene vrijednosti predmeta nabave usluga vrednovanja dovela u pitanje mogućnost izvršenja i kvaliteta potrebne usluge, koja je od strateške važnosti za RH, a čiji bi rezultati trebali pridonijeti planiranju i provedbi novog programskog razdoblja 2021. – 2027. Također, iako su za predmetne usluge pristigle valjane ponude, značajno smanjenje procijenjene vrijednosti moglo je rezultirati poništenjem postupka javne nabave (u slučaju nepristizanja nijedne valjane ponude). MRRFEU je time preuzeo značajan rizik jer bi poništenje prvotnog postupka javne nabave i pokretanje novog postupka onemogućilo provedbu samog vrednovanja do konca programskog razdoblja 2014. – 2020.

S obzirom na propuste utvrđene tijekom provedbe programskog razdoblja 2014. – 2020., Državni ured za reviziju preporučuje MRRFEU-u, kao UT-u, pravodobno i realno planirati i obavljati sve aktivnosti u vezi s donošenjem i provedbom Plana vrednovanja programskih dokumenata novog programskog razdoblja 2021. – 2027. (određivanje rokova provedbe vrednovanja, određivanje procijenjene vrijednosti).

²³ Sličan pokazatelj u okruženju pomoću kojeg je moguće mjeriti učinak intervencija

Tijelo za ovjeravanje (TO)

Ulogu TO-a za cijeli OPKK obavlja MFIN – Sektor za poslove Nacionalnog fonda (dalje u tekstu: NF). Funkcije TO-a definirane su člancima 126. i 135. Uredbe (EU) br. 1303/2013 te člankom 3., stavkom 2. Uredbe o tijelima u SUK-u. Unutar NF-a, sektorom prometa bavi se Služba za financijsko upravljanje Europskim fondom za regionalni razvoj i Kohezijskim fondom. U navedenoj službi je, prema sistematizaciji, predviđeno devet radnih mjesta od kojih su četiri popunjena što, prema pisanom obrazloženju NF-a, zadovoljava trenutnu radnu opterećenost.

TO je, u skladu s Uredbom o tijelima u SUK-u, između ostalog, nadležan za: plaćanja, povrate, ovjeravanje dodatnosti sredstava, koordinaciju aktivnosti upravljanja nepravilnostima te postupanje u području državnih potpora. Slijedom navedenog, TO obavlja sljedeće funkcije u vezi s plaćanjima i povratima: otvara i upravlja bankovnim računima državne riznice otvorenima posebno za fondove, upravlja sredstvima fondova na tim bankovnim računima te osigurava postojanje odgovarajućih evidencija; prenosi korisnicima javne doprinose; u skladu s člankom 122., stavkom 2. Uredbe (EU) br. 1303/2013, osigurava povrat neopravdano isplaćenih sredstava zajedno s mogućim zateznim kamatama; u skladu s člankom 129. Uredbe (EU) br. 1303/2013, osigurava da je odgovarajući iznos javnih sredstava isplaćen korisnicima do zatvaranja OP-a. Nadalje, u vezi s ovjeravanjem dodatnosti sredstava TO: provodi izračun i provjeru održavanja razine javnih ili ekvivalentnih strukturnih rashoda u skladu s člankom 95., stavkom 5., Prilogom X. Uredbe (EU) br. 1303/2013 te prikuplja i dostavlja KT-u sve odgovarajuće informacije te osigurava prilagodbu nacionalnog zakonodavstva u svrhu povezivanja, planiranja i korištenja javnih doprinosa s planiranjem i korištenjem fondova.

Prema Uredbi o tijelima u SUK-u (članak 5., stavak 3., točka 30.), UT priprema i podnosi TO-u podatke iz članka 112. Uredbe (EU) br. 1303/2013 te obavještava TO o planiranim plaćanjima za tekuću i sljedeću financijsku godinu. Prema odredbama članka 112. Uredbe 2013/2013 propisano je da država članica vrši prijenos financijskih podataka na način da do 31. siječnja, 31. srpnja i 31. listopada za svaki OP i svaki PO EK-u elektronički dostavlja: ukupne i javne prihvatljive troškove operacija i broj operacija odabranih za potporu te ukupne prihvatljive izdatke koje su korisnici prijavili UT-u.

Revizijom je utvrđeno da podaci o vrijednosti ovjerenih sredstava u PO 7 Povezanost i mobilnost koje vodi MRRFEU, kao KT i UT, nisu istovjetni podacima koje vodi NF, kao TO, i o kojima izvještava EK.

Državni ured za reviziju preporučuje NF-u i MRRFEU-u redovno usklađivati financijske podatke o provedbi aktivnosti iz PO 7 Povezanost i mobilnost.

Posrednička tijela (PT)

Člankom 123. Uredbe (EU) br. 1303/2013 propisano je da država članica može odrediti jedno ili više PT-a za izvršavanje poslova UT-a ili TO-a pod odgovornošću tog tijela, a odgovarajući dogovori između UT-a ili TO-a i PT-a formalno se sklapaju u pisanom obliku. Ulogu PT 1 i 2 za OPKK obavljaju ministarstva odnosno druge institucije nadležne za pojedine sektore.

Posredničko tijelo razine 1 (PT 1)

PT 1 jest nacionalno tijelo koje, u odnosu na prioritetne osi iz svoje nadležnosti, obavlja funkcije propisane člankom 6. Uredbe o tijelima u SUK-u. Za PO 7 *Povezanost i mobilnost* ulogu PT 1 obavlja MMPI, Uprava za EU fondove i strateško planiranje, unutar koje su dva sektora, pet službi i deset odjela. U navedenoj Upravi sistematizirano je 59 radnih mjesta, a na 31. prosinca 2022. zaposleno je 50 djelatnika, odnosno devet manje od predviđenog broja. U skladu s Obavijesti o dodjeli bespovratnih sredstava iz PO 10 Tehnička pomoć OPKK 2014. – 2020. MRRFEU-a, a na temelju Poziva za iskazom interesa za dodjelu bespovratnih sredstava iz PO 10 Tehnička pomoć OPKK 2014. – 2020., MMPI, Uprava za EU fondove i strateško planiranje koristi dodijeljena bespovratna sredstva, između ostalog, i za usluge vanjskih stručnjaka, u svrhu učinkovite pripreme projekata te po potrebi drugih kompleksnih i specifičnih zadaća.²⁴

Od 2016. do 2019. MMPI je proveo dva otvorena postupka javne nabave u vezi s ugovaranjem usluga vanjskih stručnjaka, kao pomoć u obavljanju funkcija PT 1, a koja su detaljnije opisana u nastavku Izvješća. U tablici broj 2 prikazani su usporedni podaci o dva zaključena ugovora s vanjskim stručnjacima i njihovom izvršenju.

Tablica broj 2

Korištenje vanjskih stručnjaka, kao pomoć u obavljanju funkcija PT 1

ELEMENTI UGOVORA		UGOVORI O NABAVI USLUGE VANJSKIH STRUČNJAKA	
		UGOVOR (2/2017 - 2/2019)	UGOVOR (6/2019 - 12/2023)
Procijenjena vrijednost (bez PDV-a) u kn		19.200.000,00	38.000.000,00
Ponuda (bez PDV-a) u kn		11.243.544,00	8.493.000,00
Ugovoreno (bez PDV-a) u kn		19.200.000,00	38.000.000,00
Izvršeno (bez PDV-a) u kn		19.102.681,50	37.258.476,00
Indeks izvršenja u %		99,5	98,0
Broj stručnjaka		10 ključnih stručnjaka + ostali stručnjaci	6 ključnih stručnjaka + ostali stručnjaci
Radni dani ključnih stručnjaka	Predviđeno troškovnikom	2.630,0	3.500,0
	Izvršeno	1.076,0	1.041,7
	Indeks izvršenja u %	40,9	29,8
Radni dani ostalih stručnjaka	Predviđeno troškovnikom	1.500,0	4.250,0
	Izvršeno	7.094,5	33.061,3
	Indeks izvršenja u %	473,0	777,9
Ukupni radni dani	Predviđeno troškovnikom	4.280,0	7.750,0
	Izvršeno	8.296,7	34.103,0
	Indeks izvršenja u %	193,8	440,0

Izvor: revizorski tim prema podacima iz EOJN-a

²⁴ OPKK-om je predviđeno da se postojeće slabosti u hrvatskoj javnoj upravi, radi osiguranja odgovarajuće razine provedbe OP-a, podrže kroz PO Tehničke pomoći. Također, tehnička pomoć iz OPKK-a trebala bi se koristiti i za pružanje potpore kapacitetima korisnika projekta u smislu informiranja i savjetovanja o financiranju iz EU-a, ali i u smislu pripreme, natječajnih postupaka i provedbe projekata.

– *Usluga strateškog nadzora i tehničke pomoći vezano za provedbu Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija”*

MMPI je, u travnju 2016., objavio obavijest o nadmetanju za otvoreni postupak nabave **Usluga strateškog nadzora i tehničke pomoći vezano za provedbu Operativnog programa „Konkurentnost i kohezija”**. Procijenjena vrijednost predmeta nabave iznosila je **19.200.000,00 kn (bez PDV-a)**. Prema dokumentaciji o nabavi (dalje u tekstu: DON), predmet javnog nadmetanja bile su usluge strateškog nadzora i tehničke pomoći u vezi s provedbom OPKK-a, a pod nadležnošću naručitelja u svojstvu uloge koju ima u SUK-u, u skladu s tehničkom specifikacijom i ostalim traženim uvjetima naznačenima u DON-u. Ponuditelj je bio obavezan ponuditi cjelokupan predmet nabave, u skladu s tehničkom specifikacijom i troškovnikom, koji su bili sastavni dio DON-a. **Troškovnikom su predviđene okvirne količine** za razdoblje trajanja ugovora o javnoj nabavi, a koje su **podložne promjenama** od strane naručitelja tako da **stvarno nabavljena količina**, na temelju sklopljenog ugovora o javnoj nabavi, **može biti veća ili manja od okvirne količine**, s napomenom da **ukupna plaćanja (bez PDV-a)**, na temelju sklopljenog ugovora o javnoj nabavi, **ne smiju prelaziti procijenjenu vrijednost nabave**. DON-om je bilo predviđeno sklapanje Ugovora na razdoblje od dvije godine te da Ugovor prestaje istekom roka na koji je sklopljen ili financijskim ispunjenjem/izvršenjem, ovisno o tome što prije nastupi. Ugovor se smatra ispunjenim/izvršenim u trenutku kada ukupna plaćanja (bez PDV-a) dosegnu procijenjenu vrijednost nabave.

Kriterij za odabir ponude bila je ekonomski najpovoljnija ponuda (tehnički dio – kvaliteta 70,0 % i financijski dio ponude – cijena 30,0 %). Prema opisu usluga iz tehničke specifikacije, cilj usluga bila je podrška naručitelju prilikom implementacije OPKK-a, kao i podrška u razvijanju kapaciteta za prometni segment i u segmentu infrastrukture širokopojasne mreže i pridonosenje razvoju učinkovitog pravnog, institucionalnog i operativnog temelja za učinkovito funkcioniranje naručitelja kao tijela u sustavu. Nadalje, cilj ovih usluga bilo je pridonosenje uspostavi odgovarajuće i optimalne organizacijske strukture, provođenju svih relevantnih procesa, pripremi odgovarajućih procedura i priručnika, pripremi, analizi i revidiranju relevantnih studija (npr. analiza troškova i koristi, studija utjecaja na okoliš), sagledavanju projekata u kontekstu državnih potpora, kontinuiranom nadgledanju i upravljanju projektima, upravljanju rizicima i kontrolama i rješavanju mogućih revizorskih nalaza, a sve u cilju postizanja maksimalnih rezultata u kontekstu apsorpcije EU sredstava i uspješne certifikacije istih. Također, ciljevi su bili: unaprjeđenje dokumentacije javne nabave, osiguranje ispravnih zahtjeva za plaćanje, osiguranje neovisne procjene kvalitete, dobivanje stručnog mišljenja, savjetovanja i obuke relevantnih dionika u vezi s realizacijom projekata.

DON-om je bilo predviđeno da izvršitelj mora raspolagati timom od **deset ključnih stručnjaka** prikladnih za pružanje traženih usluga, u skladu s navedenim popisom usluga. **Predviđen je angažman i ostalih stručnjaka**, potrebnih u skladu s tehničkim specifikacijama i troškovnikom, a o angažiranju ostalih stručnjaka za vrijeme provedbe ugovora izvršitelj je bio dužan obavijestiti naručitelja u povratnom nalogu ili izvješćima za vrijeme provedbe. DON-om je bilo predviđeno da se računi podnose službenim putem za tromjesečna razdoblja, odnosno račun je bilo potrebno dostaviti MMPI-ju u roku od dva tjedna od odobrenja posljednjeg mjesečnog izvješća s kojim se završava tromjesečno izvještajno razdoblje. Izvršitelj je trebao podnositi izvješća (privremena i konačno) s podacima o iskorištenosti osoblja (ime, vrijeme, lokacija) i povezanim troškovima, kao i ostale relevantne dokumente i isporuke u vezi s opisanim predmetom posla koji su definirani ugovorom.

Izvršitelj je bio dužan deset radnih dana prije završetka ugovora pripremiti završno izvješće koje sadrži svaku od pojedinih aktivnosti provedenih tijekom vremena pružanja usluga. Troškovnikom je bilo predviđeno **2 630 radnih dana za ključne stručnjake, 1 500 radnih dana za ostale stručnjake, 150 radnih dana za ostalo osoblje (ukupno 4 280 radnih dana)** te 24 komada (izrada raznih izvješća) za administrativne troškove. Prema zapisniku o javnom otvaranju ponuda, iz srpnja 2016., pristiglo je **pet ponuda**.

Prema zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda naručitelj je predložio izvršitelja usluge s cijenom ponude 11.243.544,00 kn bez PDV-a (14.054.430,00 kn s PDV-om) i brojem ostvarenih bodova 98,94. Na temelju pregleda i ocjene ponuda, u rujnu 2016., donesena je Odluka o odabiru. Na Odluku o odabiru Državnoj komisiji za kontrolu postupaka javne nabave (dalje u tekstu: DKOM) izjavljena je žalba u kojoj je žalitelj tvrdio da je naručitelj, u postupku pregleda i ocjene ponude, pogrešno bodovao tehnički dio ponude. U studenome 2016., na temelju rješenja DKOM-a, poništena je Odluka o odabiru iz rujna 2016. te je naručitelj ponovno izvršio pregled i ocjenu ponuda i donio novu Odluku o odabiru u prosincu 2016., na temelju koje je odabran isti ponuditelj s kojim je zaključen **Ugovor o nabavi usluge, u iznosu procijenjene vrijednosti predmeta nabave.**

Prema podacima o izvršenju ugovora iz Registra ugovora te podacima iz zadnjeg mjesečnog izvješća provedbe Ugovora vidljivo je da je Ugovor izvršen u iznosu od 23.878.351,88 s PDV-om, odnosno 9.823.921,88 kn više od ponude, te da ukupan broj izvršenih radnih dana iznosi 8.296,7 radnih dana (od čega se 1.076,2 radna dana odnose na rad ključnih, a 7.094,5 radnih dana na rad ostalih stručnjaka i 126,0 dana za edukacije i treninge) te 24 komada (izrada raznih izvješća) za administrativne troškove, čime konačno izvršeni broj radnih dana premašuje broj radnih dana predviđenih troškovnikom za 193,8 %.

Revizijom je utvrđeno da konačna iskorištenost radnih dana ključnih stručnjaka iznosi tek 40,9 % količine radnih dana predviđenih ponudbenim troškovnikom, dok konačna iskorištenost radnih dana ostalih stručnjaka iznosi čak 473,0 % količine radnih dana predviđenih ponudbenim troškovnikom. Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju je utvrdio da MMPI nije realno planirao broj radnih dana potrebnih za izvršenje navedene usluge kao ni raspodjelu rada među ključnim i ostalim stručnjacima.

– Tehnička pomoć u provedbi funkcija tijela u sustavu upravljanja i kontrole EU fondova

MMPI je, u studenom 2018., objavio obavijest o nadmetanju za otvoreni postupak nabave Tehnička pomoć u provedbi funkcija tijela u sustavu upravljanja i kontrole EU fondova. Procijenjena vrijednost predmeta nabave iznosila je 38.000.000,00 kn (bez PDV-a). Prema DON-u predmet nabave bile su usluge tehničke pomoći MMPI-ju u obavljanju funkcija tijela u SUK-u EU fondova. Od izvršitelja se očekuje pružanje podrške u minimalno sljedećim područjima: podrška MMPI-ju u provođenju funkcija PT 1, stručno savjetovanje MMPI-ja u aktivnostima u vezi s podrškom (potencijalnim) korisnicima EU sredstava te podrška MMPI-ju u provođenju stručnih i sektorski specifičnih aktivnosti.

Količina/opseg predmeta nabave i tehnička specifikacija određena je troškovnikom i Projektnim zadatkom iz DON-a. U skladu s člankom 4. Pravilnika o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave (Narodne novine 65/17), naručitelj je odredio okvirne količine. **Stvarno nabavljena količina može biti veća ili manja od predviđene količine. Ukupna plaćanja bez PDV-a na temelju sklopljenog ugovora o javnoj nabavi ne smiju prelaziti procijenjenu vrijednost nabave.** Nabava se odnosi na cjelokupan predmet nabave te ponuditelj mora ponuditi cjelokupni opseg usluga koji se traži DON-om.

Ugovor o javnoj nabavi stupa na snagu danom potpisa obje ugovorne strane te se sklapa na razdoblje do 31. prosinca 2023. ili do ispunjenja, što prije nastupi. **Kriterij za odabir ponude je ekonomska najpovoljnija ponuda (cijena ponude 20,0 %; specifično iskustvo stručnjaka 65,0 %; organizacija i metodologija pružanja usluge 15,0 %).** Prema opisu usluga iz tehničke specifikacije, cilj usluga je podrška naručitelju prilikom implementacije OPKK-a u dijelu funkcija PT 1, kao i podrška u razvijanju kapaciteta te pridonosenje razvoju učinkovitog pravnog, institucionalnog i operativnog temelja za učinkovito funkcioniranje naručitelja kao tijela u sustavu. Očekivani rezultati ovog projekta su da se sve funkcije PT-a 1 provode na vrijeme i u skladu s važećim pravnim okvirom, da se osnaže administrativni kapaciteti MMPI-ja i unaprijede poslovni procesi, organizacija i procedure te da se osnaže administrativni kapaciteti i osiguranje pravodobnih smjernica za postupanje korisnika.

DON-om je predviđeno da izvršitelj mora raspolagati timom od **šest ključnih stručnjaka** prikladnih za pružanje traženih usluga, u skladu s navedenim popisom usluga. Predviđen je angažman i ostalih stručnjaka, potrebnih u skladu s tehničkim specifikacijama i troškovnikom, a o angažiranju ostalih stručnjaka za vrijeme provedbe ugovora izvršitelj je dužan obavijestiti naručitelja u povratnom Nalogu ili izvješćima za vrijeme provedbe. **Ostali stručnjaci se, prema DON-u, mogu angažirati radi izvršenja pojedinih naloga, a kako bi se izvršili na vrijeme i u traženom opsegu.** DON-om je predviđeno da se računi podnose službenim putem za tromjesečna razdoblja, odnosno račun je potrebno dostaviti MMPI-ju u roku od dva tjedna od odobrenja posljednjeg mjesečnog izvješća kojim se završava tromjesečno izvještajno razdoblje. Izvršitelj podnosi izvješća (privremena i konačno) s podacima o iskorištenosti osoblja (ime, vrijeme, lokacija) i povezanim troškovima, kao i ostale relevantne dokumente i isporuke u vezi s opisanim predmetom posla koji su definirani ugovorom. Izvršitelj treba, deset radnih dana prije završetka ugovora, pripremiti završno izvješće koje će sadržavati informacije o aktivnostima provedenima za cjelokupnog trajanja ugovora i ostvarenim rezultatima. Troškovnikom je predviđeno **3 500 radnih dana za rad ključnih stručnjaka, 4 250 radnih dana za rad ostalih stručnjaka (ukupno 7 750 radnih dana) te 60 mjeseci za administrativne troškove.**

Prema Zapisniku o javnom otvaranju ponuda, iz ožujka 2019., pristigle su **tri ponude**. Prema Zapisniku o pregledu i ocjeni ponuda, iz svibnja 2019., naručitelj je predložio odabir ponude izvršitelja usluge s cijenom ponude **8.493.000,00 kn bez PDV-a (10.616.250,00 kn s PDV-om)** i brojem ostvarenih bodova 100. Na temelju pregleda i ocjene ponuda, u svibnju 2019., donesena je Odluka o odabiru ponuditelja s kojim je zaključen **Ugovor o nabavi usluge u iznosu procijenjene vrijednosti predmeta nabave.**

Prema podacima MMPI-ja o izvršenju ugovora, do 30. lipnja 2022., vidljivo je da je Ugovor izvršen u iznosu od 46.573.095,00 kn s PDV-om, odnosno 35.956.845,00 kn više od ponude te da ukupan broj izvršenih radnih dana iznosi 34.103,0 radna dana (od čega se 1.041,7 dana odnosi na rad ključnih, a 33.061,3 dana na rad ostalih stručnjaka) te 36 mjeseci za administrativne troškove (izrada raznih izvješća), čime je konačno izvršeni broj radnih dana veći od broja radnih dana predviđenih ugovornim troškovnikom za 440,0 %. Revizijom je utvrđeno da konačna iskorištenost radnih dana ključnih stručnjaka iznosi tek 29,8 % količine radnih dana predviđenih ugovornim troškovnikom, dok konačna iskorištenost radnih dana ostalih stručnjaka iznosi čak 777,9 % količine radnih dana predviđenih ugovornim troškovnikom. Iako su ostali stručnjaci, prema DON-u, trebali biti angažirani radi izvršenja pojedinih naloga, koje ključni stručnjaci nisu mogli samostalno izvršiti, a kako bi se izvršili na vrijeme i u traženom opsegu, revizijom je utvrđeno da su ostali stručnjaci, prema izvršenom broju radnih dana, bili većinski izvršitelji aktivnosti Ugovora.

Državni ured za reviziju je utvrdio da je MMPI, od veljače 2017. do konca lipnja 2022., koristio usluge instrumenta Tehničke pomoći u iznosu od 70.451.446,88 kn s PDV-om (za dva ugovora). Prema obrazloženju MMPI-ja, pri izračunu procijenjene vrijednosti drugog predmeta nabave (Ugovora o nabavi usluge Tehnička pomoć u provedbi funkcija tijela u sustavu upravljanja i kontrole EU fondova) koristilo se prethodno stečeno iskustvo izvršenja Ugovora za uslugu strateškog nadzora i tehničke pomoći vezano za provedbu OPKK-a. Iako je MMPI raspolagao iskustvom iz prethodnog ugovora po pitanju planiranja potrebnih radnih dana stručnjaka, gdje je već bilo utvrđeno značajno odstupanje izvršenih radnih dana, u odnosu na količinu predviđenu DON-om, i iako su oba ugovora izvršena unutar procijenjene vrijednosti nabave, Državni ured za reviziju je utvrdio da, pri sastavljanju DON-a (troškovnika) za drugi ugovor, količina radnih dana potrebnih za izvršenje ponovno nije bila realno izražena. Analizom ugovornih troškovnika i stvarnog izvršenja za oba ugovora utvrđeno je značajno odstupanje u iznosu od 9.823.921,88 kn ili 169,9 % za prvi ugovor i 35.956.845,00 kn ili 438,7 % za drugi ugovor (do 30. lipnja 2022.). Zbog nerealno utvrđenog broja potrebnih radnih dana (ključnih i ostalih stručnjaka) te odredbe ugovora da se izvršavaju do iznosa procijenjene vrijednosti nabave, omogućeno je prihvaćanje ponuda sa znatno nižom cijenom, u odnosu na procijenjenu vrijednost nabava i stvarno izvršenu vrijednost ugovora. Slijedom navedenog, postoji mogućnost da svim gospodarskim subjektima nisu bile na raspolaganju sve informacije o opsegu usluge kako bi valjano izradili ponudu, iako je odredbom članka 3., stavka 1. Pravilnika o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave (Narodne novine 65/17) definirano da se DON izrađuje na način da sadrži sve potrebne podatke koji gospodarskom subjektu omogućavaju izradu zahtjeva za sudjelovanje ili ponude.

Unatoč tome što MMPI, u pisanom obrazloženju, navodi da obavlja analizu potreba za korištenjem usluge vanjskih stručnjaka na temelju prethodnog iskustva, revizijom je utvrđeno da MMPI ne posjeduje dokumentaciju o provedbi analize opravdanosti ugovaranja usluga vanjskih stručnjaka kojom se analiziraju prednosti i eventualni nedostaci vlastitih administrativnih kapaciteta (nepostojanje specijaliziranih znanja i iskustva,) u odnosu na ugovaranje usluge vanjskih stručnjaka.

Također, usporedbom funkcija iz nadležnosti PT 1 definiranih Uredbom (EU) br. 1303/2013, Uredbom o tijelima u SUK-u, Pravilnikom o unutarnjem redu MMPI-ja i opisu aktivnosti iz Ugovora o nabavi usluge Tehnička pomoć u provedbi funkcija tijela u sustavu upravljanja i kontrole EU fondova, utvrđeno je da je u DON-u bio naveden značajan broj aktivnosti koje su, prema navedenim propisima i Pravilniku o unutarnjem redu, u nadležnosti Uprave za EU fondove i strateško planiranje MMPI-ja kao PT 1, a koje je trebao obaviti izvršitelj usluge.

Državni ured za reviziju preporučuje MMPI-ju redovito obavljati i dokumentirati detaljne analize procjene potreba korištenja usluga vanjskih stručnjaka na način da analizira prednosti i eventualne nedostatke vlastitih administrativnih kapaciteta te identificira konkretna područja i specijalizirana znanja i vještine potrebne pri obavljanju funkcija PT 1 (a ne posjeduju ih djelatnici MMPI-ja). Na temelju zaključaka provedenih analiza, preporučuje se dodatno educirati djelatnike, a ugovarati isključivo stvarno utvrđene potrebne usluge vanjskih stručnjaka. Nadalje, preporučuje se MMPI-ju prije izrade DON-a analizirati i što točnije utvrditi opseg potrebnih usluga kako bi podaci u DON-u sadržavali sve informacije o opsegu usluga i omogućili valjanu izradu ponuda što većem broju gospodarskih subjekata, a sve u skladu s odredbom članka 3., stavka 1. Pravilnika o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave (Narodne novine 65/17).

Posredničko tijelo razine 2 (PT 2)

PT 2 je nacionalno tijelo koje, u odnosu na prioritetne osi iz svoje nadležnosti, obavlja funkcije propisane člankom 8. Uredbe o tijelima u SUK-u. Za PO 7 *Povezanost i mobilnost* ulogu PT 2 obavlja SAFU. Prema važećem Pravilniku o unutarnjem ustrojstvu i sistematizaciji radnih mjesta SAFU-a, organizacijske jedinice koje se bave sektorom prometa su *Služba za provedbu projekata prometne i komunikacijske infrastrukture I* te *Služba za provedbu projekata prometne i komunikacijske infrastrukture II*. U navedene dvije službe sistematizirano je 40 radnih mjesta, dok je, na 31. prosinca 2022., zaposleno 25 djelatnika, odnosno 15 djelatnika manje od broja predviđenog sistematizacijom.

Točkom 16. članka 8. Uredbe o tijelima u SUK-u, propisano je da SAFU, kao PT 2, provodi provjere iz članka 125., stavka 5., točaka (a) i (b) Uredbe (EU) br. 1303/2013²⁵. Navedene funkcije SAFU-a detaljnije su razrađene u ZNP-u (v. 7.0) pravilo br. 5 *Izvršavanje i upravljanje ugovorima o dodjeli bespovratnih sredstava*. **PT 2, prema ZNP-u, između ostalog, obavlja različite vrste provjera kao što su pregled plana nabave, ex-ante provjera DON-a, provjera ZNS-ova, ex-ante provjera (javne) nabave te provjera postupka nabave osoba koje su obveznici ZJN-a (ex-post provjera).**

Prema Pravilu 5. ZNP-a, PT 2 (SAFU) obavlja *ex-ante* provjeru²⁶ DON-a u postupcima nabava koje provode korisnici na način opisan u Prilogu 18 navedenog Pravila, a koji je dodatno razrađen u PoP-u PT-a 2. Postupak *ex-ante* provjere započinje zaprimanjem dokumentacije korisnika elektroničkom poštom/poštom ili putem sustava eFondovi i zaključuje se rezultatima provjera DON-a. Pri tome se korisniku rezultati dostavljaju u obliku preporuka s obrazloženjem posljedica neprihvatanja preporuka.

PT 2 obavlja provjeru zaprimljenog DON-a od korisnika, vodi evidenciju o rezultatima provjera i dostavljenoj dokumentaciji. **Prema ZNP-u, navedenu provjeru PT 2 treba obaviti u roku od 15 radnih dana od dana zaprimanja DON-a.**²⁷

Ako su za dovršenje ex-ante provjere nužne dodatne informacije ili dokumentacija, PT 2 zahtijeva od korisnika njihovu dostavu elektroničkom poštom ili putem sustava eFondovi ovisno o tome što je primjenjivo za pojedini projekt, u roku koji ne može biti kraći od pet ni dulji od deset radnih dana, pri čemu PT 2 korisniku određuje razuman rok, s napomenom da je obavezan postupati u utvrđenim rokovima. **Rok za dostavu dodatnih informacija ili dokumentacije ne uračunava se u krajnji rok za izvršenje provjere.** Kada PT 2 od korisnika zahtijeva dostavljanje odgovarajućih pojašnjenja ili dokumentacije (u slučaju *ex-ante* i *ex-post* provjera nabave), a korisnik ne dostavi odgovarajuća pojašnjenja u za to utvrđenom roku, PT 2 postupa na način da od korisnika takva pojašnjenja traži najviše dva puta, za što mu se osigurava primjereni rok. Ako korisnik ni tada ne dostavi odgovarajuća pojašnjenja i/ili dokumentaciju u zadanom roku, takvo postupanje može utjecati na prihvatljivost troškova i njihovo naknadno potraživanje, kao i mogućnost određivanja financijskih korekcija. Prethodno navedeno nije slučaj kada korisnik iz objektivnih razloga u danom trenutku nije u mogućnosti zahtijevano dostaviti i o tome u zadanom roku obavijesti drugu stranu/strane.

²⁵ Provjere iz stavka 4. prvog podstavka točke (a) uključuju sljedeće postupke: (a) administrativne provjere svih zahtjeva za nadoknadom izdataka koje su dostavili korisnici; (b) provjere operacija na licu mjesta.

²⁶ U odnosu na *ex-ante* i *ex-post* provjere nabave uvijek mora biti osigurano razdvajanje funkcija na način da iste osobe ne obavljaju obje provjere u odnosu na iste projektne prijedloge te da među tim osobama ne postoji hijerarhijska podređenost/nadređenost.

²⁷ Pojam DON-a podrazumijeva najmanje dokumentaciju koja se planira objaviti ili poslati potencijalnim ponuditeljima ovisno o primjenjivim pravilima nabave. Obveznici ZJN dostavljaju dokumentaciju o nabavi u skladu s Pravilnikom o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave

Rezultat provjere DON-a su mišljenje i preporuke za unaprjeđenje DON-a radi izbjegavanja nepravilnosti. PT 2 *ex-ante* provjere nabave provodi u skladu s nacionalnim propisima i dostavlja korisniku rezultate provjere putem elektroničke pošte ili sustava eFondovi. Nalazi *ex-ante* provjere nabava ili situacije kada korisnik odbije dostaviti DON i/ili dodatne informacije na zahtjev ne utječu na obvezu obavljanja *ex-post* provjere predmetnih nabava i provjere prihvatljivosti troškova/izdataka nastalih u njihovu okviru.

Nakon sklapanja ugovora o nabavi, SAFU vrši *ex-post* provjere postupka nabave u sklopu kojeg provjerava prihvatljivost provedenog postupka u smislu pridržavanja odredba ZJN-a. Navedena *ex-post* provjera direktno je povezana s prihvatljivošću povezanih troškova. U sklopu navedene provjere, SAFU pregledava i cjelokupni DON koji uključuje:

- dokumentaciju za nadmetanje (kako je objavljena/poslana ponuditeljima)
- obavijest o nabavi/poziv na nadmetanje
- zaprimljene ponude
- dokumentaciju postupka pregledavanja i ocjene ponuda
- pojašnjenja tijekom postupka pregleda i ocjene ponuda
- sklopljeni ugovor i popratnu traženu dokumentaciju
- sklopljene dodatke ugovorima o nabavi te ostalo po potrebi.

Postupak *ex-post* provjere započinje zaprimanjem prvog zahtjeva za nadoknadom sredstava (dalje u tekstu: ZNS) u kojem se potražuju troškovi nastali na temelju ugovora o nabavi. Po zaprimanju ZNS-a od korisnika, PT 2 vrši administrativnu provjeru, vodi evidenciju o rezultatima izvršenih provjera te o provjerama obavještava korisnika. **Rokovi za izvršenje provjere ZNS-a, od strane PT 2, su 30 dana za provjeru ZNS-a od dana primitka, odnosno 60 dana za provjeru Završnog ZNS-a od dana primitka.** U slučaju da su za potrebe dovršenja provjera nužne dodatne informacije, PT 2 zahtijeva od korisnika njihovu dostavu u roku koji ne može biti kraći od pet niti dulji od deset radnih dana.

Ako zbog *ex-post* provjere kompleksnih postupaka provedenih nabava ili većeg broja nabava u okviru jednog ZNS-a nije moguće završiti *ex-post* provjeru do roka za odobrenje ZNS-a, **povezane troškove nabave moguće je izuzeti u potpunosti ili zadržati 25,0 % potraživanih sredstava do završetka *ex-post* provjere,** a nakon donošenja privremene mjere. Izuzeti dio troškova moguće je potraživati u narednom ZNS-u. SAFU zadržava pravo izuzeti sve potraživane izdatke/troškove nabava kada, do roka za odobrenje ZNS-a, ne raspolaže svim informacijama i dokumentacijom koji su nužni za utvrđivanje prihvatljivosti izdataka/troškova nabave.

Ako pri provjeri potraživanih troškova postoji sumnja u njihovu zakonitost i ispravnost, PT 2 (SAFU) provodi *ad hoc* provjeru na licu mjesta. Po provedenoj provjeri, ako pojedini trošak ukazuje na nedostatke elemenata koji se provjeravaju na licu mjesta, on se izuzima do provedbe provjere na licu mjesta, pri čemu će se utvrditi ispravnost spornog troška.

Na dugotrajnost procesa *ex-post* provjera nabave mogu, između ostalog, utjecati različiti čimbenici poput složenosti projekta i potrebe za specifičnim znanjima i vještinama. Prema obrazloženju SAFU-a, na dugotrajnost nekih postupaka *ex-post* provjera nabave utječe činjenica da među zaposlenicima koji obavljaju navedene provjere, u određenim slučajevima, nedostaje specifičnih znanja i iskustva za provedbu *ex-post* provjere, kao i fluktuacija zaposlenika.

Revizijom je utvrđeno da je procedura za provođenje ex-ante provjera nabave detaljno i jasno razrađena u ZNP-u i PoP-u za PT 2, kao i rokovi za zaključenje postupka ex-ante provjere nabave. Međutim, revizijom je također utvrđeno da procedura ni rokovi za provođenje ex-post provjera nabave nisu detaljno ni jasno definirani. Slijedom navedenog, u određenim situacijama, dolazi do dugotrajnih postupaka provedbe ex-post provjera nabave. Zbog dugotrajnosti i nemogućnosti okončanja postupka ex-post provjera nabave, do roka za odobrenje ZNS-a, SAFU povezane troškove nabave, u određenim slučajevima, izuzima u potpunosti ili zadržava 25,0 % potraživanih sredstava do završetka ex-post provjere nabave, što može imati utjecaja na likvidnost korisnika i dovodi do administrativne opterećenosti korisnika te određene neizvjesnosti i nesigurnosti u daljnjoj provedbi projekta.

Nadalje, revizijom je utvrđen nedostatak administrativnih kapaciteta u PT 2 (manje zaposlenih u odnosu na broj sistematiziranih radnih mjesta), s naglaskom na nedostatak specijaliziranih znanja za određena područja. Iako SAFU, kao PT 2, koristi usluge vanjskih stručnjaka u okviru Tehničke pomoći, u određenim slučajevima, potreba za ugovaranjem takve usluge nije na vrijeme utvrđena, što je utjecalo na dugotrajnost postupka ex-post provjere nabave. Primjer navedene problematike detaljnije je opisan u dijelu izvješća Provedba PO 7 Povezanost i mobilnost – Veliki projekti financirani iz PO 7 Povezanost i mobilnost – Projekt Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima.

Državni ured za reviziju preporučuje SAFU-u, kao PT 2, u suradnji s UT-om, detaljnije razraditi proceduru i utvrditi rokove za provođenje ex-post provjera nabave kako bi se provjere ubrzale i unaprijedila njihova učinkovitost te korisnicima osiguralo pravodobno podmirivanje obveza prema dobavljačima. Nadalje, preporučuje se SAFU-u poduzeti aktivnosti za popunjavanje slobodnih radnih mjesta, s naglaskom na jačanje administrativnih kapaciteta specifičnim znanjima i vještinama. Također, preporučuje se SAFU-u pravodobno provoditi analize potreba ugovaranja usluga vanjskih stručnjaka te, slijedom navedenog, pravodobno pokretati postupke nabave istih kada se za time utvrdi potreba.

Tijelo za reviziju

Ulogu **Tijela za reviziju** obavlja ARPA. Tijelo za reviziju, osim funkcija iz članka 127. i, ako je primjenjivo članka 40., stavka 3. i članka 148., stavaka 1. i 4. Uredbe (EU) br. 1303/2013, u sustavima obavlja i sljedeće dodatne funkcije: surađuje s EK-om u skladu s člankom 128. Uredbe (EU) br. 1303/2013; izrađuje priručnike o internim procedurama i odgovarajućem revizijskom tragu; osigurava čuvanje dokumenata i evidencija o provedbi funkcija radi osiguravanja odgovarajućeg revizijskog traga.

Revizijom je utvrđeno da je uspostavljen institucionalni okvir za funkcioniranje tijela u SUK-u, međutim, utvrđen je nedostatak specifičnih znanja i iskustava potrebnih za provođenje određenih funkcija navedenih tijela, a zbog čijeg se nedostatka tijela u SUK-u oslanjaju na usluge vanjskih stručnjaka. Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju je mišljenja da tijela u SUK-u trebaju provoditi i dokumentirati detaljne i redovite analize potreba za specifičnim znanjima i vještinama kojima ne raspolažu njihovi administrativni kapaciteti. Na temelju rezultata provedenih analiza, tijela u SUK-u trebaju educirati postojeće kapacitete u područjima za koja se utvrdi manjak određenog znanja i iskustva i/ili zaposliti nove djelatnike koji istima raspolažu. U slučaju identifikacije stvarnih potreba za uslugama vanjskih stručnjaka, tijela u SUK-u trebaju donijeti jasne smjernice kako bi opravdala i dokumentirala navedeni angažman te redovito pratiti rezultate rada vanjskih stručnjaka, procjenjivati njihovu uspješnost i osigurati prijenos znanja na interne kapacitete tijela u SUK-u.

PROVEDBA AKTIVNOSTI PO 7 *POVEZANOST I MOBILNOST*

Prema Uredbi (EU) br. 1303/2013 odabir tematskih ciljeva i njihova kombinacija, kao i odabir odgovarajućih investicijskih prioriteta i prioriteta EU-a te specifičnih zadanih ciljeva, odražavaju potrebe i potencijal za pametan, održiv i uključiv rast svake države članice i regije. Također, u okviru svakog prioriteta utvrđuju se pokazatelji i odgovarajući ciljevi izraženi u smislu količine ili kvalitete, u skladu s pravilima za pojedine fondove, radi procjene napretka u provedbi programa usmjerenih na ostvarivanje ciljeva, a služe kao temelj za praćenje, evaluaciju i pregled uspješnosti. Navedeni pokazatelji obuhvaćaju: financijske pokazatelje, pokazatelje ostvarenja, koji se odnose na operacije za koje se daje potpora i pokazatelje rezultata, koji se odnose na dotični prioritet. Navedeni investicijski prioriteti i specifični ciljevi detaljnije se razrađuju u programskim dokumentima koje pripremaju države članice u suradnji s EK-om.

Slijedom navedenog, RH je, kao jedna od država članica, pripremila OPKK. U OPKK-u, za PO 7 *Povezanost i mobilnost*, definirano je pet investicijskih prioriteta s pripadajućim specifičnim ciljevima, pokazatelji rezultata po specifičnom cilju, aktivnosti koje se podržava po prioritetu ulaganja, opis vrste i primjer aktivnosti koje će biti podržane i njihov očekivani doprinos specifičnim ciljevima, vodeća načela za odabir operacija, planirano korištenje financijskih instrumenata, planirano korištenje velikih projekata te pokazatelji neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja. Nadalje, definiran je i okvir uspješnosti za PO 7 *Povezanost i mobilnost* po fondovima te kategorije intervencije, financijska raspodjela iz svakog fonda i iznosi pričuve za ostvarenje rezultata, ukupna financijska raspodjela po fondu i državnom sufinanciranju.

PO 7 *Povezanost i mobilnost* označava nastavak provedbe strateških ciljeva određenih u OP-u Promet za programsko razdoblje 2007. – 2013. te daje naglasak na ulaganja u prometnu infrastrukturu potrebnu za suvremenu, konkurentnu i međusobno povezanu europsku ekonomiju, koja će olakšati kretanje robe i ljudi, ne samo unutar RH već i prema ostalim dijelovima Europe, te poboljšati dostupnost gradova i izoliranih područja funkcionalnim regionalnim centrima i ojačati teritorijalnu koheziju.²⁸

Vrijednost **PO 7 *Povezanost i mobilnost*** iznosi **1.506.324.529,69 EUR**, od čega se **1.280.375.841,00 EUR** odnosi na **sredstva iz EU fondova**, a **225.948.688,69 EUR** na sredstva iz **državnog proračuna RH**.

U okviru PO 7 *Povezanost i mobilnost*, **glavni prioriteti financiranja iz EFRR-a i KF-a** za OPKK su:

- povećati stupanj korištenja i relevantnost željezničke mreže (KF)
- unaprijediti cestovnu mrežu TEN-T i pristup cestovnoj mreži TEN-T (EFRR)
- povećati broj prevezenih putnika u javnom gradskom prijevozu (KF)
- poboljšana dostupnost Dubrovnika zrakom (KF)
- poboljšati dostupnost naseljenih otoka stanovnicima (KF)
- poboljšati cestovnu sigurnost u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa (EFRR) te
- povećati količinu teretnog prometa na unutarnjim plovnim putovima (KF).

U tablici broj 3 daju se podaci o **područjima intervencija PO 7 *Povezanost i mobilnost***, fond iz kojeg se sufinanciraju i raspoloživa sredstva.

²⁸ Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. (v.13.0)

Tablica broj 3

Područja intervencije PO 7 Povezanost i mobilnost

u EUR

Redni broj	Područje intervencije	Fond	Raspoloživa sredstva (EU dio)
	1	2	3
1.	TEN-T autoceste i ceste – osnovna mreža (novogradnja)	EFRR	390.000.000,00
2.	Ostale obnovljene ili poboljšane ceste (autoceste, nacionalne, regionalne ili lokalne)	EFRR	10.000.000,00
3.	Željeznice (osnovne transeuropske prometne mreže/TEN-T)	KF	280.000.000,00
4.	Željeznica (sveobuhvatne TEN-T)	KF	55.000.000,00
5.	Ostala željeznica	KF	32.523.163,00
6.	Pokretna željeznička sredstva	KF	70.000.000,00
7.	Zračne luke (TEN-T)	KF	85.476.837,00
8.	Morske luke (TEN-T)	KF	40.000.000,00
9.	Ostale morske luke	KF	80.000.000,00
10.	Unutarnji plovni putovi i luke (TEN-T)	KF	37.375.841,00
11.	Infrastruktura čistog gradskog prometa i promicanje (uključujući opremu i vozila)	KF	165.000.000,00
12.	Pametni prometni sustavi (uključujući uvođenje upravljanjem potražnjom, sustave naplate cestarine, sustave IT nadzora i informacijske sustave)	KF	20.000.000,00
13.	Biciklističke i pješačke staze	KF	15.000.000,00
UKUPNO			1.280.375.841,00

Izvor: Operativni program Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. v.13.0.

U tablici broj 4 prikazano je **pet investicijskih prioriteta PO 7 Povezanost i mobilnost** i njihovih **sedam specifičnih ciljeva**, s pripadajućim raspoloživim sredstvima (EU dio).

Tablica broj 4

Investicijski prioriteti i specifični ciljevi PO 7 *Povezanost i mobilnost*

u EUR

Redni broj	Investicijski prioritet	Specifični cilj	Raspoloživa sredstva za specifični cilj (EU dio)	Raspoloživa sredstva za investicijski prioritet (EU dio)
	1	2	3	4
1.	7a – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	7a1 – Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T	382.000.000,00	382.000.000,00
2.	7b – Poboľšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta	7b1 – Poboľšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa	18.000.000,00	18.000.000,00
3.	7i – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	7i1 – Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima	37.375.841,00	37.375.841,00
4.	7ii – Razvoj i unaprjeđenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš, i prometni sustavi sa niskim emisijama CO2, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku lokalne mobilnosti; infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti	7ii1 – Poboľšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike	120.000.000,00	405.476.837,00
5.		7ii2 – Povećanje broja putnika u javnom prijevozu	200.000.000,00	
6.		7ii3 – Poboľšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom	85.476.837,00	
7.	7iii – Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke	7iii1 – Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže	437.523.163,00	437.523.163,00
UKUPNO			1.280.375.841,00	1.280.375.841,00

Izvor: Brošura *Mogućnosti financiranja iz Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020.*

Prema OPKK-u, cilj investicijskog prioriteta **7a Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T** je poboljšanje veza unutar i prema slabije razvijenim regijama te osiguranje da gradska i ruralna područja imaju koristi od prometne mreže i uspostave integriranog prometnog sustava prema TEN-T-ovima kako bi se osigurala regionalna povezanost s glavnom mrežom i intermodalnim čvorovima i poboljšala sigurnost na cestama. Unutar navedenog investicijskog prioriteta definiran je specifični cilj **7a1 Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T** koji je usredotočen na poboljšanje dostupnosti cestovne mreže TEN-T i pristupa cestama mreže TEN-T, čime će se osigurati pogodnosti velikih prometnih mreža za urbana i ruralna područja te bolja povezanost i mobilnost dobara i ljudi unutar RH i EU-a.

Investicijskim prioritetom **7b Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta** naglasak se stavlja na poboljšanje regionalne dostupnosti unaprjeđenjem cestovne sigurnosti zbog broja smrtno stradalih sudionika u prometu koji znatno premašuje prosjek EU-a. Unutar navedenog investicijskog prioriteta definiran je specifični cilj **7b1 Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa** kojim se želi postići povećanje razine sigurnosti na cestama, između ostalog, utjecajem na ponašanje sudionika u prometu promjenom zakonske regulative, unaprjeđenjem sigurnosti vozila, poboljšanjem cestovne infrastrukture te poboljšanjem hitne medicinske službe.

Investicijski prioritet **7i Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T** kroz uklanjanje uskih grla, dovršenje dionica koje nedostaju te uspostavu intermodalnog prometnog sustava (kopneni, zračni i cestovni promet), podupire ulaganje u održivi promet u skladu s budućim potrebama mobilnosti i primjene nadolazećih ekoloških prihvatljivih prometnih rješenja. Unutar navedenog investicijskog prioriteta definiran je specifični cilj **7i1 Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima** koji je usmjeren na poboljšanje koridora i čvorova te uklanjanje uskih grla u osnovnoj mreži TEN-T unutarnjih plovnih putova u cilju povećanja mobilnosti i održivosti međunarodnog teretnog tranzita kroz RH i modernizacije luka na mreži TEN-T.

Investicijski prioritet **7ii Razvoj i unapređenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš, i prometni sustavi s niskim emisijama CO₂, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti** naglašava važnost razvoja sustava urbane mobilnosti u velikim gradovima na temelju njihovih urbanističkim razvojnih planova koji uključuju razvoj intermodalnog prometa koji su komplementarni s održivim i ekološki prihvatljivim rješenjima. Unutar navedenog investicijskog prioriteta definirana su tri specifična cilja (7ii1, 7ii2 te 7ii3). Specifični cilj **7ii1 Poboljšanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike** nastoji razvojem održive i moderne usluge prijevoza integrirati naseljene otoke u širu prometnu mrežu tijekom cijele godine (neovisno o turističkoj sezoni) kako bi se unaprijedilo lokalno gospodarstvo i spriječilo iseljavanje lokalnog stanovništva. Specifični cilj **7ii2 Povećanje broja putnika u javnom prijevozu** nastoji, kroz održiva i ekološki prihvatljiva prometna rješenja, primjenu ITS-a²⁹, bolju integraciju pješaka i biciklista s ostalim sudionicima prometa i ulaganjem u infrastrukturu, smanjiti upotrebu osobnih automobila u putničkom prijevozu te povećati broja putnika u javnom prijevozu. Specifični cilj **7ii3 Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom** zbog problema manjka povezanosti s ostatkom RH i manjka učinkovite integracije u mrežu TEN-T-a, rasta broja putnika u zračnom prijevozu, pogotovo tijekom turističke sezone i nemogućnosti postojeće infrastrukture da ispunji sigurnosne zahtjeve, nastoji se riješiti poboljšanjem i nadogradnjom infrastrukture zračnog prometa.

²⁹ Pametni prometni sustavi (engl. *Intelligent Transport Systems – ITS*)

Investicijski prioritet **7iii Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke** u fokus razvoja uravnotežene prometne mreže stavlja razvoj održivog željezničkog prometa, poticanje ulaganja u intermodalne i interoperabilne koridore i čvorove te izmjenu modaliteta s cestovnog na željeznički teretni promet. Unutar navedenog investicijskog prioriteta definiran je specifični cilj **7iii1 Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže** koji je usmjeren na zaustavljanje negativnog trenda smanjenja korištenja željeznica unaprjeđenjem i nadogradnjom željezničke infrastrukture, unaprjeđenjem željezničkog voznog parka, povećanjem modalnog prijelaza s cestovnog na željeznički promet (u srednjem i dugom roku) te poboljšanjem integracije željezničkog prometa s ostalim oblicima prometa na području RH i povezanosti s međunarodnim prometom.

U okviru PO 7 *Povezanost i mobilnost*, do 29. prosinca 2022., **potpisani su ugovori za financiranje 118 projekata**, od kojih je **55 projekata završeno**, odnosno 46,6 %. Pregled broja ugovorenih i završenih projekata prema investicijskom prioritetu (IP) i specifičnom cilju (SC) daje se u tablici broj 5.

Tablica broj 5

Broj ugovorenih i završenih projekata prema investicijskom prioritetu i specifičnom cilju

Redni broj	IP	SC	Ukupan broj ugovorenih projekata prema IP-u	Ukupan broj ugovorenih projekata prema SC-u	Broj završenih projekata prema IP-u	Broj završenih projekata prema SC-u	% završenih projekata u odnosu na ugovorene prema IP-u	% završenih projekata u odnosu na ugovorene prema SC-u
1.	7a	7a1	8	8	6	6	75,0	75,0
2.	7b	7b1	2	2	0	0	0,0	0,0
3.	7i	7i1	5	5	1	1	20,0	20,0
4.	7ii	7ii1	93	23	45	6	48,4	26,1
5.		7ii2		69		38		55,1
6.		7ii3		1		1		100,0
7.	7iii	7iii1	10	10	3	3	30,0	30,0
UKUPNO			118	118	55	55	46,6	46,6

Izvor: Dokument MRRFEU-a Popis operacija financiranih iz PO 7 Povezanost i mobilnost; podaci na 29. prosinca 2022.

Iz tablice broj 5 vidljivo je da, do 29. prosinca 2022., unutar nijednog investicijskog prioriteta nisu završeni svi ugovoreni projekti³⁰. Također, vidljivo je da **unutar jednog investicijskog prioriteta (7b Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a) te njemu pridruženog specifičnog cilja (7b1 Poboljšanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa) nijedan projekt nije završen**, a da je **samo unutar jednog specifičnog cilja (7ii3 Poboljšanje dostupnosti Dubrovnika zrakom) završeno projekata koliko ih je i ugovoreno**.

U OPKK-u definirane su **dvije vrste pokazatelja** za provedbu aktivnosti unutar PO 7 *Povezanost i mobilnost*, i to: **pokazatelji neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja te pokazatelji rezultata prema specifičnom cilju**. Prioriteti ulaganja i njihovi pripadajući ciljevi definirani OPKK-om trebaju se ostvariti provedbom projekata financiranih kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

³⁰ S obzirom na pravilo N+3 provedba aktivnosti programskog razdoblja 2014. – 2020. traje do konca 2023.

U svrhu uspješne provedbe **projekta** i učinkovitog praćenja ostvarenih postignuća, tijekom planiranja projekta **definiraju se pokazatelji učinka i rezultata** te utvrđuju njihove konkretne vrijednosti koje se navode u obrascu projektne prijave. U projektnom obrascu definiraju se početna i ciljna vrijednost pokazatelja, sve u skladu s vremenskim okvirom definiranim u Uputama za prijavitelje koje pružaju smjernice o načinu podnošenja projektne prijave. **Projektne pokazatelji moraju biti u skladu s pokazateljima definiranim operativnim programom te pokazateljima definiranim u pojedinom pozivu za dostavu projektnog prijedloga.**

Kada su sredstva odobrena, **postizanje planiranih rezultata postaje ugovorna obveza korisnika**. Zbog navedenog je važno realno procijeniti ostvarenje pokazatelja od strane prijavitelja projekta. **Nedostizanje određenih ciljnih vrijednosti projektnih pokazatelja može rezultirati povratom dodijeljenih bespovratnih sredstava.** U skladu s točkama 5. i 6. Priloga 3. Pravila o financijskim korekcijama iz kolovoza 2019., nadležno tijelo, proporcionalno težini takvih pogrešaka, nepravilnosti i/ili prijevara, utvrđuje eventualnu financijsku korekciju. Financijska korekcija utvrđuje se u obliku izvršenja povrata dijela isplaćenih sredstava razmjerno neostvarenom udjelu pokazatelja u obliku paušalne financijske korekcije. U slučaju neostvarenja pokazatelja, nadležno tijelo će u utvrđivanju opravdanosti primjene financijske korekcije utvrđivati utjecaj neostvarivanja pokazatelja na postupak dodjele bespovratnih sredstava (postupak odabira) i na ostvarenje ciljeva projekta te će razmatrati opravdanost razloga (okolnosti) koji su doveli do neostvarenja pokazatelja kao što su: utjecaj socioekonomskih čimbenika ili vanjskih utjecaja (čimbenika okoline), nastup više sile, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti, pojašnjenja i obrazloženja Korisnika te postupanje Korisnika prilikom provedbe projekta. U prosincu 2020. donesena su nova Pravila o financijskim korekcijama koja ne sadrže odredbe u vezi s određivanjem financijskih korekcija po neostvarenju pokazatelja. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, Pravila o financijskim korekcijama zbog neostvarenja pokazatelja se primjenjuju onako kako je to utvrđeno u određenom ugovoru i/ili pozivu na dostavu projektnih prijedloga. U važećoj verziji ZNP-a (v.7.0) ne primjenjuje se način određivanja korekcije kako je to bilo utvrđeno u staroj verziji Pravila o financijskim korekcijama, nego se primjenjuje metodologija, odnosno procedura utvrđena u pozivu na dostavu projektnog prijedloga. U Pravilu br. 5 *Izvršavanje i upravljanje ugovorima o dodjeli bespovratnih sredstava* u Prilogu 17. *Pravila o financijskim korekcijama* nisu predviđene financijske korekcije u vezi s neostvarivanjem pokazatelja na projektnoj razini za sve ugovore sklopljene po verziji 7.0 ZNP-a. Nadalje, **MRRFEU je pripremio nacrt metodologije za primjenu financijske korekcije u slučaju neostvarenja pokazatelja koja, do konca 2022., nije usvojena.**

Prema Uredbi (EU) br. 1303/2013, u cilju osiguranja da se proračun EU-a ne troši neučinkovito, ako postoje dokazi da prioritet nije uspio ostvariti ključne etape koje se odnose samo na financijske pokazatelje, pokazatelje ostvarenja i ključne korake u provedbi navedene u okviru za procjenu ostvarenja postignuća zbog jasno utvrđene manjkavosti u provedbi, što je ranije dojavila EK, a država članica nije poduzela potrebne korektivne mjere, EK bi trebao moći obustaviti plaćanja za određeni program ili, po završetku programskog razdoblja, primijeniti financijske korekcije. Pri primjeni financijskih korekcija u obzir bi se trebala uzeti, uz poštovanje načela proporcionalnosti, razina apsorpcije i vanjski čimbenici koji pridonose neuspjehu. Financijske korekcije ne bi se trebale primjenjivati ako ciljevi nisu ostvareni zbog društveno-gospodarskih ili okolišnih čimbenika, važnih promjena u gospodarskim ili okolišnim uvjetima u državi članici ili zbog razloga više sile koji znatno utječu na provedbu dotičnih prioriteta.

Prema Uredbi (EU) br. 1303/2013, od 2016. do uključivo 2023., svaka država članica EK-u podnosi godišnje izvješće o provedbi programa (dalje u tekstu: GIP) u protekloj financijskoj godini. Svaka država članica EK-u podnosi konačno izvješće o provedbi programa za EFRR, ESF i KF te izvješće o provedbi za EPFRR i EFPR, u roku utvrđenom u pravilima o pojedinom fondu. GIP-ovi sadrže ključne informacije o provedbi programa i njegovim prioritetima pozivanjem na financijske podatke, zajedničke pokazatelje i pokazatelje za pojedine programe i kvantificirane ciljne vrijednosti, uključujući, prema potrebi, promjene u vrijednostima pokazatelja rezultata te ključne etape utvrđene u okviru za procjenu ostvarenja postignuća.

Ako na temelju ispitivanja konačnog izvješća o provedbi programa EK utvrdi ozbiljan propust u postizanju ciljeva koji se odnose isključivo na financijske pokazatelje, pokazatelje ostvarenja i ključne korake provedbe navedene u okviru za procjenu ostvarenja postignuća, zbog jasno utvrđenih slabosti provedbe o kojima je EK, u skladu s člankom 50., stavkom 8. i bliskom suradnjom, prethodno obavijestio dotičnu državu članicu, a ta država članica nije poduzela potrebnu korektivnu mjeru kako bi otklonila tu slabost, EK može, neovisno o članku 85., primijeniti financijske korekcije u pogledu dotičnih prioriteta u skladu s pravilima za pojedine fondove.

Osim odredaba Uredbe (EU) br. 1303/2013, Provedbenom uredbom (EU) br. 215/2014 definiraju se ključne etape i ciljevi te ozbiljni neuspjeh u ostvarenju ciljeva neostvarenjem pokazatelja. Delegiranom uredbom Komisije (EU) br. 480/2014 (iz svibnja 2014.) definiraju se razine i postupak određivanja financijskih korekcija u skladu s Uredbom (EU) br. 1303/2013. Sankcioniranje u slučaju nepostizanja ciljnih vrijednosti i pokazatelja definirano je i odredbama točke 5. Pokazatelji i okvir uspješnosti pri zaključenju Smjernica EK o zaključenju OP-a donesenih u svrhu pružanja pomoći iz EFRR-a, ESF-a, KF-a i EFPR-a te programa prekogranične suradnje u okviru Instrumenta pretpristupne pomoći IPA II (2014. – 2020.).³¹

U tablici broj 6 daju se **pokazatelji neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja**, pripadajuća mjerna jedinica, ciljna vrijednost, njihovo ostvarenje i indeks ostvarenja. Zelenom bojom označeni su indeksi ostvarenja pokazatelja koji su, do 31. prosinca 2022., postigli ili premašili ciljnu vrijednost, dok su crvenom bojom označeni indeksi ostvarenja pokazatelja koji, do navedenog datuma, nisu dostigli ciljnu vrijednost.

U tablici broj 6 vidljivo je da, od **17 pokazatelja³² neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja** za PO 7 *Povezanost i mobilnost*, za **14 pokazatelja ili 82,4 % nije ostvarena ciljna vrijednost**, a za **tri pokazatelja ciljna vrijednost je ostvarena ili premašena**. Nadalje, od navedenih 14 pokazatelja koji nisu ostvarili ciljnu vrijednost, za četiri pokazatelja ostvarena vrijednost je nula, dok je ostvarenje pet pokazatelja blizu ciljne vrijednosti³³.

³¹ 2022/C 474/01

³² Prema OPKK-u (v.12.0) bilo je predviđeno 19 pokazatelja. Broj pokazatelja se smanjio nakon usvajanja nove verzije OPKK-a (v.13.0 iz prosinca 2022.) kada su dva pokazatelja izbrisana.

³³ Iznad 75,0 % vrijednosti

Tablica broj 6

Ostvarenje pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja do 31. prosinca 2022.

Redni broj	Investicijski prioritet	Pokazatelj	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.) v.12.0 OPKK	Ciljna vrijednost (2023.) v.13.0 OPKK	Ostvarenje	Indeks ostvarenja %	
	1	2	3	4	5	6	7=6/5*100	
1.	7a – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	CO13 Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta	km	72	47	37,05	78,8	
2.		7a12 Duljina novih obilaznih cesta	km	25	12	9,02	75,2	
3.	7b – Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta	7b15 Broj uklonjenih crnih točaka	broj	20	20	7	35,0	
4.		7i – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T	7ca12 Duljina novih i nadograđenih obala luke	m	240	240	0	0,0
5.	7ii – Razvoj i unaprjeđenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš, i prometni sustavi sa niskim emisijama CO2, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti	7cb14 Nabavljena nova plovila	broj	5	-	-	-	
6.		7cb15 Nove ili premještene luke	broj	2	2	0	0,0	
7.		7cb16 Nadograđene luke koje pružaju usluge vezane za otoke	broj	10	10	8	80,0	
8.		7cb17 Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija	km	17	17	8,19	48,2	
9.		7cb18 Nov putnički vozni park	broj	238	460	462	100,4	
10.		7cb19 ITS proveden	broj	2	2	0	0,0	
11.		7cb20 Nove i nadograđene biciklističke trake	km	50	50	48,02	96,0	
12.		7cb21 Stanice za punjenje električnih vozila	broj	4	-	-	-	
13.		7cb22 Rekonstrukcija uzletno-sletne staze (Zračna luka Dubrovnik)	m	3.300	3.300	3.300	100,0	
14.		7cb23 Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavtatu (Zračna luka Dubrovnik)	m	3.300	3.300	2.956,14	89,6	
15.		7iii – Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke	CO12a Željeznička infrastruktura: Ukupna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN-T	km	78,4	78,4	20	25,5
16.			7cc13 Ukupna duljina novih željezničkih pruga	km	12,2	12,2	12,2	100,0
17.	7cc14 Izrađene i rekonstruirane postaje na željezničkim prugama		broj	19	19	4	21,1	
18.	7cc16 Kupljeno novih putničkih vozila		broj	10	10	3	30,0	
19.	7cc17 Željeznički prijelazi s poboljšanom sigurnošću		broj	20	20	0	0,0	

Izvor: revizorski tim prema podacima MRRFEU-a i MMPI-ja do 31. prosinca 2022.

– *Pokazatelji za investicijski prioritet 7a – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T*

Unutar investicijskog prioriteta 7a definirani su sljedeći pokazatelji rezultata: CO13 Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta i 7a12 Dulžina novih obilaznih cesta.

Ciljna vrijednost **pokazatelja CO13 Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 72,00 km i u procesu programiranja OPKK 2014. – 2020. temeljena je na sljedećim projektima: *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom (47,01 km)*, *Projekt izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka D403 (2,50 km)* i *Omiška obilaznica Stobreč – Dugi Rat – Omiš (22,46 km)*. Do 31. prosinca 2022. izgrađeno je 37,05 km novih cesta. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, tijekom provedbe programskog razdoblja, došlo je do određenih promjena pa se ostvarenje pokazatelja CO13 temelji na provedbi sljedećih projekata: *Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom (32,53 km)*³⁴, *Izgradnja zaobilaznice grada Vodica – 2. faza (5,14 km)*, *Izgradnja mosta kopno – Otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama – 2. projektna faza (2,87 km)*³⁵, *Izgradnja obilaznice Petrijevac (3,88 km)* i *Izgradnja državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka (2,97 km)*.

Ciljna vrijednost **pokazatelja 7a12 Dulžina novih obilaznih cesta**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 25,00 km i, u procesu programiranja OPKK 2014. – 2020., temeljena je na sljedećim projektima: *Projekt izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka (2,50 km)* i *Omiš obilaznica: Stobreč – Dugi Rat – Omiš (22,46 km)*. Do 31. prosinca 2022. izgrađeno je 9,02 km novih obilaznih cesta. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, tijekom provedbe programskog razdoblja došlo je do određenih promjena pa se ostvarenje pokazatelja 7a12 temelji na provedbi sljedećih projekata: *Izgradnja zaobilaznice grada Vodica – 2. faza (5,14 km)*, *Izgradnja obilaznice Petrijevac (3,88 km)* i *Projekt izgradnje državne ceste DC403 od čvora Škurinje do luke Rijeka (2,97 km)*.

Iako nisu svi planirani projekti financirani kroz OPKK 2014. – 2020., raspoloživi iznos za investicijski prioritet **7a – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T** je ostao isti³⁶. S obzirom na doprinos ugovorenih projekata predmetnim pokazateljima, MRRFEU je predložio smanjenje ciljne vrijednosti pokazatelja CO13 za 2023. s dosadašnjih 72,00 km na 47,00 km novoizgrađenih cesta i pokazatelja 7a12 s dosadašnjih 25,00 km na 12,00 km novih obilaznih cesta u OPKK-u v.13.0 koja je, početkom studenoga 2022., upućena na odobrenje EK-u. U prosincu 2022. EK je odobrio novu verziju OPKK-a (v.13.0) u kojoj je smanjena ciljna vrijednost navedenih pokazatelja.

³⁴ Tijekom programiranja u okviru OPKK-a planirana je izgradnja 47,01 km ceste za projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom. Studijom izvodljivosti definirana je dionica dužine 32,53 km, što je 14,48 km manje od početno planirane dužine dionice, kao i konačna procijenjena vrijednosti projekta koja je bila veća od raspoloživog iznosa za SC 7a1.

³⁵ Kroz OP Promet 2007. – 2013. financirani su projekti Izgradnja zaobilaznice grada Vodica i Izgradnja mosta kopno – Otok Čiovo u Trogiru sa spojnim cestama, ali njihova realizacija nije završena kroz OP 2007. – 2013., stoga su projekti fazirani i njihovo financiranje nastavljeno u OPKK 2014. – 2020.

³⁶ Od jednog projekta se odustalo, uvedeni su novi projekt i/ili je bilo promjena u iznosu vrijednosti projekata.

– Pokazatelj za investicijski prioritet 7b – Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a, uključujući multimodalna čvorišta

Unutar investicijskog prioriteta 7b predviđeno je ostvarenje jednog pokazatelja rezultata 7b15 Broj uklonjenih crnih točaka.

Prema OPKK-u, ciljna vrijednost **pokazatelja 7b15 Broj uklonjenih crnih točaka**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 20 uklonjenih crnih točaka i temeljena je na provedbi sljedećih projekata: *Sanacija opasnih mjesta (uklanjanje crnih točaka) na državnim cestama i Izgradnja obilaznice Apševaca i Lipovca – sanacija opasnog mjesta na državnoj cesti D57.*

Prema potpisanim ugovorima o bespovratnim sredstvima, ciljna vrijednost (broj uklonjenih crnih točaka za oba projekta), do konca 2023., iznosi 24³⁷, a do 31. prosinca 2022. uklonjeno je sedam crnih točaka u okviru projekta *Sanacija opasnih mjesta (uklanjanje crnih točaka) na državnim cestama*³⁸. Projekt *Izgradnja obilaznice Apševaca i Lipovca – sanacija opasnog mjesta na državnoj cesti D57, do 31. prosinca 2022., nije pridonio ostvarenju pokazatelja (u okviru navedenog projekta nije uklonjena nijedna crna točka*³⁹). Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, predviđeno je ostvarenje ciljne vrijednosti navedenog pokazatelja unutar investicijskog prioriteta **7b – Poboljšavanje regionalne mobilnosti povezivanjem sekundarnih i tercijarnih čvorišta s infrastrukturom TEN-T-a**, uključujući multimodalna čvorišta, najkasnije do konca 2023.

– Pokazatelj za investicijski prioritet 7i – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T

Unutar investicijskog prioriteta 7i predviđeno je ostvarenje jednog pokazatelja rezultata 7ca12 Duljina novih i nadograđenih obala luke.

Ciljna vrijednost **pokazatelja 7ca12 Duljina novih i nadograđenih obala luke**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 240 m novih i/ili nadograđenih obala luke i, tijekom programiranja OPKK 2014. – 2020., temeljila se na projektu *Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek*. Do 31. prosinca 2022. navedeni projekt nije pridonio ostvarenju pokazatelja (u okviru navedenog projekta nije završena izgradnja/nadogradnja nijedne luke). Prema pisanom obrazloženju MMPI-ja, nakon dugotrajnog postupka javne nabave ugovor o radovima potpisan je u prosincu 2022. Prema DON-u, planirano trajanje radova je 28 mjeseci te radovi neće biti završeni do konca 2023. MRRFEU je, zbog navedenog, EK-u predložio faziranje projekta te izmjenu ciljne vrijednosti pokazatelja, s obzirom na to da će jedan dio projekta završiti tijekom programskog razdoblja 2014. – 2020. te će i ciljna vrijednost za investicijski prioritet **7i – Podupiranje multimodalnog jedinstvenog europskog prometnog prostora ulaganjem u TEN-T** djelomično biti ostvarena do konca 2023. Odluka o faziranju i promjeni ciljne vrijednosti do konca 2022. nije donesena.

³⁷ Pojedinačna ciljna vrijednost pokazatelja za projekt *Sanacija opasnih mjesta (uklanjanje crnih točaka) na državnim cestama* iznosi 23, dok pojedinačna ciljna vrijednost pokazatelja za projekt *Izgradnja obilaznice Apševaca i Lipovca – sanacija opasnog mjesta na državnoj cesti D57* iznosi jedan.

– Pokazatelji za investicijski prioritet 7ii – Razvoj i unaprjeđenje prometnih sustava prihvatljivih za okoliš, i prometni sustavi s niskim emisijama CO₂, uključujući unutarnje plovne putove i pomorski prijevoz, luke, multimodalne veze i aerodromsku; infrastrukturu, radi promicanja održive regionalne i lokalne mobilnosti

Unutar investicijskog prioriteta 7ii predviđeno je ostvarenje deset pokazatelja rezultata: 7cb14 Nabavljena nova plovila, 7cb15 Nove ili premještene luke, 7cb16 Nadograđene luke koje pružaju usluge vezane za otoke, 7cb17 Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija, 7cb18 Nov putnički vozni park, 7cb19 ITS proveden, 7cb20 Nove i nadograđene biciklističke trake, 7cb21 Stanice za punjenje električnih vozila, 7cb22 Rekonstrukcija uzletno-sletne staze (Zračna luka Dubrovnik) i 7cb23 Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavtatu (Zračna luka Dubrovnik).

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb14 Nabavljena nova plovila**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi pet nabavljenih novih plovila, a do 31. prosinca 2022. nije utvrđen napredak u ostvarenju ciljne vrijednosti (nije nabavljeno nijedno novo plovilo⁴⁰). Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, u izmjeni OPKK-a v.13.0, koja je poslana na odobrenje EK-u u studenome 2022., predloženo je brisanje pokazatelja 7cb14 Nabavljena nova plovila. S obzirom na državne potpore i složenost pripreme projekata, fokus ulaganja prebačen je na modernizaciju lučke infrastrukture. Novu verziju OPKK-a (v.13.0) je, u prosincu 2022., odobrio EK te više ne sadrži navedeni pokazatelj.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb15 Nove ili premještene luke**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi dvije nove ili premještene luke, a do 31. prosinca 2022. nije utvrđen napredak u ostvarenju ciljne vrijednosti (nije izgrađena i/ili premještena nijedna luka). Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, u okviru navedenog pokazatelja 7cb15, potpisana su tri ugovora (*Vela Luka, Kaprije i Polačište*) te je, u sklopu navedenih projekata, planirano izgraditi i/ili premjestiti tri luke. Do konca 2023. planiran je dovršetak radova/provedba dva projekta (*Vela Luka i Kaprije*), dok treći projekt (*Polačište*) neće biti završen do konca 2023.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb16 Nadograđene luke koje pružaju usluge vezane za otoke**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi deset nadograđenih luka, a do 31. prosinca 2022. nadograđeno je osam luka. Prema pisanom obrazloženju MMPI-ja, navedenom pokazatelju doprinosi 17 projekata, od koji su za njih osam radovi u tijeku (*Baška, Žigljen, Sali, Omiš, Zadar – poluotok, Vrulje, Rab i Stinica*), dok je za projekt *Ubli* u tijeku postupak javne nabave te radovi do vremena obavljanja revizije nisu započeli. Planirani dovršetak radova za 13 projekata je od konca 2021. do konca 2023. S obzirom na navedeno, planirano je da se, do konca 2023., ostvari ciljna vrijednost pokazatelja, iako neki od ugovorenih projekata neće završiti u programskom razdoblju 2014. – 2020.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb17 Ukupna dužina novih i poboljšanih tramvajskih linija**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 17,00 km, a do 31. prosinca 2022. izgrađeno je ili poboljšano 8,19 km tramvajskih linija. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, navedenom pokazatelju pridonose dva projekta (*Modernizacija tramvajske infrastrukture na području grada Osijeka i Modernizacija tramvajske infrastrukture u gradu Zagrebu*) sa 17,69 km novih i poboljšanih tramvajskih linija.

⁴⁰ U sklopu Nacionalnog plana za oporavak i otpornost planirano je financiranje šest plovila sa „zelenim” pogonom.

Provedbom projekta *Modernizacija tramvajske infrastrukture na području grada Osijeka* planirana je izgradnja ili poboljšanje 9,50 km tramvajskih linija, što do 31. prosinca 2022. nije ostvareno, dok je projektom *Modernizacija tramvajske infrastrukture u gradu Zagrebu* planirana izgradnja ili poboljšanje 8,19 km tramvajskih linija, što je i ostvareno. Potpuno ostvarenje ciljne vrijednosti pokazatelja planirano je do konca 2023.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb18 Nov putnički vozni park**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 460 novih vozila, a do 31. prosinca 2022. ciljna vrijednost pokazatelja je ostvarena odnosno premašena (nabavljena 462 nova vozila). Navedeni pokazatelj ostvaren je provedbom projekata kroz šest poziva na dostavu projektnog prijedloga: *Nabava autobusa za pružanje usluge javnog gradskog prijevoza, Rekonstrukcija i proširenje Lapadske obale, II., III. i IV. faza izgradnje, Integrirana mobilnost na području grada Šibenika – povećanje broja putnika u javnom prijevozu, Nabava autobusa za pružanje usluga javnog gradskog prijevoza, ITU – Nabava SPP autobusa i izgradnja SPP punionice (UP Pula), ITU – Nabava autobusa za Promet d.o.o. Split i ITU – Jačanje sustava javnog prijevoza.*

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb19 ITS proveden**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi dva implementirana ITS-a, a do 31. prosinca 2022. nije utvrđen napredak u ostvarenju ciljne vrijednosti (nije implementiran nijedan ITS). Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, u okviru navedenog pokazatelja 7cb19 planirana je provedba tri projekta (*Uvođenje inteligentnih transportnih sustava na funkcionalnom prometnom području grada Splita, E-mobilnost i ITU – Razvoj i implementacija inteligentnog prometnog sustava i rekonstrukcija prometnice s prioritizacijom vozila javnog prijevoza i biciklističkom stazom u gradu Zadru*). Javna nabava za projekt *ITS Split* nije dovršena do konca 2021. te, s obzirom na to da bi aktivnosti na projektu trebale trajati 32 mjeseca, on neće završiti do konca programskog razdoblja 2014. – 2020. Slijedom navedenog, do konca 2023., očekuje se završetak preostala dva projekta čijom bi provedbom ciljna vrijednost pokazatelja trebala biti ostvarena.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb20 Nove i nadograđene biciklističke trake**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 50,00 km, a do 31. prosinca 2022. izgrađeno je ili nadograđeno 48,02 km biciklističkih traka. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, navedeni pokazatelj trebao bi biti ostvaren provedbom 31 projekta (s ciljnom vrijednosti prema ugovorima o bespovratnim sredstvima 117,54 km, što je više od ciljne vrijednosti za 2023. prema OPKK-u). Ostvarenje planirane ciljne vrijednosti predviđeno je do konca 2023.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb21 Stanice za punjenje električnih vozila**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi četiri stanice, a do 31. prosinca 2022. nije utvrđen napredak u ostvarenju ciljne vrijednosti (nije izgrađena nijedna stanica). Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, ulaganje u stanice za punjenje električnih vozila nije bio prioritet ulaganja u okviru OPKK-a, budući da je izgradnja velikog broja stanica za punjenje električnih vozila financirana u sklopu Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) te je MMPI odlučio usmjeriti ulaganja u poboljšanje javnog gradskog prijevoza⁴¹. S obzirom na navedeno, ciljna vrijednost pokazatelja 7cb21 neće biti ostvarena te je u OPKK-u v.13.0, koja je u studenome 2022. poslana EK-u na odobrenje, predloženo brisanje navedenog pokazatelja. OPKK v.13.0. je, u prosincu 2022., odobrio EK te više ne sadrži navedeni pokazatelj rezultata.

⁴¹ Osim u sklopu CEF-a, financiranje stanica za punjenje električnih vozila planirano je u sklopu Nacionalnog plana za oporavak i otpornost i Program Konkurentnost i kohezija 2021. – 2027.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb22 Rekonstrukcija uzletno-sletne staze (Zračna luka Dubrovnik)**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 3.300,00 m rekonstruirane uzletno-sletne staze, a do 31. prosinca 2022. ciljna vrijednost pokazatelja je ostvarena. Navedeni pokazatelj ostvaren je provedbom jednog projekta: *Zračna luka Dubrovnik razvoj – II. faza*.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cb23 Izgradnja kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav u Cavtatu (Zračna luka Dubrovnik)**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 3.300,00 m izgrađenog kanalizacijskog priključka na kanalizacijski sustav, a do 31. prosinca 2022. izgrađeno je 2.956,14 m. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, planirane vrijednosti se odnose na građevinske radove u sklopu predmeta javne nabave *Rekonstrukcija i izgradnja infrastrukture ZLD*. Tijekom postupka projektiranja i kasnije izgradnje utvrđeno je da točna dužina iznosi 2.956,14 m. Kanalizacijski priključak je izgrađen te je Zračna luka spojena na kanalizacijski sustav u Cavtatu.

– *Pokazatelji za investicijski prioritet 7iii – Razvoj i obnova sveobuhvatnih, visokokvalitetnih i interoperabilnih željezničkih sustava te promicanje mjera za smanjenje buke*

Unutar investicijskog prioriteta 7iii predviđeno je ostvarenje pet pokazatelja: CO12a Željeznička infrastruktura: Ukupna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN-T, 7cc13 Ukupna duljina novih željezničkih pruga, 7cc14 Izrađene i rekonstruirane postaje na željezničkim prugama, 7cc16 Kupljeno novih putničkih vozila te 7cc17 Željeznički prijelazi s poboljšanom sigurnošću.

Ciljna vrijednost pokazatelja **CO12a Željeznička infrastruktura: Ukupna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN-T**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 78,40 km, a do 31. prosinca 2022. obnovljeno je i/ili nadograđeno 20,00 km željezničkih linija. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, ostvarenje pokazatelja CO12a ovisi o završetku četiri projekta: *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka željezničke pruge na dionici Dugo Selo – Križevci (38,23 km)*, *Modernizacija i elektrifikacija željezničke pruge Zaprešić – Čakovec (R201) na dionici Zaprešić (isključivo) – Zabok (uključivo) (23,86 km)*, *Nadogradnja i elektrifikacija postojeće željezničke pruge od značaja za međunarodni promet M601 Vinkovci – Vukovar (18,71 km)* i *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac na željezničkoj pruzi M202 Zagreb GK – Rijeka (44,02 km)*. Planirani dovršetak navedenih projekata, osim projekta *Hrvatski Leskovac – Karlovac* je najkasnije do konca 2023. Tijekom srpnja 2022. potpisani su ugovori o radovima za projekt *Hrvatski Leskovac – Karlovac*. Međutim, zbog predviđenog trajanja projektnih aktivnosti od 62 mjeseca, projekt neće biti završen u programskom razdoblju 2014. – 2020., odnosno planirano je njegovo faziranje. S obzirom na to da je ciljna vrijednost navedena četiri projekta veća od ciljne vrijednosti planirane OPKK-om, očekuje se da će ciljna vrijednost za 2023. biti ostvarena bez obzira na faziranje projekta *Hrvatski Leskovac – Karlovac*.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cc13 Ukupna duljina novih željezničkih pruga**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 12,20 km te je, do 31. prosinca 2022., dostignuta navedena ciljna vrijednost, odnosno izgrađeno je 12,20 km novih željezničkih pruga.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cc14 Izrađene i rekonstruirane postaje na željezničkim prugama**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 19, a do 31. prosinca 2022. izgrađene su i/ili rekonstruirane četiri postaje na željezničkim prugama. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, ostvarenje pokazatelja 7cc14 ovisi o završetku pet projekata: *Dugo Selo – Križevci (4)*, *Zaprešić – Zabok (7)*, *Vinkovci – Vukovar (4)*, *Gradec – Sveti Ivan Žabno (4)* i *Hrvatski Leskovac – Karlovac (10)*. Projekt *Gradec – Sveti Ivan Žabno* je završen, dok su za preostale projekte radovi u tijeku. Planirani dovršetak projekata (osim projekta *Hrvatski Leskovac – Karlovac*) je najkasnije do konca 2023. Tijekom srpnja 2022. potpisani su ugovori o radovima za projekt *Hrvatski Leskovac – Karlovac*. Zbog predviđenog trajanja projektnih aktivnosti od 62 mjeseca projekt neće biti završen u programskom razdoblju 2014. – 2020. S obzirom na to da je ciljna vrijednost, prema pojedinačnim pokazateljima projekata (29) veća od predviđene ciljne vrijednosti prema OPKK-u (19), očekuje se da će ciljna vrijednost za 2023. za navedeni pokazatelj ipak biti ostvarena.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cc16 Kupljeno novih putničkih vozila**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi deset novih putničkih vozila, a do 31. prosinca 2022. kupljena su tri nova putnička vozila. Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a, jedan projekt pridonosi ostvarenju ovog pokazatelja s ciljnom vrijednosti 21. Ugovor za projekt *Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima* potpisan je 21. rujna 2020., a razdoblje provedbe prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima završava 31. prosinca 2023. Ugovor o javnoj nabavi za nabavu vlakova potpisan je 17. studenoga 2020. U prosincu 2022. isporučena su prva tri vlaka, dok bi preostalih 18 vlakova trebalo isporučiti tijekom 2023. S obzirom na kašnjenje u isporuci vlakova (u odnosu na terminski plan iz Ugovora), zbog povećanja cijene materijala i rada uslijed pandemije COVID-19 te rata u Ukrajini, postoji rizik da projekt neće završiti u programskom razdoblju 2014. – 2020. i da će se fazirati. Unatoč navedenom, očekuje se da će ciljna vrijednost za 2023. prema OPKK-u (10) koja je za navedeni pokazatelj manja od ciljne vrijednosti pokazatelja na razini samog projekta (21) biti ostvarena.

Ciljna vrijednost pokazatelja **7cc17 Željeznički prijelazi s poboljšanom sigurnošću**, koja bi se trebala ostvariti do konca 2023., iznosi 20, a do 31. prosinca 2022. nije utvrđen napredak u ostvarenju ciljne vrijednosti (nije poboljšan nijedan željeznički prijelaz). Prema pisanom obrazloženju MRRFEU-a jedan projekt pridonosi ostvarenju ovog pokazatelja s ciljnom vrijednosti 95 (prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima). Ugovor za projekt *Osiguranje i modernizacija željezničko-cestovnih prijelaza* potpisan je 1. prosinca 2021., a razdoblje provedbe završava 31. prosinca 2023. U tijeku je postupak javne nabave za radove i/ili opremanje 69 željezničko-cestovnih prijelaza, dok se za preostale prijelaze planiraju provesti postupci javne nabave tijekom 2023. Planira se da će, do konca 2023., biti dovršena većina od 69 željezničko-cestovnih prijelaza te da će ciljna vrijednost iz OPKK-a (20 željezničko-cestovnih prijelaza) biti ostvarena. Kako bi se preostali željezničko-cestovni prijelazi dovršili, EK-u će se predložiti faziranje projekta.

Nadalje, u tablici broj 7 daju se **pokazatelji rezultata prema specifičnom cilju**, pripadajuća mjerna jedinica, početna vrijednost, ciljna vrijednost, njihovo ostvarenje do 31. prosinca 2021. te napredak u ostvarenju izražen u postotku.

Tablica broj 7

Ostvarenje pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju do 31. prosinca 2021.

Redni broj	Specifični cilj	Pokazatelj	Mjerna jedinica	Početa vrijednost	Ciljna vrijednost (2023.)	Ostvarenje do 31. prosinca 2021. ⁴²	Napredak u ostvarenju cilja u %
	1	2	3	4	5	6	7*
1.	7a1 – Unaprjeđenje cestovne mreže TEN-T i pristupa cestovnoj mreži TEN-T	7a11 Trajanje cestovnog putovanja na obuhvaćenim glavnim uskim grlima ⁴³	minute	101,00	35,00	n/p ⁴⁴	n/p
2.	7b1 – Pобољшanje cestovne sigurnosti u dijelovima s visokom razinom mješovitog prometa	7b12 Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – opća	broj smrtno stradalih na milijun stanovnika	86,00	45,00	75,10	26,6
3.		7b13 Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – pješaci	broj smrtno stradalih – pješaci / milijun stanovnika	16,00	8,00	9,50	81,3
4.		7b14 Povećana razina sigurnosti cestovnog prometa – biciklisti	broj smrtno stradalih – biciklisti / milijun stanovnika	5,00	3,00	7,20	-110,0
5.	7i1 – Povećanje teretnog prometa na unutarnjim vodnim putovima	7ca11 Prijevoz tereta unutarnjim plovnim putovima	milijun tonskih km	47,00	50,00	34,02	-432,7
6.	7ii1 – Pобољшanje dostupnosti naseljenih otoka za njihove stanovnike	7cb11 Učestalost putovanja koja povezuju otoke izvan turističke sezone	broj/tjedan	1.279,00	1.400,00	1.400,00	100,0
7.	7ii2 – Povećanje broja putnika u javnom prijevozu	7cb12 Putnici u gradskom prijevozu (autobusima i tramvajima)	broj/godina	371.840.000,00	390.432.000,00	242.744.000,00	-694,4
8.	7ii3 – Pобољшanje dostupnosti Dubrovnika zrakom	7cb13 Kapacitet zrakoplovnog čvorišta TEN-T u Dubrovačko-neretvanskoj županiji	milijun putnika/godišnje	1,50	2,80	0,93	- 43,9
9.	7iii1 – Povećanje uporabe i važnosti željezničke mreže	7cc11 Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu tereta ⁴⁵	%	19,80	20,00	n/p	n/p
10.		7cc12 Udio željeznica u modalnoj podjeli u prijevozu putnika ⁴⁶	%	3,50	4,00	n/p	n/p

* $((\text{Ostvarena vrijednost} - \text{početna vrijednost}) / (\text{ciljna vrijednost} - \text{početna vrijednost})) * 100$

Izvor: Godišnje izvješće o provedbi OPKK-a za 2021.

⁴² Ostvarenje pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju prati se na godišnjoj razini te stoga nisu dostupni podaci za 2022.

⁴³ Pokazatelj je definiran kao izravna posljedica operacija OPKK-a te će promjena u vrijednosti pokazatelja biti vidljiva provedbom predmetnih operacija

⁴⁴ n/p – nije primjenjivo

⁴⁵ Zadnji podatak na EUROSTAT-u je za 2020. i iznosi 24,40.

⁴⁶ Zadnji podatak na EUROSTAT-u je za 2019. i iznosi 2,40.

Iz tablice broj 7 vidljivo je da, od **deset pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju** za PO 7 *Povezanost i mobilnost*, za **šest pokazatelja, do 31. prosinca 2021., nije ostvarena ciljna vrijednost** (od kojih je ostvarenje jednog pokazatelja blizu ciljne vrijednosti), za jedan pokazatelj je ostvarena ciljna vrijednost, dok za **tri pokazatelja nema dostupnih podataka za 2021.**⁴⁷

U OPKK-u je također definiran okvir uspješnosti PO 7 *Povezanost i mobilnost*. Okvir uspješnosti za PO 7 *Povezanost i mobilnost* uključuje šest pokazatelja, od čega su dva pokazatelja rezultata (CO13 i CO12a) te za svakog od navedenih pokazatelja je naveden ukupan iznos potvrđenih prihvatljivih izdataka (TrF1) i obujam ugovorenih projekata (Tr11 i Tr12). Okvir uspješnosti za PO 7 *Povezanost i mobilnost* daje se u tablici broj 8.

Tablica broj 8

Okvir uspješnosti PO 7 *Povezanost i mobilnost*

Redni broj	Pokazatelj ili ključni provedbeni korak	Mjerna jedinica	Ciljna vrijednost (2023.) ⁴⁸	Ciljna vrijednost (2023.) ⁴⁹	Ostvarenje do 31. prosinca 2022.	Indeks ostvarenosti %
	1	2	3	4	5	6=5/4*100
1.	CO13 Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta	km	72,00	47,00	37,05	78,8
2.	TrF1 Ukupan iznos potvrđenih prihvatljivih izdataka	EUR	470.588.240,00	470.588.240,00	470.529.908,60	100,0
3.	Tr11 Obujam ugovorenih projekata za novoizgrađene ceste	EUR	330.000.000,00	330.000.000,00	479.148.680,61	145,2
4.	CO12a Željeznička infrastruktura: Ukupna dužina obnovljenih ili nadograđenih željezničkih linija od toga: TEN-T	km	78,40	78,40	20,00	25,5
5.	TrF1 Ukupan iznos potvrđenih prihvatljivih izdataka	EUR	1.035.736.290,00	1.035.736.290,00	520.054.479,76	50,2
6.	Tr12 Obujam ugovorenih projekata za rekonstrukciju ili nadogradnju željezničkih pruga TEN-T	EUR	350.000.000,00	350.000.000,00	570.458.904,92	163,0

Izvor: MMPI; podaci na 31. prosinca 2022.

Iz tablice broj 8 vidljivo je da, od **šest pokazatelja uspješnosti PO 7 Povezanost i mobilnost**, za **tri pokazatelja nije ostvarena ciljna vrijednost** (od kojih je ostvarenje jednog pokazatelja blizu ciljne vrijednosti), jedan pokazatelj je ostvario ciljnu vrijednost, a za dva **pokazatelja ciljna vrijednost je premašena**.

U tablici broj 9 navedeni su projekti za koje se planira faziranje, odnosno nastavak njihove provedbe u novom programskom razdoblju 2021. – 2027.

⁴⁷ Zadnji dostupni podaci na EUROSTAT-u su za 2019. i 2020.

⁴⁸ OPKK v.12.0.

⁴⁹ OPKK v.13.0.

Tablica broj 9

Projekti iz PO 7 Povezanost i mobilnost koji se planiraju fazirati

Redni broj	Naziv projekta
1.	Modernizacija tramvajske infrastrukture na području grada Osijeka – 2. faza
2.	Modernizacija tramvajske infrastrukture u gradu Zagrebu – 2. faza
3.	Uvođenje inteligentnih transportnih sustava na funkcionalnom prometnom području grada Splita – 2. faza
4.	Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac – 2. faza
5.	Izrada projektne dokumentacije za modernizaciju željezničke pruge M202 Zagreb GK – Rijeka, dionica Karlovac – Oštarije – 2. faza
6.	Projekt osiguranja i modernizacije željezničko-cestovnih prijelaza – 2. faza
7.	Izgradnja terminala za pretovar rasutih tereta u luci Osijek – 2. faza
8.	Uređenje luke Omiš – 2. faza
9.	Nova luka Korčula – luka Polačište – 2. faza
10.	Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima – 2. faza
11.	Rekonstrukcija luke otvorene za javni promet Ubli, otok Lastovo – 2.faza

Izvor: MMPI, podaci na 31. prosinca 2022.

Iz tablice broj 9 vidljivo je da će se za jedanaest projekata planiranih i započetih u programskom razdoblju 2014. – 2020. od EK-a zatražiti odobrenje za faziranje, odnosno nastavak njihove provedbe u novom programskom razdoblju 2021. – 2027.

Revizijom je utvrđeno da, od 17 pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja za PO 7 Povezanost i mobilnost, za 14 pokazatelja ili 82,4 % nije ostvarena ciljna vrijednost⁵⁰, a za tri pokazatelja ciljna vrijednost je ostvarena ili premašena. Nadalje, od navedenih 14 pokazatelja koji nisu ostvarili ciljnu vrijednost, za četiri pokazatelja ostvarena vrijednost je, do 31. prosinca 2022., iznosila nula, dok je ostvarenje pet pokazatelja blizu ciljne vrijednosti. Revizijom je također utvrđeno da je EK novom verzijom OPKK-a (v.13.0) odobrio smanjenje ciljne vrijednosti jednog pokazatelja (CO13 Cestovna infrastruktura: Ukupna dužina novoizgrađenih cesta) te brisanje dva pokazatelja (7cb14 Nabavljena nova plovila i 7cb21 Stanice za punjenje električnih vozila). Iako je EK odobrio novu verziju OPKK-a, do konca 2022. polovina pokazatelja predviđenih OPKK-om nije dosegla razinu ostvarenosti približnu ciljnoj vrijednosti za 2023.

Nadalje, revizijom je utvrđeno da, od deset pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju za PO 7 Povezanost i mobilnost, za šest pokazatelja, do 31. prosinca 2021., nije ostvarena ciljna vrijednost (od kojih je ostvarenje jednog pokazatelja blizu ciljne vrijednosti), za jedan pokazatelj je ostvarena ciljna vrijednost, dok za tri pokazatelja nema dostupnih podataka za 2021.

Revizijom je također utvrđeno da ostvarenje navedenih pokazatelja ovisi o provedbi 118 ugovorenih projekata (do konca 2023.), od kojih je 55 projekata završeno (46,6 %). Također, utvrđeno je da će nadležna tijela od EK-a tražiti odobrenje za faziranje jedanaest projekata, odnosno da se njihova provedba, koja je započela u programskom razdoblju 2014. – 2020., nastavi u novom programskom razdoblju 2021. – 2027.

⁵⁰ Prema OPKK-u 2014. – 2020. (v.13.0)

Također, revizijom je utvrđeno da, od šest pokazatelja uspješnosti PO 7 Povezanost i mobilnost, za tri pokazatelja nije ostvarena ciljna vrijednost (od kojih je ostvarenje jednog pokazatelja blizu ciljne vrijednosti), jedan pokazatelj je ostvario ciljnu vrijednost, a za dva pokazatelja ciljna vrijednost je premašena.

Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju preporučuje nadležnim tijelima ubrzati aktivnosti potrebne za provedbu projekata o kojima ovisi dostignuće ciljne vrijednosti pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja, pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju i pokazatelja uspješnosti, kako bi se ostvarili ciljevi aktivnosti koje se provode kroz PO 7 Povezanost i mobilnost, a time i ciljevi OPKK-a te izbjegli eventualni povrati sredstava.

Provedba velikih projekata financiranih iz PO 7 Povezanost i mobilnost

Kroz PO 7 Povezanost i mobilnost planirano je financiranje šest velikih projekata⁵¹ ukupne vrijednosti prihvatljivih troškova **10.032.217.090,30 kn (1,34 milijarde EUR)** uvrštenih na Popis velikih projekata koji je sastavni dio OPKK-a. Navedeni Popis velikih projekata (prema zadnjim izmjenama i dopunama iz svibnja 2022.) sadrži 29 projekata iz različitih sektora. S obzirom na navedeno, šest projekata koji se provode kroz PO 7 Povezanost i mobilnost predstavlja 20,7 % svih projekata s navedenog Popisa. U grafičkom prikazu broj 3 navedeni su **veliki projekti koji se financiraju iz PO 7 Povezanost i mobilnost** te njihovi ukupni prihvatljivi troškovi.

Grafički prikaz broj 3

Veliki projekti koji se financiraju iz PO 7 Povezanost i mobilnost



Izvor: Popis velikih projekata iz OPKK-a, svibanj 2022.

U tablici broj 10 daju se podaci o provedbi velikih projekata koji se financiraju iz PO 7 Povezanost i mobilnost, na 31. prosinca 2022.

⁵¹ Velikim projektima u sektoru prometa smatraju se projekti vrijednosti veće od 75 milijuna EUR prihvatljivih troškova.

Tablica broj 10

Provedba velikih projekata iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, podaci na 31. prosinca 2022.

Redni broj	Naziv projekta	Ukupni prihvatljivi troškovi u kunama	Popis velikih projekata iz OPKK-a (v.1.0)		Popis velikih projekata iz OPKK-a v.13.0		Datum potpisa Ugovora o BS-u	Očekivani završetak provedbe prema Ugovoru o BS-u	Napredak u provedbi ugovora o BS-u u %
			Planirani početak provedbe	Planirani završetak provedbe	Planirani početak provedbe	Planirani završetak provedbe			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	Zračna luka Dubrovnik, faza II	1.165.671.327,00	4. kvartal 2015.	2. kvartal 2019.	2. kvartal 2017.	4. kvartal 2020.	4. 4. 2017.	31. 12. 2020.	91,8
2.	Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci, faza II	1.279.914.884,20	4. kvartal 2015.	4. kvartal 2018.	2. kvartal 2017.	4. kvartal 2023.	31. 5. 2017.	31. 12. 2023.	48,9
3.	Željeznička pruga Zaprešić – Zabok	614.366.254,82	projekt nije bio uvršten u v1 Popisa velikih projekata – uvršten u izmjeni iz svibnja 2015.		4. kvartal 2017.	3. kvartal 2023.	9. 11. 2017.	31. 12. 2023.	82,8
4.	Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom	3.215.559.659,40	3. kvartal 2016.	4. kvartal 2019.	2. kvartal 2017.	4. kvartal 2023.	13. 6. 2017.	30. 11. 2023.	87,9
5.	Projekt Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima	1.035.687.620,00	projekt nije bio uvršten u v1 Popisa velikih projekata – uvršten u izmjeni iz siječnja 2019.		3. kvartal 2020.	4. kvartal 2023.	21. 9. 2020.	31. 12. 2023.	0,1
6.	Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja novog, drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac	2.720.993.339,99	1. kvartal 2017.	2. kvartal 2020.	4. kvartal 2019.	2. kvartal 2025.	27. 12. 2019.	31. 12. 2023.	0,8

Izvor: Popisi velikih projekata objavljeni na mrežnoj stranici www.strukturnifondovi.hr i podaci MMPI-ja na 31. prosinca 2022.

Popis velikih projekata je, do konca 2022, ažuriran devet puta, u odnosu na početnu verziju OPKK-a iz 2014. Iz tablice broj 10 je vidljivo da se početak provedbe svih velikih projekata iz sektora prometa odgađao te da se rok za njihov završetak produljivao i do pet godina.

Prema pisanom obrazloženju MMPI-ja projekt Zračna luka Dubrovnik, faza II je završen 28. listopada 2020. kada je odobren Završni ZNS. Nadalje, s obzirom na to da je projekt Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci započeo u programskom razdoblju 2007. – 2013. te da neće biti završen ni u programskom razdoblju 2014. – 2020., preostali dio radova bit će financiran iz nacionalnih sredstava. Radovi na projektu Željeznička pruga Zaprešić – Zabok završeni su tijekom 2022.

Nadalje, od preostala tri projekta s Popisa velikih projekata, koja su ujedno odabrana kao revizijski uzorak, projekt Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja novog, drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac predviđen je za faziranje (u tijeku su pripremni radovi), u sklopu projekta Nabava i modernizacija voznog parka za HŽ Putnički prijevoz tri vlaka su isporučena i stavljena u upotrebu, ali postotak odobrenja sredstava je nizak zbog dugotrajne *ex-post* provjere nabave koja direktno utječe na verifikaciju povezanih troškova, odnosno odobrenje i isplatu sredstava prema korisniku (HŽPP-u). Iako je isporuka vlakova započela, zbog objektivnih razloga u vezi s poremećajem na tržištu (povećanje cijena rada, materijala i njihove nedostupnosti) postoji rizik da dio vlakova neće biti isporučen do konca 2023., odnosno da će se provedba projekta morati nastaviti u novom programskom razdoblju 2021. – 2027., dok su radovi na projektu Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom u završnoj fazi i trebali bi završiti do ožujka 2023. Provedba projekata iz uzorka detaljnije je opisana u nastavku Izvješća.

Usporedbom svih objavljenih verzija popisa velikih projekata, revizijom je utvrđeno da provedba velikih projekata iz PO 7 Povezanost i mobilnost uvelike kasni, u odnosu na prvotni plan. Početak provedbe svih velikih projekata iz sektora prometa odgađao se te se rok za njihov završetak produljivao i do pet godina.

Nadalje, revizijom je utvrđeno da će se preostali dio radova na projektu Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci, koji je započeo u programskom razdoblju 2007. – 2013., morati financirati iz nacionalnih sredstava jer neće biti završen niti u programskom razdoblju 2014. – 2020., odnosno do konca 2023. Također, s obzirom na sporu provedbu (započeti tek pripremni radovi) projekt Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja novog, drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac će se fazirati, dok za projekt Nabava i modernizacija voznog parka za HŽ Putnički prijevoz postoji rizik da dio vlakova neće biti isporučen do konca 2023.

Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju je mišljenja da nadležna tijela nisu realno planirala vrijeme potrebno za kvalitetnu pripremu i provedbu velikih projekata, što će u slučaju projekta Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci dovesti do značajnog opterećenja državnog proračuna u kojem se trebaju osigurati sredstva za završetak provedbe navedenog projekta. Nadalje, projekt Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja novog, drugog kolosijeka na dionici pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac će se fazirati, dok za projekt Nabava i modernizacija voznog parka za HŽ Putnički prijevoz postoji mogućnost da isporuka dijela vlakova neće biti završena do konca 2023., odnosno da će se projekt fazirati, a što predstavlja rizik da se dio raspoloživih sredstava iz programskog razdoblja 2014. – 2020. neće iskoristiti.

– Veliki projekti iz uzorka

Državni ured za reviziju je revizijom obuhvatio provedbu tri velika projekta iz sektora prometa⁵² čija ukupna vrijednost prihvatljivih troškova iznosi 6.972.240.619,39 kn (930 milijuna EUR), odnosno 69,5 % sveukupne vrijednosti prihvatljivih troškova svih velikih projekata koji se financiraju iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, a koji obuhvaćaju ključna prometna područja (cestovni i željeznički promet):

- ✚ Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom
- ✚ Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima te
- ✚ Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac.

Projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom



Izvor: <https://hrvatske-ceste.hr/hr/most-peljesac>

Projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom je veliki projekt kojim je planirana izgradnja 32,53 km novih cesta, od čega osnovu projekta čini izgradnja mosta Pelješac, duljine 2,40 km, kao izravne cestovne veze između većeg dijela RH i južne Dalmacije, pristupne ceste mostu Pelješac duljine 12,04 km te Stonska obilaznica duljine 18,09 km.

Izgradnja novih cesta odvija se u četiri faze:

1. faza: izgradnja mosta Pelješac (2,40 km)
2. faza: izgradnja pristupnih cesta na kopnu (2,14 km) i na Pelješcu (9,90 km)
3. faza: izgradnja Stonske obilaznice (poddionica Sparagovići / Zaradeže – Prapratno duljine 10,2 km) i
4. faza izgradnja Stonske obilaznice (poddionica Prapratno – Doli duljine 7,89 km).

Cilj projekta je ojačati povezanost teritorija i funkcionalnih regionalnih centara, što će se postići izgradnjom mosta Pelješac, pristupnih cesta te ceste preko Pelješca tzv. Stonske obilaznice od 2016. do 2022. Izgradnjom mosta Pelješac i cesta trebao bi se povećati stupanj usluge prometnog sustava i sigurnost prometa, omogućiti pristup krajnjem jugu za vrijeme jakih vjetrova kad je onemogućen zračni i pomorski promet, razina pouzdanosti u smislu opskrbe regije i smanjiti trajanje putovanja prema krajnjem jugu, čime će se smanjiti utjecaj na okoliš.

Strateški ciljevi projekta su: poboljšanje TEN-T cestovne mreže duž jadranske obale, poboljšanje konkurentnosti regije, povećanje povezanosti prometnog sustava i pristupa izdvojenom teritoriju južne Dalmacije te smanjenje utjecaja na klimatske promjene i okoliš. **Korisnik projekta su Hrvatske ceste d.o.o.** (dalje u tekstu: Hrvatske ceste).

Za studiju o utjecaju na okoliš za most Pelješac s pristupnim cestama te za Stonsku obilaznicu: Sparagovići – Doli, u listopadu 2015. i u travnju 2016., ishođena su rješenja Ministarstva zaštite okoliša. Studija izvodljivosti i nacrt **Prijave velikog projekta** (engl. *Major Project Application*) **izrađeni su u svibnju 2016.**

⁵² Državni ured za reviziju ima saznanja o tome da je projekte Zračna luka Dubrovnik i Željeznička pruga Zaprešić – Zabok 2020. revidirao Europski revizorski sud, dok je Željeznička pruga Dugo Selo – Križevci bila predmet jedne od prijašnjih revizija Državnog ureda za reviziju.

MMPI je, 28. prosinca 2016., poslao Hrvatskim cestama poziv na dostavu dokumentacije za prijavu velikog projekta te su Hrvatske ceste, 13. siječnja 2017., MMPI-ju dostavile dokumentaciju za prijavu velikog projekta. MMPI je 31. siječnja 2017. dostavio MRRFEU-u Obavijest o završenom postupku dodjele sa zahtjevom za slanje neovisnoj kontroli JASPERS-a⁵³ (engl. *IQR*). MRRFEU je, 7. veljače 2017., dostavio JASPERS-u, kao neovisnoj kontroli kvalitete, prijavu velikog projekta.

Vlada RH je, u veljači 2017., donijela Odluku o financiranju projekta, a JASPERS je, u ožujku 2017., dostavio pozitivno izvješće o projektu MRRFEU-u. **EK je odobrio financiranje navedenog projekta 7. lipnja 2017.** te je **Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava zaključen 13. lipnja 2017.** između MMPI-ja, SAFU-a i Hrvatskih cesta. Prema navedenom Ugovoru o bespovratnim sredstvima razdoblje provedbe projekta je od 1. lipnja 2016. do 31. siječnja 2022., a razdoblje prihvatljivosti izdataka je od 1. lipnja 2016. do 31. prosinca 2023. Potpisana su i tri dodatka Ugovoru o bespovratnim sredstvima⁵⁴.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 4.023.978.948,00 kn, od čega **ukupni prihvatljivi troškovi iznose 3.215.559.659,40 kn**⁵⁵. Od ukupnih prihvatljivih troškova, **EU bespovratna sredstva iznose 2.733.225.710,49 kn (85,0 %)**, dok se **482.333.948,91 kn (15,0 %)** odnosi na **sredstva financirana iz proračuna RH**. Hrvatske ceste su, prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima, imale pravo zatražiti plaćanje **predujma** čiji ukupan iznos nije mogao biti viši od **1.286.223.863,76 kn**⁵⁶.

U tablici broj 11 daje se financijski pregled projektnih elemenata, do konca 2022., za projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom, s napomenom da se podaci u stupcu *Odobrenje prema ZNS-u* odnose na izvještajno razdoblje do 14. listopada 2022. (ZNS br. 36 odobren 16. studenoga 2022.). U navedenoj tablici daju se financijski podaci svih projektnih elemenata prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima s dodacima, ugovorima s dobavljačima s dodacima, podaci o odobrenim sredstvima prema ZNS-ovima, izrečenim korekcijama, iznosima plaćenim korisniku, iznosima ispostavljenih računa od strane dobavljača, iznosima plaćenim dobavljačima te iznosima preostalim na stavkama proračuna projekta.

⁵³ RH je 2011. postala korisnica JASPERS-a kada su EK i Europska investicijska banka potpisale Sporazum o suradnji. Programskom inicijativom JASPERS državama korisnicama omogućeno je neovisno savjetovanje u svrhu bolje pripreme projekata, i to u svim fazama projekata te pomoć u izradi strateških dokumenata i jačanju administrativnih kapaciteta.

⁵⁴ Prvi dodatak Ugovoru o bespovratnim sredstvima odnosio se na povećanje iznosa prve rate predujma, drugi dodatak Ugovoru o bespovratnim sredstvima odnosio se na izmjenu Smjernica o financijskim korekcijama EK, dok se treći dodatak Ugovoru o bespovratnim sredstvima odnosio na produženje razdoblja provedbe projekta i preraspodjelu troškova.

⁵⁵ Neprihvatljivi troškovi u iznosu od 808.419.288,60 kn snosit će se iz nacionalnih sredstava, a odnose se na PDV i druge troškove koji nisu prihvatljivi za financiranje iz EU fondova.

⁵⁶ Prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima, prvu ratu predujma korisnik je mogao potraživati nakon potpisivanja ugovora o izvođenju radova za izgradnju mosta Pelješac.

Tablica broj 11

Financijski pregled projektnih elemenata, do konca 2022., za projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom⁵⁷

u kn

Projektni element	Stavka proračuna	Ugovor o BS	Ugovor o BS s dodacima	Ugovor s dobavljačima osnovni	Ugovor s dobavljačima s dodacima	Odobreno prema ZNS-ovima	Korekcija	Plaćeno korisniku	Računi dobavljača	Plaćeno dobavljačima	Preostalo na stavci
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. EP1 - Izgradnja mosta Pelješac	1.1. Izgradnja mosta Pelješac (dionica 1)	2.027.374.566,40	2.027.374.566,40	2.081.608.270,72	2.101.858.790,97	1.926.005.838,08	101.368.728,32	1.926.005.838,08	2.104.786.168,05	2.096.515.213,98	0,00
1. EP1 - Izgradnja mosta Pelješac	1.2. Nadzor nad izgradnjom mosta Pelješac (dionica 1)	53.549.997,00	53.549.997,00	49.379.561,00	52.928.373,95	45.637.796,11	5.292.887,40	45.637.796,11	55.144.038,29	54.971.258,29	2.619.313,49
1. EP1 UKUPNO		2.080.924.563,40	2.080.924.563,40	2.130.987.831,72	2.154.787.164,92	1.971.643.634,19	106.661.615,72	1.971.643.634,19	2.159.930.206,34	2.151.486.472,27	2.619.313,49
2. EP2 - Izgradnja pristupnih cesta	2.1. Izgradnja pristupnih cesta (dionica 2)	482.000.000,00	482.000.000,00	478.398.402,80	493.916.260,69	457.203.496,32	0,00	457.203.496,32	493.915.871,53	493.890.871,53	24.796.503,68
2. EP2 - Izgradnja pristupnih cesta	2.2. Nadzor nad izgradnjom pristupnih cesta (dionica 2)	15.016.953,00	15.016.953,00	14.268.090,16	14.768.102,90	13.805.146,82	0,00	13.805.146,82	14.557.502,92	14.557.502,92	1.211.806,18
2. EP2 - Izgradnja pristupnih cesta	2.3. Izgradnja pristupnih cesta mostu Pelješac: NAPAJANJE I OPREMANJE dionice: Duboka – Sparagovići/Zaradeže	38.200.000,00	38.200.000,00	69.487.734,65	74.705.836,67	0,00	0,00	0,00	113.787.012,33	113.787.012,33	38.200.000,00
2. EP2 UKUPNO		535.216.953,00	535.216.953,00	562.154.227,61	583.390.200,26	471.008.643,14	0,00	471.008.643,14	508.473.374,45	508.448.374,45	64.208.309,86
3. EP3 - Izgradnja stonske obilaznice (D414) - poddionica Sparagovići/Zaradeže - Prapratno i Prapratno - Doli	3.1. Izgradnja poddionice Sparagovići/Zaradeže – Prapratno (dionica 3) i Prapratno – Doli (dionica 4)	501.228.967,20	501.228.967,20	511.569.355,91	526.083.322,13	351.910.279,99	0,00	351.910.279,99	473.278.671,08	468.724.585,17	149.318.687,21
3. EP3 - Izgradnja stonske obilaznice (D414) - poddionica Sparagovići/Zaradeže - Prapratno i Prapratno - Doli	3.2. Nadzor nad izgradnjom poddionice Sparagovići/Zaradeže – Prapratno (dionica 3) i Prapratno – Doli (dionica 4)	15.947.169,00	15.947.169,00	12.750.697,00	14.612.071,00	11.138.391,49	40.000,00	11.138.391,49	12.681.064,89	12.681.064,89	4.768.777,51
3. EP3 UKUPNO		517.176.136,20	517.176.136,20	524.320.052,91	540.695.393,13	363.048.671,48	40.000,00	363.048.671,48	485.959.735,97	481.405.650,06	154.087.464,72
4. EP4 - OTKUP ZEMLJIŠTA	4.1. Otkup zemljišta	21.354.847,80	21.354.847,80	21.354.847,80	0,00	21.354.847,70	0,00	21.354.847,70	21.354.847,80	21.354.847,80	0,10
5. EP5 -PRILAGODBA CIJENA	5.1. Prilagodba cijene	59.934.659,00	59.934.659,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59.934.659,00
V. Promidžba i vidljivost	6.1. Organizacija svečanosti završetka radova	195.000,00	195.000,00	194.504,00	0,00	0,00	0,00	0,00	194.504,00	194.504,00	195.000,00
V. Promidžba i vidljivost	6.2. Vanjske usluge za osiguranje vidljivosti projekta	195.000,00	195.000,00	191.450,00	0,00	0,00	0,00	0,00	191.450,00	191.450,00	195.000,00
V. Promidžba i vidljivost	6.3. Izrada filma o izgradnji mosta	195.000,00	195.000,00	193.500,00	0,00	0,00	0,00	0,00	193.500,00	193.500,00	195.000,00
V. Promidžba i vidljivost	6.4. Organizacija početne konferencije projekta	90.500,00	90.500,00	80.085,00	0,00	80.085,00	0,00	80.085,00	80.085,00	80.085,00	10.415,00
V. Promidžba i vidljivost	6.5. Izrada promotivnih materijala	195.000,00	195.000,00	189.420,00	0,00	0,00	0,00	0,00	70.537,50	70.537,50	195.000,00
V. Promidžba i vidljivost	6.6. Izrada informacijskih i trajnih ploča	82.000,00	82.000,00	0,00	0,00	9.805,00	0,00	9.805,00	9.805,00	9.805,00	72.195,00
V. PROMIDŽBA I VIDLJIVOST UKUPNO		952.500,00	952.500,00	848.959,00	0,00	89.890,00	0,00	89.890,00	739.881,50	739.881,50	862.610,00
SVEUKUPNO		3.215.559.659,40	3.215.559.659,40	3.239.665.919,04	3.278.872.758,31	2.827.145.686,51	106.701.615,72	2.827.145.686,51	3.176.458.046,06	3.163.435.226,08	281.712.357,17

Izvor: podaci SAFU-a i Hrvatskih cesta na 31. prosinca 2022. (bez PDV-a)

⁵⁷ Podaci u stupcu Odobreno prema ZNS-ovima odnose se na izvještajno razdoblje do 14. listopada 2022. (ZNS br. 36 odobren je 16. studenoga 2022.).

Iz tablice broj 11 vidljivo je da je, do konca 2022., za projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom s dobavljačima ugovoreno 3.278.872.758,31 kn, dok je Ugovorom o bespovratnim sredstvima osigurano 3.215.559.659,40 kn, odnosno **s dobavljačima je ugovoreno 63.313.098,91 kn (2,0 %) više od vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima**. Nadalje, do konca 2022., korisniku projekta su odobreni troškovi potraživani kroz 36 ZNS-ova. **Posljednji odobreni ZNS (br. 36) odnosi se na izvještajno razdoblje do 14. listopada 2022. te su po njemu, u studenome 2022., odobreni troškovi u iznosu od 2.827.145.686,51 kn, koliko je i plaćeno korisniku**. Troškovi plaćeni korisniku iznose 86,2 % iznosa ugovorenog s dobavljačima, odnosno 87,9 % vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima.

Tijekom provedbe Ugovora o bespovratnim sredstvima, **nadležna tijela su utvrdila nepravilnosti na temelju kojih su donesene odluke o nepravilnostima i određene financijske korekcije u ukupnom iznosu od 106.701.615,72 kn ili 3,3 % vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima s dodacima**. PT 2 donio je jednu Odluku o nepostojanju nepravilnosti (IRR03 iz studenoga 2020.) te tri odluke o utvrđenim nepravilnostima. Prva odluka o nepravilnosti (IRR01) donesena je u studenome 2018. i odnosi se na provedbu postupka javne nabave u vezi s izgradnjom samog mosta Pelješac – faze I. u kojoj je utvrđena korekcija u iznosu od 5,0 % vrijednosti sklopljenog Ugovora o javnoj nabavi (korekcija prema potraživanim troškovima iznosi 101.368.728,32 kn). Hrvatske ceste su na navedenu Odluku o nepravilnosti uložile prigovor, u prosincu 2018., koji je UT odbio u studenome 2020. Druga odluka o nepravilnosti (IRR02), iz svibnja 2019., odnosi se na provedbu postupka javne nabave u vezi sa stručnim nadzorom nad izgradnjom mosta kopno – Pelješac s pristupnim cestama, u kojoj je utvrđena korekcija u iznosu od 25,0 % vrijednosti sklopljenog Ugovora o javnoj nabavi (12.344.890,25 kn). Hrvatske ceste su, u lipnju 2019., uložile prigovor na utvrđenu korekciju od 25,0 % te ga je UT (MRRFEU), u veljači 2022., uvažio, što je rezultiralo smanjenjem korekcije na 10,0 % (korekcija iznosi 4.937.956,10 kn). Međutim, zbog potpisanih dodataka ugovoru o nadzoru nad izgradnjom mosta kopno – Pelješac s pristupnim cestama utvrđena je financijska korekcija u iznosu od 5.292.887,40 kn. Hrvatske ceste su, u svibnju 2022., uložile prigovor i na smanjenu korekciju od 10,0 %, a UT, do konca 2022., nije donio rješenje o prigovoru. Treća Odluka o nepravilnosti (IRR04), iz prosinca 2020., odnosi se na provedbu postupka javne nabave u vezi sa stručnim nadzorom nad izgradnjom Stonske obilaznice, u kojoj je utvrđena paušalna korekcija u iznosu od 40.000,00 kn. Protiv odluke o nepravilnosti za nadzor nad Stonskom obilaznicom za koju je utvrđena paušalna korekcija od 40.000,00 kn Hrvatske ceste su također izjavile prigovor UT-u 20. siječnja 2021., koji do vremena obavljanja revizije nije riješen.

Do konca 2022. dobavljači su Hrvatskim cestama ispostavili račune u iznosu od 3.176.458.046,06 kn (bez PDV-a), a Hrvatske ceste su dobavljačima isplatile 3.163.435.226,08 kn (bez PDV-a).

Iz navedene tablice je također vidljivo da je, do konca 2022., **na određenim projektnim elementima preostalo neodobrenih sredstava**. Međutim, implementacija projekta još uvijek nije završila te će se **preostali iznosi preusmjeriti na one projektne stavke gdje će određena sredstva nedostajati**. Također, s obzirom na to da je, već do konca 2022., iznos ugovorenih sredstava s dobavljačima prešao iznos osiguran Ugovorom o bespovratnim sredstvima i činjenice da se, prema obrazloženju Hrvatskih cesta, očekuje potpisivanje novih dodataka ugovoru s izvođačima radova, zbog rasta cijena rada i materijala, **Hrvatske ceste su, u financijskom planu za 2023., predvidjele vlastita sredstva koja će biti namijenjena financiranju dodatnih troškova u vezi s navedenim projektom**.

Nadalje, u sklopu navedenog projekta provedeno je **12 postupaka nabave**. Državni ured za reviziju je za detaljnu provjeru odabrao postupak nabave **Izgradnja Stonske obilaznice (DC414), poddionice Sparagovići / Zaradeže – Prapratno i Prapratno – Doli**.

U EOJN-u je, 29. studenoga 2018., objavljena Obavijest o nadmetanju za predmet nabave Izgradnja Stonske obilaznice (DC414), poddionice Sparagovići / Zaradeže – Prapratno i Prapratno – Doli. **Vrsta postupka nabave je otvoreni postupak javne nabave velike vrijednosti, a procijenjena vrijednost predmeta nabave iznosila je 449.159.413,00 kn (bez PDV-a)**. Tijekom postupka pristigla je žalba na dokumentaciju ili izmjenu dokumentacije koju je iskazao zainteresirani gospodarski subjekt. Žalba je rješenjem DKOM-a, od 7. ožujka 2019., odbačena kao nepravodobna. Nastavno na pitanja zainteresiranih gospodarskih subjekata, DON je mijenjan šest puta. **Javno otvaranje ponuda održano je 4. travnja 2019. te su zaprimljene dvije ponude**. Na temelju pregleda i ocjene ponuda, 26. srpnja 2019., sastavljen je Zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda. Iako je cijena ekonomski najpovoljnije ponude premašila procijenjenu vrijednost predmeta nabave, Hrvatske ceste prihvatile su ponudu jer su, unutar financijskog plana, imale osigurana financijska sredstva te je **donesena Odluka o odabiru ekonomski najpovoljnije ponude u iznosu od 511.569.355,91 kn (bez PDV-a)**. Nadalje, u kolovozu 2019. zajednica ponuditelja uložila je žalbu na Odluku o odabiru koja je, rješenjem DKOM-a, iz rujna 2019., odbijena kao neosnovana. **Ugovor o izvođenju radova s odabranim ponuditeljem zaključen je 9. listopada 2019. s rokom dovršetka radova od 28 mjeseci**. Zaključeno je **osam dodataka Ugovoru**⁵⁸.

U promet je, 26. srpnja 2022., pušten most Pelješac s pristupnim cestama i dio Stonske obilaznice poddionica Sparagovići / Zaradeže do Prapratnog. Na temelju Ugovora za izgradnju Stonske obilaznice (DC414), poddionice Sparagovići / Zaradeže – Prapratno i Prapratno – Doli, potrebno je još dovršiti dionicu Prapratno i Prapratno – Doli. Aktivnosti na izgradnji navedene dionice odvijale su se sporijom dinamikom od planirane zbog posljedica pandemije COVID-19 te povećanja cijena i drugih poremećaja na tržištu. Prema pisanom obrazloženju predstavnika Hrvatskih cesta, **Stonska obilaznica trebala bi biti dovršena do konca ožujka 2023.**

Revizijom je utvrđeno da je projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom u završnoj fazi provedbe i da će raspoloživa sredstva predviđena Ugovorom o bespovratnim sredstvima biti iskorištena, a da su sredstva namijenjena financiranju dodatnih troškova u vezi s navedenim projektom, predviđena u financijskom planu Hrvatskih cesta za 2023. Također, revizijom je utvrđeno da su nadležna tijela donijela tri odluke o nepravilnostima u ukupnom iznosu od 106.701.615,72 kn ili 3,3 % vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima s dodacima te su za dvije odluke o nepravilnostima u tijeku postupci odlučivanja UT-a o izjavljenim žalbama Hrvatskih cesta.

Iako su nadležna tijela donijela odluke o nepravilnostima te je došlo do kašnjenja u provedbi određenih aktivnosti projekta, Državni ured za reviziju je mišljenja da su kašnjenja nastupila iz objektivnih razloga i da su Hrvatske ceste, kao korisnik projekta, u suradnji s nadležnim tijelima, pravodobno otklanjale poteškoće koje su nastupile tijekom provedbe projektnih aktivnosti.

⁵⁸ Razlozi za zaključenje dodataka ugovoru: uvođenje ili zamjena podugovaratelja, potreba za ugovaranjem dodatnih radova te produženje roka izvođenja radova.

Projekt Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac



Izvor: <https://www.hzinfra.hr/>

Projekt *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac* je veliki projekt kojim je planirana rekonstrukcija i izgradnja istoimene pružne dionice. Rekonstrukcijom postojećeg i izgradnjom drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac u duljini od 44,02 km dionica će biti osposobljena za najveću dopuštenu brzinu 160 km/h, izuzev nekoliko područja (Mavračića, Jastrebarskog i Karlovca) gdje će biti ograničeno na 120 km/h, odnosno 140 km/h zbog prostornih ograničenja. Sadašnja jednokolosiječna elektrificirana pruga 25 kV AC 50 Hz provedbom Projekta trebala bi postati dvokolosiječna.

HŽ Infrastruktura d.o.o. (dalje u tekstu: HŽI), 9. studenoga 2012., zaključio je s projektantima **ugovor za Pripremu projekta i ostale projektne dokumentacije za Nadogradnju i izgradnju drugog kolosijeka te izgradnju nove dvokolosiječne pruge na pod-dionicima željezničke pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac** s projektantima u vrijednosti **5.500.000,00 EUR**, od kojih je **4.675.000,00 EUR (85,0 %)** bilo predviđeno financirati iz **EFRR-a** (Instrument pretpristupne pomoći – IPA / Operativni program Promet), a **825.000,00 EUR (15,0 %)** iz **državnog proračuna**. Prvi dodatak ugovoru zaključen je u veljači 2017. te se njime, između ostalog, **povećala vrijednost ugovorene usluge na 7.100.000,00 EUR** (s jednakim postotkom sufinanciranja iz EFRR-a i državnog proračuna kako je bilo ugovoreno osnovnim ugovorom), a **razdoblje provedbe ugovorenih aktivnosti povećalo se s 36 mjeseci na 71 mjesec**. Drugi dodatak ugovoru zaključen je u siječnju 2019. te se njime, između ostalog, **povećao postotak sufinanciranja iz državnog proračuna na 60,5 % (4.295.000,00 EUR)**, a smanjio postotak sufinanciranja iz EFRR-a na 39,5 % (2.805.000,00 EUR) te se razdoblje provedbe ugovorenih aktivnosti smanjilo sa 71 mjeseca na 70 mjeseci. Treći dodatak ugovoru zaključen je u prosincu 2020. te su se njime, između ostalog, ugovorile dodatne usluge koje nisu bile do tada predviđene ugovorom, ali se vrijednost nije povećala s obzirom na to da se djelomično odustalo od pojedinih prije ugovorenih aktivnosti.

Na temelju Ugovora i dodataka Ugovoru, konačna ugovorena usluga uključivala je sljedeće pojedinačne zadatke:

- izradu idejnog projekta i ishođenje lokacijske dozvole
- izradu glavnog projekta i **predaju zahtjeva za ishođenje jedanaest građevinskih dozvola**
- izradu studije izvodljivosti, analize troškova i koristi, izvještaja o utjecaju na okoliš, nacrtu projektne prijave i dokumentacije za nadmetanje.

U lipnju 2018. pripremljena je **studija izvodljivosti**, a **u srpnju 2018.** izrađena je **Studija utjecaja na okoliš** na temelju koje je Ministarstvo zaštite okoliša i prirode izdalo Rješenje o prihvatljivosti projekta za okoliš.

HŽI je izradio Prijavu velikog projekta (engl. *Major Project Application*). **Odobrenje JASPERS-a** (engl. *Action Completion Note*) dobiveno je **13. prosinca 2018.** U veljači 2019. objavljen je poziv za sufinanciranje projekta (postupak izravne dodjele). MMPI je 20. veljače 2019. donio Odluku o imenovanju članova Odbora za odabir projekta.

HŽI je Projektni prijedlog dostavio 25. veljače 2019. (u roku za podnošenje projektne prijave koji je bio 30. travnja 2019.). U ožujku 2019. Odbor za odabir projekta predložio je donošenje odluke o financiranju projekta. Prijava velikog projekta poslana je na neovisnu kontrolu kvalitete (engl. *IQR*). JASPERS je 10. rujna 2019. završio kontrolu na temelju koje je izdao Izvešće. **MMPI je, u rujnu 2019., donio Odluku o financiranju projekta. EK je odobrio financiranje projekta 12. prosinca 2019.**⁵⁹, a **Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava** potpisali su MMPI, SAFU i HŽI **27. prosinca 2019.** Prema navedenom Ugovoru razdoblje provedbe projekta i razdoblje prihvatljivosti izdataka je od 1. studenoga 2018. do 31. prosinca 2023.

Prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima, Projekt, između ostalog, uključuje:

- rekonstrukciju tri kolodvora i četiri postojeća stajališta, prenamjenu tri kolodvora u stajališta
- ugradnju novog elektroničkog signalno-sigurnosnog uređaja, ETCS razine 1 i novog prometno-upravljačkog infrastrukturnog podsustava s daljinskom kontrolom vanjskih elemenata
- elektrifikaciju sustavom 25 kV/50 Hz
- rekonstrukciju elektrovučne podstanice (EVP-a Mrzlo Polje i Zdenčina)
- izgradnju tri nova podvožnjaka i četiri nova nadvožnjaka s pripadajućim cestama
- izgradnju novih svodnih cesta radi ukidanja postojećih željezničko-cestovnih prijelaza
- rekonstrukciju pojedinih postojećih željezničko-cestovnih prijelaza u razini
- izgradnju zidova zaštite od buke
- izgradnju zatvorenog sustava odvodnje te
- rekonstrukciju svih postojećih mostova, vijadukata i drugih objekata na trasi dionice.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 3.454.512.263,16 kn, od čega prihvatljivi troškovi iznose 2.720.993.339,99 kn⁶⁰. Od ukupnih prihvatljivih troškova, **EU bespovratna sredstva iznose 2.312.844.338,99 kn (85,0 %)**, dok se **408.149.001,00 kn (15,0 %)** odnosi na **sredstva financirana iz proračuna RH.**

Cilj projekta je poboljšanje i nadogradnja željezničke infrastrukture u RH, čime bi se potaklo da željeznica preuzme značajno veći udio prometa u odnosu na ceste, kao održivije/nisko ugljične opcije, povećanjem kapaciteta i usluga regionalne željezničke infrastrukture i TEN-T željezničke infrastrukture. Specifični cilj je rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac na željezničkoj pruzi M202 Zagreb GK – Rijeka. Korisnik projekta je HŽI.

Prije stupanja na snagu izmjena Zakona o gradnji 2019. (Narodne novine 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) predani su zahtjevi za ishođenjem **jedanaest građevinskih dozvola potrebnih za početak radova izgradnje pruge na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac.** Navedeno je bila ugovorna obveza projektanata sufinanciranih iz IPA sredstava. Nakon predaje zahtjeva za ishođenje pravomoćnih građevinskih dozvola, pristizale su primjedbe Ministarstva prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine (dalje u tekstu: MPGI)⁶¹ te je HŽI nizom dopisa upućenih projektantu zahtijevao nadopunu dokumentacije.

⁵⁹ Radi se o „prešutnom odobrenju”, odnosno istekom tri mjeseca od notifikacije prema EK-u, projekt se smatra odobrenim ako EK ne dostavi drugačije mišljenje.

⁶⁰ Neprihvatljivi troškovi u iznosu od 733.518.923,17 kn financirat će se iz nacionalnih sredstava, a odnose se na PDV i druge troškove koji nisu prihvatljivi za financiranje iz EU fondova.

⁶¹ Ministarstvo prostornoga uređenja, graditeljstva i državne imovine je nadležno za upravne postupke za izdavanje građevinskih dozvola.

Projektanti su, prema zahtjevima HŽI-ja, dostavljali dopunu dokumentacije, sve dok dopisom, u lipnju 2022., nisu odbili daljnju suradnju smatrajući da su primopredajom i primitkom završnog plaćanja izvršili svoju ugovornu obvezu. Naime, ugovorom je propisano da je uvjet za završno plaćanje ispunjenje svih ugovornih obveza od strane projektanta i odobrenje od strane HŽI-ja, kao naručitelja, a završno plaćanje trebalo je biti izvršeno (u roku od 45 dana) tek nakon što HŽI potvrdi konačni izvještaj predan od strane projektanta. Primopredaja je izvršena nakon potpisanog 3. dodatka Ugovoru dana 31. prosinca 2020. Završno plaćanje projektantu za ugovorenu uslugu izvršeno je 7. veljače 2021. (2,2 milijuna EUR) te je HŽI projektantima isplatio 7,1 milijun EUR.

Ishođenje pravomoćnih građevinskih dozvola uvjet je za početak radova na navedenoj dionici. Do vremena obavljanja revizije, **od jedanaest potrebnih građevinskih dozvola za početak radova na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, ishođeno je sedam pravomoćnih građevinskih dozvola, za jednu građevinsku dozvolu čeka se pravomoćnost, dok su preostale tri građevinske dozvole u postupku ishođenja što utječe na uredno izvršenje ugovora o radovima i samog projekta**, a što je opisano u nastavku Izvješća. Naime, prema očitovanju HŽI-ja prije isteka važećeg jamstva za predujam (jedinog jamstva u skladu s uvjetima IPA Ugovora) od projektanata je zatraženo novo jamstvo kojim se jamstveni rok produljuje za godinu dana. **Kako nijedno drugo jamstvo, osim jamstva za predujam, nije bilo predviđeno Ugovorom**, projektanti su odbili dostavu novog jamstva te su produljili (do prosinca 2022.) važenje prvotnog jamstva s umanjnjem vrijednosti, s obzirom na to da su ispunjene ugovorne obveze. Također, prije isteka jamstva HŽI je zatražio mišljenje vanjskog odvjetničkog društva u vezi s mogućnošću naplate jamstva za predujam projektantima, no odvjetničko društvo je utvrdilo da nema osnove za naplatu. Odvjetničko društvo, u svojem mišljenju, navodi da je, ako se utvrdi dokaziva financijska šteta za koju su odgovorni projektanti zbog nepotpune i manjkave dokumentacije za ishođenje građevinskih dozvola, eventualno moguće pokrenuti arbitražni postupak pred Stalnim arbitražnim sudištem HGK. Predmet mišljenja odvjetničkog društva nije bila analiza uspjeha u eventualnom arbitražnom sporu niti je analizirana dokumentacija u vezi s navedenim. Zbog prethodno navedenog, HŽI dopis sa zahtjevom za naplatu jamstva nije uputio projektantima. Prema očitovanju HŽI-ja, za rješavanje navedene problematike, odnosno za ishođenje preostalih građevinskih dozvola, proveden je postupak jednostavne nabave te je **ugovorena usluga s novim projektantima u iznosu od 199.000,00 kn (bez PDV-a) za sve izmjene i dopune projektne dokumentacije prema primjedbama MPGI-ja.**

U sklopu projekta planiralo se provesti 12 postupaka nabave. Međutim, provedeno je jedanaest postupaka jer se odustalo od provedbe postupka nabave usluge upravljanja projektom, s obzirom na to da je HŽI odlučio samostalno upravljati projektom.

Državni ured za reviziju je za provjeru odabrao postupak nabave Radova na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu Projekta Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac.

HŽI je, u skladu s odredbama ZJN-a (Narodne novine 120/16) i Pravilnika o planu nabave, registru ugovora, prethodnom savjetovanju i analizi tržišta u javnoj nabavi (Narodne novine 101/17), u lipnju 2020., proveo prethodno savjetovanje i, u EOJN-u, objavio DON, tehničku specifikaciju i troškovnik predmeta nabave te pozvao sve gospodarske subjekte da, do konca lipnja 2020., dostave svoje primjedbe i prijedloge.

Nakon provedenog prethodnog savjetovanja, nacrt DON-a dostavljen je, 23. srpnja 2020., SAFU-u (Ured za provjeru nabave) na *ex-ante* kontrolu. SAFU je HŽI-ju, u kolovozu 2020., uputio komentare na DON. U rujnu 2020. HŽI je objavio izvješće o provedenom prethodnom savjetovanju u EOJN-u. **Poziv za nadmetanje u otvorenom postupku javne nabave objavljen je, u EOJN-u, u rujnu 2020., s rokom za dostavu ponuda u studenome 2020. Procijenjena vrijednost predmeta nabave iznosila je 2.042.900.000,00 kn (bez PDV-a).**

Prema DON-u, predmet javnog nadmetanja bili su radovi na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac. Radovi, između ostalog, obuhvaćaju:

- rekonstrukciju tri kolodvora i četiri postojeća stajališta, prenamjenu tri kolodvora u stajališta
- rekonstrukciju elektrovučne podstanice (EVP-a Mrzlo Polje i Zdenčina)
- izgradnju tri nova podvožnjaka i četiri nova nadvožnjaka s pripadajućim cestama
- izgradnju novih svodnih cesta radi ukidanja postojećih željezničko-cestovnih prijelaza
- rekonstrukciju pojedinih postojećih željezničko-cestovnih prijelaza u razini
- izgradnju zidova zaštite od buke
- izgradnju zatvorenog sustava odvodnje te
- rekonstrukciju svih postojećih mostova, vijadukata i drugih objekata na trasi dionice.

Kriterij za odabir ponude bila je ekonomski najpovoljnija ponuda, od čega je cijena ponude imala najveći značaj od 90,0 %, razdoblje osiguravanja i zamjene dijelova skretnica nosilo je 5,0 % te je razdoblje osiguravanja svih potrebnih dijelova elektroenergetskog podsustava i njihove zamjene nosilo 5,0 % ekonomski najpovoljnije ponude.

Tijekom postupka javne nabave **pristiglo je devet žalbi različitih gospodarskih subjekata. Prva žalba** upućena je DKOM-u, u rujnu 2020., na sadržaj DON-a. DKOM je, u listopadu 2020., rješenjem obustavio žalbeni postupak jer je žalitelj odustao od žalbe u predmetnom postupku. **U listopadu 2020.** DKOM-u je upućena **druga žalba na sadržaj DON-a** koju je Rješenjem odbacio kao nepravodobnu. U prosincu 2020. DKOM-u su upućene četiri žalbe (**treća, četvrta, peta i šesta**) koje su se odnosila na sadržaj DON-a i sadržaj izmjene DON-a. Od četiri navedene žalbe, DKOM je Rješenjem odbio sve osim jedne, koju je djelomično usvojio (šesta žalba – poništen dio izmjena DON-a, dok je preostali dio žalbe odbačen kao neosnovan). **Sedma žalba**, upućena je DKOM-u, koncem veljače 2021., te se odnosila na izmjenu DON-a, a Rješenjem je poništen dio izmjene DON-a. **Osma žalba**, upućena DKOM-u, u travnju 2021., odnosila se na izmjene DON-a te je Rješenjem odbačena kao neosnovana. **Deveta žalba** upućena DKOM-u, u travnju 2021., odnosila se na sadržaj Ispravka Obavijesti o ispravku poziva na nadmetanje i izmjene DON-a te je Rješenjem odbačena kao nedopuštena. **S obzirom na broj izjavljenih žalbi, rok za dostavu ponuda u konačnici je produžen na travanj 2021. (pet mjeseci nakon prvotno predviđenog roka za dostavu ponuda).**

U travnju 2021. provedeno je **javno otvaranje ponuda**. Prema Zapisniku o javnom otvaranju ponuda, **pristiglo je 15 ponuda**. Nakon pregleda i ocjene ponuda, u siječnju 2022., sastavljen je Zapisnik o pregledu i ocjeni ponuda te je odabrana ponuda zajednice ponuditelja s **cijenom ponude 1.713.193.222,13 kn (bez PDV-a)**, nakon čega je donesena Odluka o odabiru. Iako je, prema DON-u, **krajnji rok za donošenje odluke o odabiru bio 120 dana od dana isteka roka za dostavu ponuda, postupak ocjene ponuda i donošenja Odluke o odabiru trajao je 280 dana.**

Nakon donošenja Odluke o odabiru, u veljači 2022., izjavljena je žalba DKOM-u na Odluku o odabiru. Rješenjem DKOM-a žalba je usvojena te Odluka o odabiru poništena, odnosno predmet je vraćen naručitelju na ponovni postupak, nakon čega je naručitelj ponovno, koncem travnja 2022., donio Odluku o odabiru iste zajednice ponuditelja. Slijedom navedenog, uslijedila je još jedna žalba istog gospodarskog subjekta na novu Odluku o odabiru koja je, Rješenjem DKOM-a, iz srpnja 2022., odbijena kao neosnovana. Budući da je izjavljena žalba odbijena, Odluka o odabiru postala je izvršna i postupak javne nabave je završen.

Nadalje, prema obrazloženju HŽI-ja i MMPI-ja, **jedan od zainteresiranih gospodarskih subjekata uložio je tužbu Visokom upravnom sudu na zakonitost Odluke o odabiru**, a predmet tužbe bilo je naknadno uzimanje u obzir referenci odabranog ponuditelja. **Visoki upravni sud je zatražio pomoć Suda Europske unije u vezi s tužbom o zakonitosti Odluke o odabiru za predmet nabave iz revizijskog uzorka Radovi na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac.**

Ugovor o nabavi između HŽI-ja i odabrane zajednice ponuditelja (izvođača radova) potpisan je 28. srpnja 2022. Ugovorom je predviđen rok za završetak radova 30 mjeseci od datuma početka radova.⁶² S obzirom na to da korisnik projekta (HŽI), do vremena obavljanja revizije, nije potraživao troškove u vezi s provedbom Ugovora o građenju, SAFU nije započeo s provedbom *ex-post* provjere predmetne nabave.

S obzirom na navedenu problematiku s ishođenjem građevinskih dozvola, provedba aktivnosti predviđenih ugovorom o radovima kasni. **Prema obrazloženju HŽI-ja, kasni se s uvođenjem izvođača radova za četiri etape te će, slijedom navedenog, produljiti rok za završetak radova za razdoblje kašnjenja, ako se za to ukaže potreba.** Također, prema obrazloženju HŽI-ja, izvođači radova su uvedeni u posao na sedam etapa za koje su ishođene pravomoćne građevinske dozvole. Trenutno su u tijeku pripremni radovi (siječanj 2023.).

U tablici broj 12 prikazan je financijski pregled projektnih elemenata, do konca 2022., za projekt *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac*, s napomenom da se podaci u stupcu *Odobrenje prema ZNS-ovima* odnose na izvještajno razdoblje do 10. kolovoza 2022. (ZNS br. 11 odobren 3. listopada 2022.). U navedenoj tablici daju se financijski podaci svih projektnih elemenata prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima, ugovorima s dobavljačima, podaci o odobrenim sredstvima prema ZNS-ovima, iznosima plaćenim korisniku, iznosima ispostavljenih računa od strane dobavljača, iznosima plaćenim dobavljačima te iznosima preostalim na stavkama proračuna projekta.

⁶² Datum početka bit će najkasnije 42 dana nakon datuma potpisa zadnje strane potpisnice Ugovora/Sporazuma (članak 8.1. Posebnih uvjeta Ugovora).

Tablica broj 12

Financijski pregled projektnih elemenata do konca 2022. za projekt *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac* ⁶³

u kn

Projektni element	Stavka proračuna	Ugovor o BS-u	Ugovor s dobavljačima	Odobreno prema ZNS-ovima	Plaćeno korisniku	Računi dobavljača	Plaćeno dobavljačima	Preostalo na stavci
1	2	3	4	5	6	7	8	9
A 1 Otkup zemljišta	A1.1. Otkup zemljišta	42.940.940,00	0,00	20.441.721,73	20.441.721,73	20.441.721,73	0,00	22.499.218,27
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UKUPNO A 1		42.940.940,00	0,00	20.441.721,73	20.441.721,73	20.441.721,73	0,00	22.499.218,27
A2 Radovi rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac - Karlovac	A 2.1. Radovi rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka	2.309.446.208,44	1.976.814.563,76	0,00	272.099.333,99	171.319.322,21	171.319.322,21	2.309.446.208,44
	A 2.2. Ishodjenje Izjave o sukladnosti	23.408.547,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	23.408.547,56
	A 2.3. Pripremni troškovi za radove	8.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8.000.000,00
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UKUPNO A 2		2.340.854.756,00	1.976.814.563,76	0,00	272.099.333,99	171.319.322,21	171.319.322,21	2.340.854.756,00
A 3 Dodatni troškovi (pričuve)	A 3.1. Dodatni troškovi (pričuve)	234.085.476,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	234.085.476,00
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UKUPNO A 3		234.085.476,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	234.085.476,00
A 4 Nadzor nad radovima rekonstr. postojećeg i izgradnje 2. kolos. na dionici Hrv. Leskovac - Karlovac	A 4.1 Nadzor nad radovima rekonstr. postojećeg i izgradnje 2. kolos.	72.434.968,00	35.607.641,00	0,00	0,00	1.341.122,25	0,00	72.434.968,00
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UKUPNO A4		72.434.968,00	35.607.641,00	0,00	0,00	1.341.122,25	0,00	72.434.968,00
PM Upravljanje projektom	Član tima 1	922.010,73	0,00	306.399,55	306.399,55	0,00	0,00	615.611,18
	Voditelj projekta	1.166.421,87	0,00	623.158,92	623.158,92	0,00	0,00	543.262,95
	Član tima 2	688.642,42	0,00	29.010,67	29.010,67	0,00	0,00	659.631,75
	Član tima 3	245.565,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	245.565,26
	Član tima 5	987.087,36	0,00	464.002,56	464.002,56	0,00	0,00	523.084,80
	Član tima 4	14.299,18	0,00	14.299,18	14.299,18	0,00	0,00	0,00
	Član tima 6	520.062,21	0,00	26.700,36	26.700,36	0,00	0,00	493.361,85
	Član tima 7	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Vanjsko upravljanje projektom	21.921.592,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21.921.592,66
	Član tima 4.1.	929.100,76	0,00	243.543,72	243.543,72	0,00	0,00	685.557,04
	Član tima 7.1.	706.714,89	0,00	196.863,52	196.863,52	0,00	0,00	509.851,37
	Neiskorištena sredstva -članovi tima 4 i 7	698.716,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	698.716,95
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	926.985,70	0,00	285.596,65	285.596,65	0,00	0,00	641.389,05
UKUPNO PM		29.727.199,99	0,00	2.189.575,13	2.189.575,13	0,00	0,00	27.537.624,86
PV Promidžba i vidljivost	Tisak i izrada promotivnih letaka i plakata	15.640,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15.640,00
	Digitalni tisak promotivnih materijala	11.400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11.400,00
	Info dan u Karlovcu	42.001,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42.001,00
	Početno događanje - potpis ugovora s izvođačima radova i nadzora	42.001,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42.001,00
	Zakup oglasnog prostora u vlakovima	77.987,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	77.987,00
	Završno događanje	460.200,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	460.200,00
	Obilasci gradilišta s medijima	68.791,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68.791,00
	3D vizualizacija i 3D animacija pripremljenih 3D materijala	14.400,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14.400,00
	Izrada i postavljanje privremenih i trajnih informacijskih ploča	54.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	54.000,00
	Produkcija foto i video materijala	95.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	95.000,00
	Zakup/organizacija oglasnog i medijskog prostora	18.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.000,00
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	50.580,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	50.580,00
UKUPNO PV		950.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	950.000,00
SVEUKUPNO		2.720.993.339,99	2.012.422.204,76	22.631.296,86	294.730.630,85	193.102.166,19	171.319.322,21	2.698.362.043,13

Izvor: podaci SAFU-a i HŽI-ja na 31. prosinca 2022. (bez PDV-a)

⁶³ Podaci u stupcu *Odobreno prema ZNS-ovima* odnose se na izvještajno razdoblje do 10. kolovoza 2022. (ZNS broj 11 odobren je 3. listopada 2022.).

Iz tablice broj 12 vidljivo je da je, do konca 2022., za projekt *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac* s dobavljačima ugovoreno 2.012.422.204,76 kn, dok je Ugovorom o bespovratnim sredstvima osigurano 2.720.993.339,99 kn, **odnosno s dobavljačima je ugovoreno 708.571.135,23 kn (26,0 %) manje od vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima**. Nadalje, do konca 2022., korisniku projekta su odobreni troškovi potraživani kroz jedanaest ZNS-ova. **Posljednji odobreni ZNS (br. 11) odnosi se na izvještajno razdoblje do 10. kolovoza 2022. te su po njemu korisniku, u listopadu 2022., odobreni troškovi u iznosu od 22.631.296,86 kn**. Navedeni troškovi odnose se na pravdanje dijela otkupa zemljišta, u iznosu od 20.441.721,73 kn, te troškove upravljanja projektom djelatnika HŽI-ja, u iznosu od 2.189.575,13 kn. Iako je Ugovorom o bespovratnim sredstvima bio predviđen trošak ugovaranja usluge upravljanja projektom, HŽI je odlučio samostalno upravljati projektom.

Na temelju Ugovora o bespovratnim sredstvima, korisnik (HŽI) ima pravo na plaćanje predujma u iznosu od 40,0 % vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima (1.088.397.335,99 kn). Navedeni predujam plaća se u ratama, a prva rata u iznosu od 272.099.333,99 kn plaćena je korisniku. Korisnik iznos zaprimljenog predujma pravda kroz ZNS-ove koje podnosi SAFU-u na provjeru i odobrenje. Nadalje, Ugovorom o građenju Radovi na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta *Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac* predviđena je isplata predujma izvođaču radova u iznosu od 10,0 % vrijednosti Ugovora o građenju ili 171.319.322,21 kn (bez PDV-a). **Tijekom provedbe Ugovora o bespovratnim sredstvima, do konca 2022., nije bilo utvrđenih nepravilnosti od strane nadležnih tijela (ex-post provjera nabave radova do vremena obavljanja revizije još uvijek nije započela)**. Do konca 2022. dobavljači su HŽI-ju ispostavili račune u iznosu od 193.102.166,19 kn (bez PDV-a), a HŽI je dobavljačima isplatio 171.319.322,21 kn (bez PDV-a) koliko iznosi predujam. Troškovi plaćeni korisniku iznose 14,6 % iznosa ugovorenog s dobavljačima, odnosno 10,8 % vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima. Iz navedene tablice je također vidljivo da je, do konca 2022., **na projektnim elementima preostalo neodobrenih sredstava u iznosu od 2.698.362.043,13 kn ili 99,2 % iznosa predviđenog Ugovorom o bespovratnim sredstvima**.

Revizijom je utvrđeno da je HŽI koristio usluge projektanata za pripremu projekta, što je obuhvaćalo izradu idejnog projekta i ishođenje lokacijske dozvole, izradu glavnog projekta i predaju zahtjeva za ishođenje jedanaest građevinskih dozvola te izradu studije izvodljivosti, analize troškova i koristi, izvještaja o utjecaju na okoliš, nacрта projekte prijave i dokumentacije za nadmetanje. Iako je predaja zahtjeva za ishođenjem pravomoćnih građevinskih dozvola bila jedna od ugovornih obveza projektanata, do vremena obavljanja revizije nisu ishođene sve pravomoćne građevinske dozvole. Također, utvrđeno je da je HŽI projektantu, u veljači 2021., nakon izvršene primopredaje isplatio završni dio plaćanja na temelju čega je projektantu plaćeno ugovorenih 7,1 milijun EUR (uz osnovni Ugovor zaključena su tri dodatka Ugovoru). Od navedenog iznosa 4,3 milijuna EUR ili 60,5 % plaćeno je iz nacionalnih sredstava, iako to prvotno ugovorom nije bilo predviđeno (bilo je predviđeno sufinancirati iz nacionalnih sredstava 825.000,00 EUR ili 15,0 % od osnovnog ugovora koji je iznosio 5,5 milijuna EUR). Nadalje, zbog problematike s ishođenjem građevinskih dozvola, HŽI je za istu uslugu pripreme dokumentacije i predaje zahtjeva za ishođenjem preostalih građevinskih dozvola ponovno ugovorio navedenu uslugu s novim projektantom na temelju narudžbenice u iznosu od 199.000,00 kn (bez PDV-a).

Revizijom je utvrđeno da je postupak nabave za izvođenje radova na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac bio dugotrajan zbog zaprimljenih jedanaest žalbi i dugotrajnog postupka pregleda i ocjene ponuda te donošenja Odluke o odabiru. Također, revizijom je utvrđeno da je pokrenuta tužba pred Visokim upravnim sudom u vezi s Odlukom o odabiru, a o kojoj će se odlučivati na temelju mišljenja Suda Europske unije. Sve prethodno navedene okolnosti utječu na provedbu projekta. Prema obrazloženju HŽI-ja i drugih nadležnih tijela, projekt se ne provodi dinamikom kakva je predviđena Ugovorom o bespovratnim sredstvima te neće biti završen do konca 2023. zbog čega će nadležna tijela, od EK-a, tražiti odobrenje za faziranje projekta.

Državni ured za reviziju je mišljenja da HŽI, kao korisnik projekta Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, nije realno procijenio opseg usluge, vrijeme potrebno za pripremu projekta, kao ni rizike koji bi mogli utjecati na provedbu Ugovora o bespovratnim sredstvima. Pri ugovaranju usluge pripreme projekta i ostale projektne dokumentacije za nadogradnju i izgradnju drugog kolosijeka te izgradnju nove dvokolosiječne pruge na poddionicima željezničke pruge Hrvatski Leskovac – Karlovac, zbog povećanja opsega usluge promijenjen je omjer sufinanciranja iz EU sredstava, u odnosu na nacionalna sredstva, čime se većina iznosa potrebnog za financiranje prenijela na nacionalna sredstva. Nadalje, Državni ured za reviziju je mišljenja da je, tijekom upravljanja ugovorom za pripremu projekta i preostale projektne dokumentacije u dijelu provjere uredne isporuke ugovorenih usluga, a prije konačnog plaćanja usluge, HŽI propustio utvrditi manjkavost dostavljene dokumentacije što je utjecalo na proces ishoda građevinskih dozvola potrebnih za početak radova te je dio usluge morao ponovno ugovoriti s drugim projektantom što je dodatno povećalo iznos financiranja iz nacionalnih sredstava.

Nadalje, Državni ured za reviziju je mišljenja da je na dugotrajnost provedbe postupka javne nabave za izvođenje radova na građevinskom i elektroenergetskom željezničkom infrastrukturnom podsustavu projekta Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na dionici Hrvatski Leskovac – Karlovac, uz objektivne okolnosti u vezi s izjavljenim žalbama gospodarskih subjekata, koje su najvećim dijelom bile odbijene (ali su utjecale na produžetak roka za podnošenjem ponuda), utjecala i činjenica da HŽI nije realno planirao vrijeme potrebno za pregled i ocjenu pristiglih ponuda.

Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju je mišljenja da su sve gore utvrđene činjenice negativno utjecale na provedbu Ugovora o bespovratnim sredstvima zbog čega projekt neće biti završen do konca 2023. te će se njegova provedba trebati nastaviti u novom programskom razdoblju 2021. – 2027., a posljedica toga može biti neiskorištavanje dijela raspoloživih sredstava iz programskog razdoblja 2014. – 2020. Također, Državni ured za reviziju je mišljenja da uložena tužba pred Visokim upravnim sudom, a o kojoj će se odlučivati na temelju mišljenja Suda Europske unije, također predstavlja rizik za provedbu cjelokupnog projekta, ako bude usvojena.

Državni ured za reviziju preporučuje HŽI-ju, u provedbi budućih postupaka nabave, realno planirati opseg usluge i rokove potrebne za pripremu projektne dokumentacije kako bi se iskoristila sredstva iz EU fondova, a smanjilo opterećenje na državni proračun. Nadalje, preporučuje se HŽI-ju, u cilju učinkovitog upravljanja ugovorima o nabavi jasno i nedvojbeno utvrditi i dokumentirati da je predmet ugovora uredno izvršen te, nakon toga, obaviti konačne isplate. Također, preporučuje se HŽI-ju realno planirati rokove potrebne za pregled i ocjenu ponuda.

Projekt Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima



<https://www.hzpp.hr/>

Projekt *Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima* je veliki projekt kojim se nastavlja modernizacija voznog parka HŽPP d.o.o. (dalje u tekstu: HŽPP) u cilju poboljšanja regionalne povezanosti i mobilnosti, čime će se osigurati učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz, koji će ujedno pridonijeti održivosti prometnog sustava u RH. Vozni park će se modernizirati s jedanaest gradsko-prigradskih i deset regionalnih vlakova koji će putnicima pružiti veću udobnost, osigurati veći kapacitet i pouzdaniji prijevoz.

Strateški cilj projekta je poboljšanje regionalne povezanosti i mobilnosti radi boljeg pristupa tržištu rada i uslugama u funkcionalnim centrima. **Opći cilj projekta** je nabava i osuvremenjivanje putničkog željezničkog voznog parka povezanog s linijama u gradskom, prigradskom i regionalnom prometu, kako bi se osigurao učinkovitiji i konkurentniji željeznički putnički prijevoz, odnosno pružile bolje usluge i posljedično dobio veći udjel u modalnoj podjeli čime bi se potaklo da željeznica preuzme značajno veći udio prometa u odnosu na ceste, povećanjem kapaciteta i usluga regionalne željezničke infrastrukture i TEN-T željezničke infrastrukture.

Specifični ciljevi projekta su: smanjenje vremena putovanja i kašnjenja poboljšanjem razine operativne izvedbe i razine željezničkih usluga zamjenom staroga voznog parka, smanjenje emisije stakleničkih plinova i utjecaja na klimatske promjene uvođenjem elektromotornih vlakova te smanjenje troškove rada vlakova uz povećanu učinkovitost. **Korisnik projekta je HŽPP.**

Ukupna vrijednost projekta iznosi 1.293.862.793,99 kn, od čega **prihvatljivi troškovi iznose 1.035.687.620,00 kn⁶⁴**. Od ukupnih prihvatljivih troškova, **EU bespovratna sredstva iznose 880.334.477,00 kn (85,0 %)**, dok se **155.353.143,00 kn (15,0 %)** odnosi na sredstva financirana iz proračuna RH.

U ožujku 2019. završena je **studija izvodljivosti s analizom troškova i koristi** u kojoj je sudjelovao **JASPERS**, kao koordinator cijelog procesa, na temelju koje je HŽPP izvršio **prijavu velikog projekta** (engl. *Major Project Application*). Predstavnici JASPERS-a su, u lipnju 2019., potpisali **Potvrdu o pripremljenosti projekta** (engl. *Action Completion Note*), kojom je potvrđeno da je HŽPP projekt pripremio kvalitetno i u skladu sa svim zahtjevima EU-a.

MMPI je, **u srpnju 2019.**, objavio **javni poziv za sufinanciranje obnove voznog parka HŽPP-a** novim elektromotornim vlakovima slijedom kojeg je HŽPP podnio projektnu prijavu.

⁶⁴ Neprihvatljivi troškovi u iznosu od 258.175.173,99 kn snosit će se iz nacionalnih sredstava, a odnose se na PDV i druge troškove koji nisu prihvatljivi za financiranje iz EU fondova.

Također, u srpnju 2019., MMPI je donio Odluku o imenovanju članova Odbora za odabir projekta za poziv za sufinanciranje obnove voznog parka HŽPP-a nakon čega je održana sjednica Odbora na kojoj je zaključeno da projektni prijedlog udovoljava svim zahtjevima o čemu je obaviješten MRRFEU. Nakon dobivanja pozitivnog mišljenja MRRFEU-a na projektnu prijavu, **završna verzija projektne prijave poslana je nezavisnoj kontroli kvalitete (engl. IQR)** koja je, u siječnju 2020., u svom izvješću **pozitivno ocijenila projekt** čime su ispunjeni preduvjeti za financiranje obnove voznog parka HŽPP-a. Također, u siječnju 2020., MMPI je donio Odluku o financiranju.

EK je, 17. ožujka 2020. provedbenom Odlukom o odobravanju financijskog doprinosa za veliki projekt Nabava i modernizacija voznog parka za HŽ Putnički prijevoz, odobrio financiranje projekta, nakon čega je, 26. ožujka 2020., Vlada RH donijela Odluku o financiranju projekta.

Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava zaključili su 21. rujna 2020. MMPI, SAFU i HŽPP. Prema navedenom Ugovoru razdoblje provedbe projekta, kao i prihvatljivosti izdataka je od 1. svibnja 2019. do 31. prosinca 2023.

U sklopu navedenog projekta provedena su **tri postupka nabave**, a Državni ured za reviziju je za detaljnu provjeru odabrao postupak javne nabave za **predmet Nabava 21 novog elektromotornog vlaka, i to jedanaest elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski promet (EMV GPP) i deset elektromotornih vlakova za regionalni prijevoz (EMV RP).**

HŽPP je, u skladu s odredbama ZJN-a (Narodne novine 120/16) i Pravilnika o planu nabave, registru ugovora, prethodnom savjetovanju i analizi tržišta u javnoj nabavi (Narodne novine 101/17), **koncem svibnja 2019. proveo prethodno savjetovanje**⁶⁵ i u EOJN-u objavio DON, tehničku specifikaciju i troškovnik predmeta nabave te pozvao sve zainteresirane gospodarske subjekte da, do srpnja 2019.⁶⁶, dostave svoje primjedbe i prijedloge. **Nakon provedenog prethodnog savjetovanja, nacrt DON-a dostavljen je, 26. srpnja 2019., SAFU-u (Ured za provjeru nabave) na ex-ante kontrolu.** SAFU je HŽPP-u, u kolovozu i rujnu 2019., uputio komentare na DON. U skladu s procedurom, rezultati *ex-ante* provjere HŽPP-u su poslani elektroničkim putem i poštom. Elektroničkim putem poslani su sveobuhvatni komentari na DON (nejasnoće, manjkavosti, nezakonitosti, diskrepancije, potencijalne nepravilnosti, upute i savjeti), a službenim dopisom istaknute su, uz redovite upute u vezi s definiranjem tehničkih specifikacija, jamstva i uvjete plaćanja i točke DON-a u kojima su utvrđene određene manjkavosti, nejasnoće i nedostaci koji bi potencijalno mogli, prilikom *ex-post* provjere predmetne nabave, rezultirati utvrđenjem nepravilnosti. Komentari su se odnosili na: opis predmeta nabave, osnove za isključenje gospodarskog subjekta, kriterije za odabir gospodarskog subjekta te kriterije za odabir ponude. **SAFU je, u tijeku ex-ante kontrole, kriterije za odabir ponude ocijenio nediskriminirajućim i povezanim s predmetom nabave.**

⁶⁵ Prije pokretanja otvorenog ili ograničenog postupka javne nabave male i velike vrijednosti za nabavu radova ili otvorenog ili ograničenog postupka javne nabave velike vrijednosti za nabavu robe ili usluga, naručitelj je obavezan opis predmeta nabave, tehničke specifikacije, kriterije za kvalitativni odabir gospodarskog subjekta, kriterije za odabir ponude i posebne uvjete za izvršenje ugovora objaviti u EOJN-u. Tijekom trajanja prethodnog savjetovanja zainteresirani gospodarski subjekt može elektroničkim sredstvima komunikacije putem EOJN-a dostaviti naručitelju svoje primjedbe i prijedloge u vezi s informacijama i dokumentacijom koji su objavljeni. Nakon završenog prethodnog savjetovanja naručitelj je obavezan razmotriti zaprimljene primjedbe i prijedloge te o tome izraditi izvješće.

⁶⁶ U skladu s odredbama ZJN-a prethodno savjetovanje traje najmanje pet dana od objave u EOJN-u.

Na temelju prvog provedenog prethodnog savjetovanja HŽPP je, u studenome 2019., objavio izvješće o prihvaćenim i neprihvaćenim primjedbama u EOJN-u te stavio na drugo prethodno savjetovanje gospodarskim subjektima izmijenjeni prijedlog DON-a, usklađen s odredbama ZJN-a, prema komentarima SAFU-a i s uvrštenim prijedlozima gospodarskih subjekata te ih pozvao da primjedbe i prijedloge na izmjene dostave do prosinca 2019. Mogućnost prethodnog savjetovanja koristila su tri gospodarska subjekta. Prethodno savjetovanje je završilo u prosincu 2019. na temelju čega je, 30. siječnja 2020., HŽPP objavio izvješće o provedenom prethodnom savjetovanju u EOJN-u. Slijedom navedenog, 10. veljače 2020., SAFU je poslao dopis HŽPP-u o zaključenju *ex-ante* provjere nabave.

Poziv za nadmetanje u otvorenom postupku javne nabave objavljen je, u EOJN-u, u veljači 2020., s rokom za dostavu ponuda u travnju 2020. **Procijenjena vrijednost predmeta nabave iznosila je 978.032.529,00 kn (bez PDV-a).** Prema DON-u, **predmet javnog nadmetanja bila je nabava 21 novog elektromotornog vlaka**, i to jedanaest elektromotornih vlakova za gradsko-prigradski promet (EMV GPP) i deset elektromotornih vlakova za regionalni promet (EMV RP) te je traženo da vlakovi budu izvedeni na istoj platformi. Vlakovi za gradsko-prigradski promet i vlakovi za regionalni promet mogu se međusobno razlikovati samo u opremljenosti ovisno o njihovoj namjeni za gradsko-prigradski odnosno regionalni promet, a sve u skladu s objavljenim tehničkim specifikacijama.

Također, **ponuditelj je bio obvezan u roku od 22 mjeseca, od stupanja** ugovora o nabavi na snagu, u cijeni ponude **organizirati i obaviti školovanje** strojnog osoblja HŽPP-a (40 djelatnika u grupama po deset) **za rukovanje i upravljanje vozilom** (teorijski i praktični dio), obaviti školovanje pet djelatnika HŽPP-a i 20 djelatnika HŽPP-ovog isporučitelja usluge održavanja vlakova **za rukovanje, preventivno i korektivno održavanje** (teorijski i praktični dio) te obaviti školovanje deset djelatnika HŽPP-a **za rad sa sustavom bežičnog interneta u vlakovima.** Nadalje, **ponuditelj se obvezao otkloniti sve kvarove u jamstvenom roku** što, između ostalog, obuhvaća da ponuditelj snosi sve troškove u vezi s otklanjanjem kvarova, uključivo troškove dolaska na mjesto kvara, prijevoz vlaka na popravak, kao i sve druge troškove u vezi s dovođenjem vlaka u stanje puštanja u promet te je obvezan osigurati sve rezervne dijelove za vrijeme jamstvenog roka, kao i nadzirati osobe s kojima je HŽPP ugovorio uslugu održavanja vlakova.

DON-om je predviđeno da je ponuditelj obvezan započeti s izvršavanjem ugovornih obveza od dana nastanka ugovornog odnosa pa sve do konačne realizacije ugovorenih isporuka. Na temelju vremenskog rasporeda isporuka, koji je sastavni dio DON-a (Prilog VIII Dinamika isporuke), između ostalog, definirano je **da prvi vlak treba biti isporučen 24 mjeseca, a posljednji najkasnije 35 mjeseci od dana nastanka ugovorne obveze.**

Kriterij za odabir ponude bila je ekonomski najpovoljnija ponuda, od čega je cijena ponude imala najveći značaj od 45,0 %, **duljina jamstvenog roka** navedena u iznosu broja mjeseci nosila je 35,0 %, **mogućnost funkcionalnog spajanja** nosila je 15,0 % te je **čelična konstrukcija kolnih ormara** nosila 5,0 % ekonomski najpovoljnije ponude.

Tijekom postupka javne nabave **pristigle su tri žalbe istog gospodarskog subjekta. Prva žalba gospodarskog subjekta, na sadržaj DON-a**, upućena je DKOM-u **koncem veljače 2020.** DKOM je, u ožujku 2020., rješenjem usvojio dio žalbenih navoda koji se odnose na specifikaciju predmeta nabave (tri tehnička opisa koja su unutar tehničke specifikacije bila ograničavajuća) i kriterij za odabir koji nije bio povezan s predmetom nabave te je zatražio od HŽPP-a izmjenu tehničkih opisa za navedene tri točke tehničke specifikacije i brisanje kriterija za odabir. **U svibnju 2020.** je gospodarski subjekt uputio **drugu žalbu** DKOM-u na sadržaj izmjene DON-a, odnosno žalbom je osporavao zakonitost **kriterija za odabir ponude** te tvrdio da su kriteriji diskriminirajući i da onemogućavaju učinkovito nadmetanje (ne omogućavaju najbolji omjer kvalitete i cijene). DKOM je, u lipnju 2020., rješenjem odbacio žalbene navode i **utvrdio da su neosnovani** jer ih gospodarski subjekt nije uspio dokazati. **Treća žalba** gospodarskog subjekta upućena je DKOM-u u **lipnju 2020.** te se odnosila na rok za dostavu ponude koji, prema navodu gospodarskog subjekta, nije produžen u skladu s odredbama ZJN-a, nakon izmjene DON-a. S obzirom na to da se navedena izmjena odnosila samo na rok za dostavu ponude i datum otvaranja ponude, koji je HŽPP morao izmijeniti nakon druge žalbe istog gospodarskog subjekta (koju je DKOM odbacio kao neosnovanu), DKOM je rješenjem, iz srpnja 2020., **odbacio žalbu kao nedopuštenu.**

Isti gospodarski subjekt je **pokrenuo dva sudska spora pred Visokim upravnim sudom** protiv rješenja DKOM-a. **Tužbe** gospodarskog subjekta protiv rješenja DKOM-a **su odbačene presudama Visokog upravnog suda.**

U kolovozu 2020. provedeno je javno otvaranje ponuda. **Pristigla je jedna ponuda ponuditelja s cijenom ponude 844.714.060,00 kn (bez PDV-a) i bezuvjetnim jamstvenim rokom od 84 mjeseca** te je sastavljan Zapisnik o javnom otvaranju ponuda. Nakon pregleda i ocjene ponude, u listopadu 2020., sastavljen je Zapisnik u kojem je utvrđeno da navedena ponuda udovoljava kriterijima iz DON-a te je donesena Odluka o odabiru kojom je okončan postupak javne nabave.

Ugovor o nabavi između HŽPP-a i dobavljača o kupoprodaji 21 elektromotornog vlaka potpisan je 17. studenoga 2020. Rok isporuke prvoga elektromotornog vlaka za gradsko-prigradski prijevoz je 24 mjeseca od potpisivanja Ugovora, nakon čega bi trebalo biti isporučeno još deset vlakova za gradsko-prigradski prijevoz te će uslijediti isporuka deset vlakova za regionalni prijevoz. **Krajnji rok isporuke svih vlakova je prosinac 2023.**

HŽPP je SAFU-u, **u prosincu 2020.**, dostavio **ZNS broj 1** kojim je pravdao sredstva u iznosu plaćenog predujma **126.707.109,00 kn. U siječnju 2021.** HŽPP je **od SAFU-a zaprimio zahtjev za dostavom dokumentacije za provedbu postupka ex-post provjere nabave** te je HŽPP dostavio SAFU-u prikupljenu dokumentaciju na *ex-post* provjeru također u siječnju 2021. Prema obrazloženju SAFU-a, zbog kompleksnosti i specifičnosti predmeta nabave, tijekom *ex-post* provjere nabave SAFU je utvrdio potrebu za ugovaranjem usluge vanjskog stručnjaka radi utvrđivanja ispravnosti propisanih tehničkih specifikacija te udovoljenju istima od strane odabranog ponuditelja. SAFU je u predmetnom slučaju **započeo postupak provedbe nabave usluge vanjskog stručnjaka**, nakon provedbe interne *ex-ante* kontrole, **u lipnju 2022.**, odnosno **godinu i pol nakon zaprimljenog prvog ZNS-a** (prosina 2020.). **Ugovor s vanjskim stručnjakom zaključen je u rujnu 2022.** na temelju kojeg je vanjski stručnjak trebao utvrditi odgovara li jedina pristigla ponuda uvjetima iz DON-a te odgovaraju li isporučeni vlakovi specifikacijama navedenim u DON-u. **Ex-post provjera nabave trajala je dvije godine (24 mjeseca)** te je **kontrolna lista za navedenu provjeru zaključena i potpisana 24. siječnja 2023.**

Prema obrazloženju SAFU-a, bez obzira na odluke DKOM-a i Visokog upravnog suda te činjenicu da je SAFU tijekom postupka *ex-ante* provjere nabave komentirao kriterije za odabir ekonomski najpovoljnije ponude i utvrdio da je HŽPP propisao kriterije za odabir ponude koji nisu diskriminirajući i povezani su s predmetom nabave, **SAFU je tijekom ex-post provjere nabave ponovno propitkivao jesu li kriteriji za odabir ekonomski najpovoljnije ponude⁶⁷ bili restriktivni, odnosno je li omogućeno učinkovito nadmetanje u navedenom postupku, s obzirom na to da je pristigla samo jedna ponuda.** Također, SAFU je propitivao odgovara li jedina pristigla ponuda DON-u. Kriterije koje je SAFU propitkivao su u vezi s funkcionalnim spajanjem i čeličnom konstrukcijom ormara. Također, prema očitovanju SAFU-a jedan od razloga za dugotrajnu provedbu postupka *ex-post* provjere nabave je činjenica da je SAFU planirao obaviti provjeru na licu mjesta isporučenih vlakova. Točkom 9.4. ZNP-a (v.7.0) propisano je da, ako prilikom provjere potraživanih troškova postoji sumnja u njihovu zakonitost i ispravnost, obvezno je provesti *ad hoc* provjeru na licu mjesta. Po provedenoj provjeri, ako pojedini trošak ukazuje na nedostatke elemenata koji se provjeravaju na licu mjesta, isti se izuzima do provedbe provjere na licu mjesta pri čemu će se utvrditi ispravnost spornog troška. Nadalje, prema obrazloženju predstavnika SAFU-a **razlog odlaska na terensku provjeru nije utvrđena nezakonitost, nego činjenica da su željeli utvrditi odgovaraju li isporučeni vlakovi pristigloj ponudi**, iako nije uvijek praksa da se u okviru *ex-post* provjera nabave vrši terenska provjera prije okončanja postupka. Terenska provjera obavljena je 16. siječnja 2023. Također, prema obrazloženju SAFU-a jedan od razloga dugotrajnosti *ex-post* provjere nabave je činjenica da je SAFU, u određenom trenutku, druge postupke nabave smatrao prioritetom, u odnosu na navedenu *ex-post* provjeru nabave vlakova, jer u danom trenutku nije imala financijske implikacije na provedbu projekta. **Odluku o okončanju ex-post provjere nabave SAFU je donio 24. siječnja 2023. odnosno 24 mjeseca od zaprimanja dokumentacije korisnika (HŽPP) te tijekom provedene ex-post provjere nabave nisu utvrđene nepravilnosti.** Iako je prema Ugovoru o nabavi vlakova predviđena isplata predujma dobavljaču u iznosu od 126.707.190,00 kn (bez PDV-a) te ga je korisnik dobavljaču i platio, **dosadašnjim ispostavljenim ZNS-ovima, iznos isplaćenog predujma korisnik još uvijek nije uspio opravdati (troškove je SAFU izuzeo do okončanja ex-post provjere nabave).** Nadalje, isporukom tri vlaka, u prosincu 2022., dobavljač je HŽPP-u ispostavio račun u iznosu od 229.166.517,00 kn (bez PDV-a), čime će se u sljedećem ZNS-u potraživani iznos povećati.

U tablici broj 13 prikazan je financijski pregled projektnih elemenata, do konca 2022., za projekt *Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima*, s napomenom da se podaci u stupcu *Odobrenje prema ZNS-u* odnose na izvještajno razdoblje do 10. kolovoza 2022. (ZNS br. 8 odobren 3. listopada 2022.). U navedenoj tablici daju se financijski podaci svih projektnih elemenata prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima s dodacima, ugovorima s dobavljačima s dodacima, podaci o odobrenim sredstvima prema ZNS-ovima, izrečenim korekcijama, iznosima plaćenim korisniku, iznosima ispostavljenih računa od strane dobavljača, iznosima plaćenim dobavljačima te iznosima preostalim na stavkama proračuna projekta.

⁶⁷ Navedeni kriteriji bili su predmet razmatranja DKOM-a i Visokog upravnog suda u čijim rješenjima i odlukama nisu utvrđene nepravilnosti odnosno kriteriji su ocijenjeni kao nediskriminirajući te nije utvrđeno da je onemogućeno učinkovito tržišno natjecanje.

Tablica broj 13

**Financijski pregled projektnih elemenata do konca 2022. za projekt
Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima⁶⁸**

u kn

Projektni element	Stavka proračuna	Ugovor o BS	Ugovor s dobavljačima	Odobreno prema ZNS-ovima	Plaćeno korisniku	Računi dobavljača	Plaćeno dobavljačima	Preostalo na stavci
1	2	3	4	5	6	7	8	9
A 1 Nabava vlakova	A1.1. Elektromotorni vlakovi (ENV)	978.032.529,00	844.714.060,00	0,00	126.707.109,00	229.166.517,00	126.707.109,00	978.032.529,00
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UKUPNO A 1		978.032.529,00	844.714.060,00	0,00	126.707.109,00	229.166.517,00	126.707.109,00	978.032.529,00
A2 Pričuva	A 2.1. Pričuva za nepredviđene troškove	48.578.166,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.578.166,96
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UKUPNO A 2		48.578.166,96	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48.578.166,96
PM Upravljanje projektom	PM 1 Vanjski resursi za upravljanje i administraciju	4.000.000,00	0,00	0,00		0,00	0,00	4.000.000,00
	PM 2 Voditelj projektnog tima	683.542,06	0,00	315.855,32		0,00	0,00	367.686,74
	PM 3 Koordinator projekta	294.380,50	0,00	135.743,75		0,00	0,00	158.636,75
	PM 4 Voditelj podtima za TS	477.808,50	0,00	222.679,60		0,00	0,00	255.128,90
	PM 5 Financijski dio	104.027,42	0,00	0,00		0,00	0,00	104.027,42
	PM 6 Prodajni dio	78.966,06	0,00	49.742,40		0,00	0,00	29.223,66
	PM 7 Voditelj podtima za PIV	531.180,72	0,00	252.649,08		0,00	0,00	278.531,64
	PM 8 Komunikacija s javnošću	119.689,64	0,00	51.593,79		0,00	0,00	68.095,85
	PM 9 Pravni dio	133.981,12	0,00	121.629,04		0,00	0,00	12.352,08
	PM 10 Voditelj tima za JN	173.749,24	0,00	144.310,00		0,00	0,00	29.439,24
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	389.598,78	0,00	194.130,42		0,00	0,00	195.468,36
UKUPNO PM		6.986.924,04	0,00	1.488.333,40	0,00	0,00	0,00	5.498.590,64
PV promidžba i vidljivost	PV 1 Vanske usluge u provedbi aktivnosti promidžbe i vidljivosti	2.090.000,00	1.598.290,40	0,00	0,00	343.196,80	0,00	2.090.000,00
	Fiksna stopa za aktivnost (informativni izračun)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
UKUPNO PV		2.090.000,00	1.598.290,40	0,00	0,00	343.196,80	0,00	2.090.000,00
SVEUKUPNO		1.035.687.620,00	846.312.350,40	1.488.333,40	126.707.109,00	229.509.713,80	126.707.109,00	1.034.199.286,60

Izvor: podaci SAFU-a i HŽPP-a d.o.o., na 31. prosinca 2022.

⁶⁸ Podaci u stupcu *Odobreno prema ZNS-ovima* odnose se na izvještajno razdoblje do 10. kolovoza 2022. (ZNS broj 8 odobren je 3. listopada 2022.).

Iz tablice broj 13 vidljivo je da je, do konca 2022., za projekt Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima s dobavljačima ugovoreno 846.312.350,40 kn (bez PDV-a), dok je Ugovorom o bespovratnim sredstvima osigurano 1.035.687.620,00 kn (bez PDV-a), odnosno **s dobavljačima je ugovoreno 189.375.269,60 kn (18,3 %) manje od vrijednosti Ugovora o bespovratnim sredstvima.** Iako je Ugovorom o bespovratnim sredstvima bio predviđen trošak ugovaranja vanjske usluge upravljanja projektom, **HŽPP je odlučio samostalno upravljati projektom.** Ugovorom o nabavi vlakova predviđena je isplata predujma dobavljaču u iznosu od 126.707.190,00 kn (bez PDV-a), koji je HŽPP zaprimio na temelju Ugovora o bespovratnim sredstvima te platio dobavljaču. Navedeni iznos predujma pravda se kroz ZNS-ove koje korisnik podnosi SAFU-u na odobrenje. Do konca 2022. korisnik projekta je potraživao odobrenje troškova kroz osam ZNS-ova. **Posljednji dostavljeni ZNS (br. 8) odnosi se na izvještajno razdoblje do 10. kolovoza 2022. te su po njemu pravdana sredstva u iznosu od 126.707.109,00 kn (iznos predujma).** Međutim, korisnik je **od početka provedbe projekta do konca 2022. kroz dostavljene ZNS-ove prikazivao troškove u ukupnom iznosu od 128.195.442,40 kn.** Navedeni troškovi odnosili su se na pravdanje zaprimljenog predujma u iznosu od 126.707.109,00 kn (bez PDV-a) te troškove upravljanja projektom djelatnika HŽPP-a u iznosu od 1.488.333,40 kn. **SAFU je zbog neokončanja ex-post provjere nabave do konca 2022. izuzeo troškove koji su se odnosili na pravdanje primljenog predujma te HŽPP-u do vremena obavljanja revizije odobrio samo sredstva za nadoknadu troškova za upravljanje projektom.**

Tijekom provedbe Ugovora o bespovratnim sredstvima, do konca 2022., nije bilo utvrđenih nepravilnosti od strane nadležnih tijela. Do konca 2022. dobavljači su HŽPP-u ispostavili račune u iznosu od 229.509.713,80 kn (bez PDV-a), a HŽPP je dobavljačima isplatio 127.050.305,80 kn (bez PDV-a). Iz navedene tablice je također vidljivo da je, **do konca 2022., na projektnim elementima preostalo neodobrenih sredstava u iznosu od 1.034.199.286,60 kn (bez PDV-a) ili 99,9 % iznosa predviđenog Ugovorom o bespovratnim sredstvima.**

S obzirom na to da je postupak javne nabave vlakova bio dugotrajan (zaprimljene tri žalbe), da je zbog različitih okolnosti na tržištu došlo do porasta cijena radne snage i materijala te njihove nedostupnosti, došlo je do kašnjenja u provedbi projekta. Prema obrazloženju HŽPP-a, **dinamika isporuke preostalih vlakova (EMV-ova) je upitna, odnosno vjerojatno neće biti kakva je prvotno predviđena (ugovorena).** Slijedom navedenog, postoji rizik da projekt neće biti završen do konca 2023. te da će nadležna tijela od EK-a tražiti odobrenje za faziranje projekta. Također, zbog navedenih poremećaja na tržištu, u prosincu 2022., HŽPP je od dobavljača zaprimio treći Zahtjev za korekcijom cijene i izmjenom dinamike realizacije Ugovora o nabavi vlakova, uslijed porasta cijena energenata, rada i materijala te je HŽPP za rješavanje navedene problematike osnovao Povjerenstvo za ocjenu opravdanosti izmjene cijena. S obzirom na to da, osim sredstava po navedenom projektu, HŽPP ne raspolaže drugim financijskim sredstvima, o svim zaprimljenim zahtjevima HŽPP je obavijestio MMPI kao PT 1.

Revizijom je utvrđeno da je projekt Obnova voznog parka HŽ Putničkog prijevoza novim elektromotornim vlakovima u fazi provedbe Ugovora o nabavi. Revizijom je utvrđeno da je došlo do kašnjenja u provedbi određenih aktivnosti projekta, odnosno kasnilo se s isporukom prvog vlaka u odnosu na ugovorenu dinamiku isporuke (kašnjenje od mjesec dana) koje je nastupilo iz objektivnih razloga u vezi s poremećajem na tržištu (povećanje cijena rada, materijala i njihova nedostupnost). Također, revizijom je utvrđeno da postoji rizik da dio vlakova neće biti isporučen do konca 2023., odnosno da će se provedba projekta morati nastaviti u novom programskom razdoblju 2021. – 2027.

Nadalje, revizijom je utvrđeno da je postupak ex-post provjere nabave, koji vrši PT 2 (SAFU), trajao 24 mjeseca. Tijekom provedbe ex-post provjere nabave SAFU je, između ostalog, provjeravao jesu li dva od četiri postavljena kriterija za odabir ekonomski najpovoljnije ponude bila restriktivna, odnosno je li omogućeno učinkovito nadmetanje u navedenom postupku, s obzirom na to da je pristigla samo jedna ponuda (unatoč donesenim odlukama DKOM-a i Visokog upravnog suda koji su razmatrali isto te činjenice da je tijekom postupka ex-ante provjere nabave komentirao kriterije za odabir ekonomski najpovoljnije ponude i utvrdio da je HŽPP propisao kriterije za odabir ponude koji nisu diskriminirajući i povezani su s predmetom nabave). Također, SAFU je u ex-post provjeri nabave propitkivao odgovara li jedina pristigla ponuda DON-u te je navedeno želio utvrditi odlaskom na terensku provjeru (provjerom isporučenih vlakova), iako je revizijom utvrđeno da navedeno nije uvijek praksa u okviru ex-post provjera nabave. Nadalje, SAFU je 24. siječnja 2023. donio zaključak o tome da je postupak predmetne javne nabave proveden bez utvrđenih nepravilnosti.

Tijekom navedenog postupka, korisniku su izuzeta sredstva za troškove pravdane kroz ZNS-ove. U prosincu 2022. dobavljač je HŽPP-u ispostavio račun u kojem potražuje sredstva za isporučena tri vlaka. Slijedom navedenog, revizijom je utvrđeno da tijekom 24 mjeseca trajanja ex-post provjere postupka nabave korisnik (HŽPP) nije mogao potraživati drugu ratu predujma na koju ima pravo prema Ugovoru o bespovratnim sredstvima te je postojao rizik da neće imati dovoljno sredstava za plaćanje dospjelih obveza prema dobavljaču, što je moglo imati direktan utjecaj na likvidnost korisnika.

S obzirom na dugotrajnost postupka ex-post provjere nabave, Državni ured za reviziju je mišljenja da je SAFU, kao PT 2, propustio poduzeti aktivnosti kako bi učinkovito upravljao procesom ex-post provjere nabave. Državni ured za reviziju je mišljenja da SAFU nije pravodobno utvrdio potrebu za ugovaranjem usluge vanjskog stručnjaka, u okviru Tehničke pomoći, niti osigurao primjereni pristup koji zahtjeva provedba strateški važnih projekata kako bi se skratio proces ex-post provjere nabave.

Nadalje, Državni ured za reviziju je mišljenja da HŽPP, kao korisnik projekta, zajedno s nadležnim tijelima u SUK-u, i dalje treba poduzimati sve aktivnosti kako bi se dinamika provedbe projekta ubrzala i kako bi se rizik eventualnog faziranja projekta sveo na najmanju moguću razinu.

Pregled financijskih podataka za PO 7 Povezanost i mobilnost

Financijski podaci o provedbi PO 7 *Povezanost i mobilnost* evidentiraju se u tablicama apsorpcije koje priprema UT na temelju podataka iz elektroničkog sustava. Vrijednosti ugovorenih, odobrenih i plaćenih sredstava iskazani su u eurima.

Prema posljednjoj verziji OPKK-a (v.13.0) iz prosinca 2022., RH za aktivnosti koje se provode kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost* na raspolaganju ima **1.506.324.529,69 EUR**. Od navedenog iznosa, **1.280.375.841,00 EUR** odnosi na **sredstva iz EU fondova**, a **225.948.688,69 EUR** na sredstva iz **državnog proračuna RH**.

U tablicama u nastavku daju se podaci o korištenju ukupno raspoloživih sredstava iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Tablica broj 14

**Korištenje ukupno raspoloživih sredstava u PO 7 Povezanost i mobilnost
(nacionalni i EU dio)**

IP	SC	Fond	Raspoloživa sredstva u EUR	Objavljeni pozivi		Ugovoreno		Isplaćeno	
				u EUR	u %	u EUR	u %	u EUR	u %
1	2	3	4	5	6=5/4*100	7	8=7/4*100	9	10=9/4*100
7a	7a1	EFRR	449.411.769,20	570.210.807,14	126,9	568.923.647,08	126,6	474.293.519,14	105,5
7b	7b1	EFRR	21.176.470,80	21.474.550,40	101,4	21.435.218,00	101,2	3.118.118,71	14,7
7i	7i1	KF	43.971.577,91	32.910.939,62	74,8	47.007.049,99	106,9	4.216.762,67	9,6
7ii	7ii1	KF	141.176.471,43	176.559.938,73	125,1	147.965.853,48	104,8	64.959.540,47	46,0
	7ii2	KF	235.294.119,05	262.457.113,91	111,5	254.400.018,76	108,1	141.394.167,71	60,1
	7ii3	KF	100.560.985,30	113.951.022,47	113,3	113.951.022,47	113,3	104.567.377,37	104,0
7iii	7iii1	KF	514.733.136,00	873.432.145,86	169,7	866.223.673,17	168,3	257.965.796,92	50,1
UKUPNO			1.506.324.529,69	2.050.996.518,13	136,2	2.019.906.482,95	134,1	1.050.515.282,99	69,7

Izvor: Dokument MRRFEU-a Apsorpcija sa stanjem na 29. prosinca 2022.

Tablica broj 15

Korištenje raspoloživih sredstava iz EU fondova u PO 7 Povezanost i mobilnost

IP	SC	Fond	Raspoloživa sredstva u EUR	Isplaćeno		Ovjereno	
				u EUR	u %	u EUR	u %
1	2	3	4	5	6=5/4*100	7	8=7/4*100
7a	7a1	EFRR	382.000.000,00	403.181.181,75	105,5	361.987.569,85	94,8
7b	7b1	EFRR	18.000.000,00	2.650.400,90	14,7	1.320.375,60	7,3
7i	7i1	KF	37.375.841,00	3.654.041,51	9,8	2.347.700,47	6,3
7ii	7ii1	KF	120.000.000,00	55.186.742,53	46,0	39.537.917,86	32,9
	7ii2	KF	200.000.000,00	129.654.662,64	64,8	101.445.613,17	50,7
	7ii3	KF	85.476.837,00	88.882.270,77	104,0	113.848.692,39	133,2
7iii	7iii1	KF	437.523.163,00	219.385.438,12	50,1	172.987.007,92	39,5
UKUPNO			1.280.375.841,00	902.594.738,22	70,5	793.474.877,26	61,9

Izvor: Dokument MRRFEU-a Apsorpcija sa stanjem na 29. prosinca 2022.

U tablici broj 14 dani su podaci o korištenju **ukupno raspoloživih sredstava u PO 7 Povezanost i mobilnost (nacionalni i EU dio)**, na 29. prosinca 2022. Od ukupno raspoloživih 1.506.324.529,69 EUR, **objavljeno je poziva u vrijednosti 2.050.996.518,13 EUR ili 136,2 %**. Nadalje, **ugovoreno je 2.019.906.482,95 EUR, što predstavlja 134,1 % ukupno raspoloživih sredstava**. Kada se u obzir uzmu **isplaćena sredstva u iznosu od 1.050.515.282,99 EUR, vidljivo je da ona iznose 69,7 % ukupno raspoloživih sredstava**. Iz tablice je vidljivo da su sva raspoloživa sredstva ujedno i iskorištena (isplaćena korisnicima) samo za aktivnosti koje se financiraju iz dva investicijska prioriteta i njima pripadajućih specifičnih ciljeva (IP 7a – SC 7a1 te IP 7ii – SC 7ii3). Nadalje, najmanje je sredstava iskorišteno (isplaćeno korisnicima) za aktivnosti koje se financiraju iz investicijskog prioriteta 7b i njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7b1 (15,0 % ukupno raspoloživih sredstava) te investicijskog prioriteta 7i i njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7i1 (10,0 % ukupno raspoloživih sredstava).

U tablici broj 15 dani su podaci o korištenju **raspoloživih sredstava iz EU fondova (bez nacionalnog udjela)** u PO 7 *Povezanost i mobilnost*, na 29. prosinca 2022. Od ukupno raspoloživih sredstava iz EU fondova u iznosu od 1.280.375.841,00 EUR, **korisnicima je isplaćeno 902.594.738,22 EUR ili 70,5 %**. Nadalje, kada se u obzir uzmu ovjerena sredstva, iz tablice je vidljivo da su nadležna tijela korisnicima **ovjerala sredstva potraživana kroz ZNS-ove u iznosu od 793.474.877,26 EUR ili 61,9 % ukupno raspoloživih sredstava, što iznosi 87,9 % isplaćenih sredstava**. Iz tablice je također vidljivo da su sva raspoloživa sredstva iz EU fondova ujedno i ovjerena samo za aktivnosti koje se financiraju iz jednog investicijskog prioriteta i njemu pripadajućeg specifičnog cilja (IP 7ii – SC 7ii3). Nadalje, najmanje je sredstava ovjereno za aktivnosti koje se financiraju iz investicijskog prioriteta 7b i njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7b1 (7,0 % ukupno raspoloživih sredstava) te investicijskog prioriteta 7i i njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7i1 (6,0 % ukupno raspoloživih sredstava).

Revizijom je utvrđeno da su tijela u SUK-u ugovorila 34,1 % više sredstava u odnosu na raspoloživa sredstva. S obzirom na to da se dio ugovorenih projekata neće provesti do konca 2023., neiskorištena sredstva usmjerit će se na financiranje „viška” ugovorenih projekata (preugovaranje – engl. overbooking). Revizijom je također utvrđeno da je najmanje sredstava iskorišteno (isplaćeno korisnicima) te ovjereno za aktivnosti koje se financiraju iz investicijskog prioriteta 7b i njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7b1 te investicijskog prioriteta 7iie njemu pripadajućeg specifičnog cilja 7i1.

Državni ured za reviziju preporučuje nadležnim tijelima ubrzati aktivnosti u vezi s provedbom projekata koji se financiraju iz specifičnih ciljeva u kojima je preostalo raspoloživih sredstava kako bi se povećali iznosi ovjerenih i isplaćenih sredstava, odnosno kako bi se, do konca 2023., maksimalno iskoristila raspoloživa sredstva iz EU fondova.

PRAĆENJE PROVEDBE PO 7 POVEZANOST I MOBILNOST I IZVJEŠTAVANJE

Za praćenje provedbe i koordinaciju ESI fondova u cjelini, kao i za praćenje provedbe OPKK-a, ovlaštena su tijela, koja su osnovana u cilju pridonosenja učinkovitog korištenja EU sredstava te sustavnog i redovitog izvještavanja kako bi se dobio jasan uvid u aktivnosti sustava upravljanja i kontrola te u relevantne financijske podatke.

– Nacionalni koordinacijski odbor i Pododbor za koordinaciju i praćenje provedbe ESI fondova

Nacionalni koordinacijski odbor za ESI fondove i instrumente EU-a u RH (dalje u tekstu: NKO) nadležan je za osiguravanje sveukupne koordinacije korištenja i praćenje provedbe ESI fondova, instrumenata i programa EU-a u RH te osiguravanje usklađenosti između različitih izvora financiranja i ulaganja, a čine ga dužnosnici iz ministarstava u čijem je djelokrugu korištenje EU sredstava, a kojima su na raspolaganju najveći udjeli navedenih sredstava. NKO, čije osnivanje je propisano u okviru funkcija KT-a u odredbama članka 5., točke 4. Zakona o institucionalnom okviru, prvotno je osnovan odlukom Vlade RH usvojenom u srpnju 2015.⁶⁹ Administrativno-tehničke poslove za rad NKO-a obavlja MRRFEU u funkciji KT-a.

Poslovníkom o radu NKO-a iz ožujka 2017., između ostalog, **definirano je sastajanje navedenog Odbora najmanje jednom u tromjesečju te po potrebi i češće** kako bi obavljali poslove iz svoje nadležnosti, o čemu se vode zapisnici. Do vremena obavljanja revizije **održano je devet sjednica NKO-a**, i to dva puta godišnje 2017., 2018., 2020. i 2021. te jedna sjednica 2022. Provedena su i dva pisana postupka odlučivanja (2019. i 2021.). Na sjednicama se, između ostalog, raspravljalo o stanju iskorištenosti EU sredstava, aktivnostima u vezi s procesom programiranja novog financijskog razdoblja (2021. – 2027.), diseminaciji informacija o provedbi projekata EU-a u RH, riziku neostvarenja N+3 ciljeva, javljanju velikog broja grešaka i nepravilnosti u odabiru projekata, kao i u javnoj nabavi te pregledu stanja ispunjenosti prethodnih uvjeta.

Odlukom o osnivanju NKO-a iz veljače 2015.⁷⁰, kao tematski pododbor NKO-a, uspostavlja se **Pododbor za koordinaciju i praćenje provedbe ESI fondova** (dalje u tekstu: Pododbor), koji između ostalog ima zadaću kontinuirano pratiti i ocjenjivati pripremu i provedbu projekata financiranih iz ESI fondova s naglaskom na velike investicijske projekte, kontinuirano pratiti i ocjenjivati djelovanje sustava upravljanja i korištenja ESI fondova, postizanja što većeg stupnja iskorištenosti ESI fondova i predlagati NKO-u i Vladi RH zakonska i druga rješenja kojima će se omogućiti učinkovito korištenje ESI fondova.

Prema Poslovníku o radu Pododbora iz srpnja 2017., **Pododbor bi se trebao sastajati jednom mjesečno, a po potrebi i češće** kako bi obavljao poslove iz svoje nadležnosti o čemu se sastavljaju zapisnici. **Pododbor se do vremena obavljanja revizije sastao 17 puta, odnosno tri puta godišnje tijekom 2015., 2016., 2017. i 2019., dva puta 2018. te jednom 2020., 2021. i 2022.** Na sjednicama Pododbora se, između ostalog, raspravljalo o stanju provedbe OP-ova, strateškom korištenju tehničke pomoći, jačanju administrativnih kapaciteta i opterećenjima koje financijske korekcije imaju na državni proračun.

⁶⁹ Odlukom o osnivanju NKO-a (Narodne novine 15/17) prestaje važiti Odluka o osnivanju NKO-a (Narodne novine 83/15).

⁷⁰ U siječnju i rujnu 2020. donesene su dvije odluke o izmjenama i dopunama Odluke o osnivanju NKO-a.

Revizijom je utvrđeno da se sjednice NKO-a i Pododbora nisu održavale redovito, odnosno u skladu s njihovim poslovnima o radu. Do vremena obavljanja revizije održano je devet sjednica NKO-a, i to dva puta godišnje 2017., 2018., 2020. i 2021. te jedna sjednica 2022., dok Poslovnik o radu NKO-a propisuje kvartalno održavanje sjednica. Također, Pododbor se do vremena obavljanja revizije sastao 17 puta, odnosno tri puta godišnje tijekom 2015., 2016., 2017. i 2019., dva puta 2018. te jednom 2020., 2021. i 2022., dok Poslovnik o radu Pododbora propisuje održavanje sjednica jednom mjesečno.

Državni ured za reviziju preporučuje MRRFEU-u, kao tijelu nadležnom za administrativno-tehničke poslove NKO-a i Pododbora, a s obzirom na važnost rada NKO-a i Pododbora osigurati kontinuitet održavanja sjednica, odnosno redovito obavljati propisane zadaće i poslove u cilju što učinkovitije koordinacije i praćenja provedbe ESI fondova uključujući OPKK.

– Odbor za praćenje OPKK

U skladu s Uredbom (EU) br. 1303/2013, nakon usvajanja operativnog programa, država članica osniva odbor, u skladu sa svojim institucionalnim, pravnim i financijskim okvirom, za praćenje provedbe tog programa, u suglasnosti s UT-om. **Odbor za praćenje OPKK** se osniva na temelju odredaba članka 47. navedene Uredbe, za svaki OP u roku tri mjeseca od njegova usvajanja. **Odbor za praćenje sastaje se najmanje jednom godišnje i pregledava provedbu programa i napredak u ostvarenju njegovih ciljeva.** Poslovníkom o radu Odbora za praćenje OPKK iz 2015. te izmjenama i dopunama Poslovníka o radu iz 2018. i 2021. propisan je sastav navedenog Odbora, koji čine predstavnici tijela državne uprave, jedinica lokalne i područne (regionalne) samouprave, gospodarskih i socijalnih partnera te organizacija civilnog društva.

Odbor za praćenje OPKK, između ostalog, prati provedbu OPKK-a, kao i napredak u ostvarenju njegovih ciljeva uzimajući u obzir financijske podatke, zajedničke pokazatelje i pokazatelje specifične za OPKK, razmatra sva pitanja koja utječu na uspješnost programa, uključujući zaključke pregleda uspješnosti. Također, **posebno razmatra sva pitanja koja utječu na ostvarenje OPKK-a, napredak postignut u provedbi plana vrednovanja i korake koji proizlaze iz zaključaka vrednovanja te provedbu velikih projekata.** Nadalje, razmatra i odobrava kriterije i metodologiju korištene pri odabiru operacija, godišnja i završna izvješća o provedbi, plan vrednovanja OPKK-a i svaku izmjenu plana vrednovanja te prijedloge UT-a o izmjenama i/ili dopunama OPKK-a.

Osnivač Odbora za praćenje OPKK je UT, a od prosinca 2014. pa do vremena obavljanja revizije održano je 18 sjednica, odnosno u 2014. je održana jedna sjednica, u 2015. četiri, u 2016. pa sve do 2019. po dvije sjednice, u 2020. jedna te dvije sjednice u 2021. i 2022. Na sjednicama Odbora za praćenje OPKK se, između ostalog, raspravljalo o napretku u provedbi OPKK-a, novom programskom razdoblju 2021. – 2027., preporukama u vrednovanju i izmjeni plana vrednovanja, godišnjim izvješćima o provedbi, financijskim instrumentima, statusu provedbe po prioritetnim osima i izmjenama u članstvu Odbora za praćenje OPKK. Zadnja sjednica Odbora za praćenje OPKK održana je sredinom prosinca 2022.

Iako je Poslovníkom Odbora za praćenje OPKK **predviđeno da članovi Odbora za praćenje OPKK analiziraju rezultate u vezi s praćenjem provedbe vrednovanja OPKK-a** te da imaju zadaću posebno razmatrati napredak postignut u provedbi Plana vrednovanja i korake koji proizlaze iz zaključaka vrednovanja, na samo pet (2015., 2017., 2019., 2021. i 2022.) od 18 održanih sjednica Odbora za praćenje OPKK (od 2014. do konca 2022.) raspravljalo se o vrednovanju. Također, na sjednici Odbora za praćenje OPKK iz 2015. izražena je zabrinutost u vezi s kasnim planiranjem provedbe pojedinih vrednovanja po prioritetnim osima te je istaknuto da bi se pravodobnim vrednovanjem, odnosno reagiranjem na uočene nedostatke, postigli bolji učinci u svrhu unaprjeđenja programa. Bez obzira na navedeno, Plan vrednovanja usvojen je većinom glasova članova Odbora za praćenje OPKK.

Odbor je u svom dosadašnjem radu usvojio osam GIP-ova (zaključno s GIP-om za 2021.) te je devet puta usvajao izmjene Popisa velikih projekata (zaključno s verzijom iz svibnja 2022.). Iako je u skladu s Poslovníkom o radu Odbora za praćenje OPKK moguće osnovati pododbore kao radna tijela koja se osnivaju radi učinkovitijeg praćenja provedbe pojedinog PO-a iz OPKK-a s mogućnošću razmatranja i rješavanja specifičnih pitanja, oni nisu osnovani.

Revizijom je utvrđeno da se na sjednicama Odbora za praćenje OPKK nije kontinuirano raspravljalo o provedbi Plana vrednovanja. Državni ured za reviziju je mišljenja da se na sjednicama Odbora za praćenje OPKK trebalo kontinuirano raspravljati o provedbi Plana vrednovanja kako bi se pravodobno poduzele aktivnosti provedbe vrednovanja prioritetnih osi, a sve u svrhu unaprjeđenja provedbe PO 7 Povezanost i mobilnost i cijelog OPKK-a.

Slijedom navedenog, Državni ured za reviziju preporučuje MRRFEU-u, kao osnivaču Odbora, kontinuirano pratiti napredak provedbe Plana vrednovanja na sjednicama Odbora za praćenje programskih dokumenata.

– Godišnja izvješća o provedbi

U skladu s Uredbom (EU) br. 1303/2013, od 2016. do konca 2023. **svaka država članica EK-u podnosi GIP za proteklu financijsku godinu.** Navedena izvješća sadrže ključne informacije o provedbi programa i njegovih prioriteta pozivanjem na financijske podatke, zajedničke i programske specifične pokazatelje i kvantificirane ciljne vrijednosti, uključujući i promjene u vrijednostima pokazatelja rezultata, ako je potrebno, te ključne korake provedbe, definirane okvirom uspješnosti. Također, sadrže sažete zaključke svih evaluacija programa koji su postali dostupni protekle financijske godine i moguća pitanja koja utječu na ostvarenje ciljeva programa te poduzete mjere.

U skladu sa ZNP-om v.7.0, **UT priprema predložak za GIP**, radi izmjene, ako su potrebne, **te izrađuje metodologiju i postavlja rokove za pripremu različitih dijelova GIP-a.** U GIP-u je potrebno izvijestiti i o provedbi velikih projekata⁷¹. Priprema GIP-a temelji se na informacijama dobivenim iz sustava eFondova i ESIF MIS-a, koji trebaju sadržavati sve relevantne podatke za pripremu GIP-a. Po završetku izrade **konačne verzije GIP-a šalje se na razmatranje i odobrenje Odboru za praćenje OPKK** te nakon odobrenja GIP-a, najkasnije do 31. svibnja / 30. lipnja⁷², **UT ga podnosi EK-u** te ga, po odobrenju EK-a, dostavlja KT-u za informaciju.

⁷¹ Od 2017. GIP također mora izvijestiti o provedbi velikih projekata.

⁷² Za GIP-ove koji se podnose 2017. i 2019. rok za dostavu izvješća EK-u je 30. lipnja, a za ostale GIP-ove rok je 30. svibnja.

Određeni GIP-ovi nisu odobreni u skladu s propisanim rokovima, odnosno GIP za 2017. odobrio je Odbor za praćenje OPKK u svibnju 2018., dok je GIP za 2019. odobren u rujnu 2020.⁷³ Sedmi GIP, odnosno GIP za 2021., koji izvještava o napretku u provedbi OPKK-a, ostvarenom u razdoblju od 1. siječnja 2021. do 31. prosinca 2021., odobren je u svibnju 2022. Sjednica planirana za svibanj 2020. otkazana je zbog pandemije COVID-19, a **EK je odredio novi rok za podnošenje GIP-a za 2019. za sve države članice.** Tako je, umjesto 31. svibnja 2020., **novi rok za podnošenje bio 30. rujna 2020.** Slijedom navedenog, **UT je, u rujnu 2020., pokrenuo pisani postupak odlučivanja kojim su članovi Odbora za praćenje OPKK usvojili GIP za 2019.**

– Godišnji pregledni sastanak

U skladu s Uredbom (EU) br. 1303/2013 i ZNP-om, **Godišnji pregledni sastanak organizira se svake godine od 2016. do konca 2023. između EK-a i svake države članice radi pregleda ostvarenja ciljeva svakog programa,** uzimajući u obzir GIP i, prema potrebi, primjedbe EK-a. Država članica osigurava poduzimanje odgovarajućih mjera u slučaju komentara EK-a nakon Godišnjeg preglednog sastanka o pitanjima koja znatno utječu na provedbu programa i, prema potrebi, obavješćuje EK u roku od tri mjeseca o poduzetim mjerama. Kako bi se izbjegla nepotrebna administrativna opterećenja, država članica i EK mogu se dogovoriti o neodržavanju sastanka, osim u 2017. i 2019., kada je isti obavezan. Godišnji pregledni sastanak može obuhvaćati više od jednog programa.

U skladu s Pravilima ZNP-a (v.7.0), UT je odgovoran za organizaciju Godišnjeg preglednog sastanka te vođenje zapisnika. Godišnjim preglednim sastankom predsjedava EK ili, na zahtjev države članice, **supredsjedaju EK i država članica.** UT treba uvažiti komentare zaprimljene od EK-a na Godišnjem preglednom sastanku i izvijestiti ga o provedenim mjerama koje značajno utječu na provedbu programa i prema potrebi izvješćuje EK u roku od tri mjeseca o poduzetim mjerama. **Do vremena obavljanja revizije održano je sedam godišnjih preglednih sastanaka.**

– Izvješća za Hrvatski sabor

Vlada RH obvezna je Hrvatskom saboru podnositi redovna šestomjesečna izvješća o korištenju EU sredstava⁷⁴. Izvješće o korištenju ESI fondova i pretprijetnih programa pomoći EU-a za razdoblje od 1. siječnja do 30. lipnja 2022. obuhvaća ključne podatke o provedbi (operativnih) programa financijskog razdoblja 2014. – 2020. polazeći od financijskih pokazatelja uspješnosti apsorpcije pojedinog (operativnog) programa, i to statusa ugovaranja, plaćanja i ovjeravanja, s posebnim osvrtom na trendove koji se mogu identificirati u odnosu na prethodno izvještajno razdoblje. Pored financijskih pokazatelja iskorištenosti ESI fondova za svaki (operativni) program, u Izvješću je opisano stanje provedbe korištenja sredstava iz ESI fondova kroz prikaz pojedinih (operativnih) programa, s informacijama o tijelima u SUK-u, pregledu objavljenih postupaka dodjele bespovratnih sredstava i drugim informacijama relevantnim za izvještajno razdoblje. Također, Izvješće sadrži i skraćeni pregled nepravilnosti u korištenju EU fondova koje su utvrdila nadležna tijela i poduzeta postupanja po njima. **Navedeno izvješće dostavljeno je Hrvatskom saboru (matičnom odboru) u prosincu 2022. te do vremena obavljanja revizije Hrvatski sabor izvješće nije usvojio⁷⁵.**

⁷⁴ Na temelju Zaključka Hrvatskoga sabora donesenog na 14. sjednici održanoj 24. listopada 2014.

⁷⁵ Izvješće prvo treba usvojiti Odbor za regionalni razvoj i fondove Europske unije, nakon čega ga usvaja Hrvatski sabor.

OCJENA UČINKOVITOSTI PROVEDBE AKTIVNOSTI IZ PO 7 POVEZANOST I MOBILNOST

Državni ured za reviziju obavio je reviziju učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. koji je financijski najveći OP za programsko razdoblje 2014. – 2020. Predmet revizije bila je provedba aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* te ostvareni rezultati provedbe do konca 2022., u odnosu na planirane ciljeve. Revizijom je obuhvaćena i provedba tri velika projekta iz sektora prometa koji se financiraju iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*. Osnovni cilj revizije bio je ocijeniti učinkovitost provedbe aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost* na temelju uvida u primjenu strateškog, pravnog i institucionalnog okvira, uvida u projekte iz uzorka, analize podataka o statusu pokazatelja rezultata te na temelju financijskih podataka do konca 2022. Nadalje, drugi ciljevi bili su provjeriti te analizirati propise i dokumente koji definiraju strateški i pravni te institucionalni okvir za funkcioniranje tijela nadležnih za provedbu aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, provjeriti funkcioniranje unutarnjih ustrojstvenih jedinica te raspodjelu poslova u tijelima nadležnim za obavljanje aktivnosti u vezi s PO 7 *Povezanost i mobilnost* i ocijeniti obavljaju li nadležna tijela poslove određene strateški, pravnim i institucionalnim okvirom, provjeriti ostvarenje ciljeva definiranih za provedbu aktivnosti u okviru PO 7 *Povezanost i mobilnost* na temelju ostvarenja definiranih pokazatelja rezultata, ocijeniti provedbu aktivnosti prema ugovorima o dodjeli bespovratnih sredstava za velike projekte iz uzorka te ocijeniti efikasnost nadležnih tijela u korištenju sredstava raspoloživih iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

Na temelju provedenih postupaka revizije Državni ured za reviziju je utvrdio da su uspostavljeni strateški, pravni i institucionalni okviri, odnosno da su određene institucije i tijela RH za provedbu aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*. Međutim, utvrđeni su određeni nedostaci, odnosno nepravilnosti i propusti u strateškom okviru i u obavljanju funkcija i zadaća nadležnih tijela koji bitno utječu na uspješno ostvarenje utvrđenih ciljeva. Nadalje, utvrđen je nedostatak specifičnih znanja i iskustava potrebnih za provođenje određenih funkcija navedenih tijela te nedostatak administrativnih kapaciteta za obavljanje pojedinih propisanih funkcija i zadaća. Također, revizijom je utvrđeno djelomično ostvarenje ciljeva odnosno pokazatelja rezultata te su utvrđeni određeni problemi u provedbi projekata iz uzorka, odnosno kasni se s provedbom aktivnosti. Revizijom je utvrđeno da, od 17 pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja za PO 7 *Povezanost i mobilnost*, za 14 pokazatelja nije ostvarena ciljna vrijednost, a za tri pokazatelja ciljna vrijednost je ostvarena ili premašena. Od 14 pokazatelja koji nisu ostvarili ciljnu vrijednost, za četiri pokazatelja ostvarena vrijednost je, do 31. prosinca 2022., iznosila nula, dok je ostvarenje pet pokazatelja doseglo razinu blizu ciljne vrijednosti. Revizijom je, također, utvrđeno da, od deset pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju za PO 7 *Povezanost i mobilnost*, za šest pokazatelja, do 31. prosinca 2021., nije ostvarena ciljna vrijednost (od kojih je ostvarenje jednog pokazatelja blizu ciljne vrijednosti), za jedan pokazatelj je ostvarena ciljna vrijednost, dok za tri pokazatelja nema dostupnih podataka za 2021. Nadalje, revizijom je utvrđeno da ostvarenje navedenih pokazatelja ovisi o provedbi 118 ugovorenih projekata (do konca 2023.), od kojih je 55 projekata završeno te je utvrđeno da će nadležna tijela od EK-a tražiti odobrenje za faziranje jedanaest projekata. Također, utvrđena je neusklađenost financijskih podataka među nadležnim tijelima te slaba iskorištenost sredstava raspoloživih iz određenih specifičnih ciljeva, kao i određene slabosti u praćenju provedbe i izvještavanju.

Na temelju navedenog **Državni ured za reviziju ocijenio** je da su aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, koje nadležne institucije i tijela RH poduzimaju, **djelomično učinkovite** te su subjektima dane sljedeće preporuke:

- Izmijeniti i/ili nadopuniti Strategiju prometnog razvoja iz 2017. mjerljivim pokazateljima (kvantitativnim i/ili kvalitativnim) kako bi se moglo pratiti ostvarenje njezinih ciljeva, a pritom i ocijeniti pridonose li aktivnosti provedene u PO 7 *Povezanost i mobilnost* ostvarenju ciljeva Strategije, odnosno pri izradi Strategije za novo programsko razdoblje, u skladu s odredbama Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem RH, novom Strategijom definirati kvantificirane ciljne vrijednosti te mjerljive pokazatelje uspješnosti. (MMPI)
- Poduzeti aktivnosti u vezi s izmjenom Uredbe o unutarnjem ustrojstvu na način da se uspostave odjeli koji bi imali jasno razdijeljene funkcije KT-a i UT-a, u dijelu vidljivosti i komunikacije te uskladiti Pravilnik o unutarnjem redu. (MRRFEU)
- Pravodobno donijeti Strategiju vrednovanja ili drugi odgovarajući dokument za provedbu evaluacije za novo programsko razdoblje 2021. – 2027. (MRRFEU)
- S obzirom na propuste utvrđene tijekom provedbe programskog razdoblja 2014. – 2020., pravodobno i realno planirati i obavljati sve aktivnosti u vezi s donošenjem i provedbom Plana vrednovanja programskih dokumenata novog programskog razdoblja 2021. – 2027. (određivanje rokova provedbe vrednovanja, određivanje procijenjene vrijednosti). (MRRFEU)
- Redovito usklađivati financijske podatke o provedbi aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*. (NF i MRRFEU)
- Redovito obavljati i dokumentirati detaljne analize procjene potreba korištenja usluga vanjskih stručnjaka na način da analizira prednosti i eventualne nedostatke vlastitih administrativnih kapaciteta te identificira konkretna područja i specijalizirana znanja i vještine potrebne pri obavljanju funkcija PT 1, a ne posjeduju ih djelatnici. (MMPI)
- Dodatno educirati djelatnike na temelju zaključaka provedenih analiza procjene potreba korištenja usluga vanjskih stručnjaka, a ugovarati isključivo stvarno utvrđene potrebne usluge vanjskih stručnjaka. (MMPI)
- DON izrađivati u skladu s Pravilnikom o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave, na način da sadrži sve potrebne podatke koji gospodarskom subjektu omogućavaju izradu zahtjeva za sudjelovanje ili ponude. (MMPI)
- Detaljnije razraditi proceduru i utvrditi rokove za provođenje *ex-post* provjera nabave (u suradnji s UT-om) kako bi se provjere ubrzale i unaprijedila njihova učinkovitost te korisnicima osiguralo pravodobno podmirivanje obveza prema dobavljačima. (SAFU)
- Poduzeti aktivnosti za popunjavanje slobodnih radnih mjesta, s naglaskom na jačanje administrativnih kapaciteta PT 2 specifičnim znanjima i vještinama. (SAFU)
- Pravodobno provoditi analize potreba ugovaranja usluga vanjskih stručnjaka za PT 2 te, slijedom navedenog, pravodobno pokretati postupke njihove nabave kada se za time utvrdi potreba. (SAFU)

- Ubrzati aktivnosti potrebne za provedbu projekata o kojima ovisi dostignuće ciljne vrijednosti pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja, pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju i pokazatelja uspješnosti PO 7 *Povezanost i mobilnost* kako bi se ostvarili ciljevi aktivnosti koje se provode kroz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, a time i ciljevi OPKK-a te izbjegli eventualni povrati sredstava. (svi subjekti revizije)
- Realno planirati opseg usluge potrebne za pripremu projektne dokumentacije kako bi se iskoristilo što više sredstava iz EU fondova, a smanjilo opterećenje na sredstva državnog proračuna. (HŽI)
- Učinkovito upravljati ugovorima o nabavi na način da se konačne isplate vrše tek nakon što se jasno i nedvojbeno utvrdi da je predmet ugovora uredno izvršen. (HŽI)
- Realno planirati rokove potrebne za pregled i ocjenu ponuda. (HŽI)
- Ubrzati aktivnosti u vezi s provedbom projekata koji se financiraju iz specifičnih ciljeva u kojima je preostalo raspoloživih sredstava kako bi se povećali iznosi ovjerenih i isplaćenih sredstava, odnosno kako bi se, do konca 2023., maksimalno iskoristila raspoloživa sredstva iz EU fondova. (svi subjekti revizije)
- Redovito obavljati propisane zadaće i poslove u cilju što učinkovitije koordinacije i praćenja provedbe ESI fondova, uključujući OPKK, s obzirom na važnost rada NKO-a i Pododbora za koordinaciju i praćenje provedbe ESI fondova osigurati kontinuirano održavanje sjednica. (MRRFEU)
- Kontinuirano pratiti napredak provedbe vrednovanja na sjednicama Odbora za praćenje programskih dokumenata. (MRRFEU)

Državni ured za reviziju mišljenja je da bi provedba navedenih preporuka pridonijela otklanjanju utvrđenih nedostataka i propusta, čime bi se povećala učinkovitost provedbe aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*.

OČITOVANJE SUBJEKATA REVIZIJE

Očitovanje Ministarstva regionalnoga razvoja i fondova Europske unije

Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije očitovalo se na Nacrt izvješća o obavljenoj reviziji učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. te je suglasno s dostavljenim Nacrtom izvješća o obavljenoj reviziji i danim preporukama.

U vezi s preporukom da je potrebno poduzeti aktivnosti u vezi s izmjenom Uredbe o unutarnjem ustrojstvu na način da se uspostave odjeli koji bi imali jasno razdijeljene funkcije KT-a i UT-a, u dijelu vidljivosti i komunikacije te uskladiti Pravilnik o unutarnjem redu, MRRFEU je suglasan s preporukom uz napomenu da je s financijskim razdobljem 2021. – 2027. povećan obujam posla u dijelu komunikacije i vidljivosti te će se novim Pravilnikom o unutarnjem redu MRRFEU-a napraviti podjela između KT i UT funkcija na razini službe.

U vezi s preporukom da je potrebno pravodobno donijeti Strategiju vrednovanja ili drugi odgovarajući dokument za provedbu evaluacije za novo programsko razdoblje 2021. – 2027., MRRFEU je suglasan s preporukom te napominje da je 3. siječnja 2023. osnovana Međuresorna evaluacijska radna skupina 2021. – 2027. U tijeku su aktivnosti za izradu Strategije vrednovanja provedbe EU fondova 2021. – 2027. kojom će se definirati naredni koraci i otvorena pitanja. Tijekom 2022. (tijekom procesa izrade programskih dokumenata, a nakon stupanja na snagu Zakona o institucionalnom okviru za korištenje fondova Europske unije u Republici Hrvatskoj (Narodne novine 116/21, na snazi od 4. studenoga 2021.)), pokrenute su pripremne aktivnosti za izradu Strategije vrednovanja provedbe EU fondova financijskog razdoblja 2021. – 2027. U suradnji s nadležnim upravljačkim tijelima, a temeljem Upitnika o naučenim lekcijama iz provedbe Strategije vrednovanja provedbe ESIF-a 2014. – 2020., Uputa za vrednovanje te planova vrednovanja (SoP, OP) i Radionica za definiranje mjera Strategije vrednovanja provedbe EU fondova 2021. – 2027., izrađena je analiza, a potom i kroz radionicu održanu u prosincu 2022. i prvi nacrt akcijskog plana Strategije vrednovanja provedbe EU fondova 2021. – 2027. U tijeku je izrada narativnog dijela Strategije te se njezino usvajanje očekuje u nadolazećem razdoblju.

U vezi s preporukom da je, s obzirom na propuste utvrđene tijekom provedbe programskog razdoblja 2014. – 2020., potrebno pravodobno i realno planirati i obavljati sve aktivnosti u vezi s donošenjem i provedbom Plana vrednovanja programskih dokumenata novog programskog razdoblja 2021. – 2027. (određivanje rokova provedbe vrednovanja, određivanje procijenjene vrijednosti), kao i kontinuirano pratiti napredak provedbe vrednovanja na sjednicama Odbora za praćenje programskih dokumenata, MRRFEU je suglasan s preporukom te napominje da se navedene preporuke implementiraju u financijskoj perspektivi 2014. – 2020. Također, ukazuje kako je Plan vrednovanja OPKK 2014. – 2020. „živi dokument” koji se podešava napretku implementacije financiranih operacija u okviru svake prioritetne osi te je u slučaju slabog napretka opravdano odgoditi vrijeme provedbe vrednovanja, što se dogodilo u slučaju OPKK-a. Razlog odstupanja od inicijalno definiranog Plana vrednovanja jest i pojava pandemije COVID-19 koja je odgodila provedbu nabave usluga vrednovanja za jednu godinu (javna nabava usluge vrednovanja objavljena je 2021. umjesto 2020.) budući da je Vlada RH dala uputu o objavljivanju isključivo otvorenih postupaka za neodgovodne nabave.

Nadalje, MRRFEU napominje kako će UT ispoštovati članak 56. Uredbe (EU) 1303/2013, koji definira da država članica treba jednom u razdoblju provedbe programa provesti srednjoročno vrednovanje učinka što će biti slučaj za sve prioritetne osi OPKK izuzev PO11 „Jačanje oporavka od krize u kontekstu pandemije COVID-19 i priprema za zeleni, digitalni i otporni oporavak gospodarstva” i PO12 „Sanacija šteta od potresa” koje su uvedene u OP-u tijekom lipnja 2020., a za koje će se vrednovanje učinka provesti do konca 2024., što je usuglašeno s EK-om i članovima Odbora za praćenje.

U vezi s utvrđivanjem procijenjene vrijednosti nabave usluge vrednovanja, UT OPKK-a, u suradnji s ostalim upravljačkim tijelima iz ESI fondova, planira organizirati razmjenu iskustava temeljenu na provedenim vrednovanjima (OPULJP, OPPr i PRR), što će biti upotpunjeno istraživanjem tržišta te mišljenjem RH stručnjaka za vrednovanje koji predstavlja podršku UT-u OPKK-a. U okviru OPKK-a provedba preporuka i njihova primjena prate se kroz akcijske planove, a isto se planira napraviti slijedom provedbe vrednovanja koja su trenutno u tijeku. Svi nalazi i preporuke do sada provedenih vrednovanja, kao i njihov napredak prezentirani su članovima Odbora za praćenje te će se ta praksa i dalje nastaviti primjenjivati. MRRFEU u svojstvu KT-a, u suradnji s UT-ovima i MERS-om, a u skladu s Uredbom o funkcijama, zadaćama i odgovornosti KT-a u institucionalnom okviru za korištenje fondova EU-a u RH u financijskom razdoblju 2021. – 2027. objavljenoj u Narodnim novinama 96/22, izradit će Plan vrednovanja za Sporazum o partnerstvu, Program Konkurentnost i kohezija te Integrirani teritorijalni program, po usvajanju Strategije vrednovanja provedbe EU fondova 2021. – 2027., a u roku od godinu dana od dana usvajanja programa. Odbor za praćenje Programa Konkurentnost i kohezija 2021. – 2027. i Integriranog teritorijalnog programa 2021. – 2027. osnovan je 5. siječnja 2023. Odlukom ministrice te je 25. siječnja 2022. održana konstituirajuća sjednica Odbora za praćenje (OzP). Prema Poslovniku Odbora za praćenje programa Konkurentnost i kohezija 2021. – 2027. i Integriranog teritorijalnog programa 2021. – 2027., članak 3. OzP-a ispituje napredak u provedbi evaluacija, sintezu evaluacija i daljnje djelovanje u pogledu nalaza te odobrava Plan evaluacija i svaku njegovu izmjenu. Nadalje, prema članku 6., dužnosti članova OzP-a uključuje i analizu rezultata u vezi s praćenjem provedbe i vrednovanja PKK-a i ITP-a. Isto je usklađeno s člankom 40. Uredbe (EU) 2021/1060 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. lipnja 2021. o utvrđivanju zajedničkih odredaba o EFRR-u, ESF-u plus, KF-u, Fondu za pravednu tranziciju i Europskom fondu za pomorstvo, ribarstvo i akvakulturu te financijskih pravila za njih i za Fond za azil, migracije i integraciju, Fond za unutarnju sigurnost i Instrument za financijsku potporu u području upravljanja granicama i vizne politike, gdje se navodi da Odbor za praćenje ispituje napredak ostvaren u provedbi evaluacija, sinteze evaluacija i daljnje djelovanje u pogledu nalaza te odobravanje plana evaluacije i svaku njegovu izmjenu.

U vezi s preporukom da je potrebno redovito usklađivati financijske podatke o provedbi aktivnosti iz PO 7 *Povezanost i mobilnost*, MRRFEU je suglasan s preporukom te navodi da UT, slijedom svake izmjene OP-a, dostavlja izmijenjeni financijski plan svim tijelima SUK-a, a također na dvotjednoj razini izvještava Vladu RH o napretku OPKK-a. Nadalje, UT na polugodišnjoj/godišnjoj razini izvještava sva tijela SUK-a o napretku OPKK-a, dok članove OzP-a informira o napretku OP-a tijekom održanih sjednica Odbora koje se u pravilu odvijaju dva puta godišnje. U odnosu na podatke koje je UT dostavio za potrebe revizije, MRRFEU navodi kako su podaci UT-a bili ispravni te je provjera napravljena s kolegama iz MFIN-a.

U vezi s preporukom da je potrebno ubrzati aktivnosti potrebne za provedbu projekata o kojima ovisi dostignuće ciljnih vrijednosti pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja, pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju i pokazatelja uspješnosti PO 7 Povezanost i mobilnost kako bi se ostvarili ciljevi aktivnosti koje se provode kroz PO 7 Povezanost i mobilnost, a time i ciljevi OPKK-a te izbjegli eventualni povrati sredstava, MRRFEU je suglasan s preporukom. MRRFEU napominje kako UT nema izravne mehanizme kojima bi pozitivno utjecao na dinamiku provedbe ugovorenih projekata niti ima realnu mogućnost eventualnog pokretanja novih projekata kojima bi se poboljšala situacija po pitanju ispunjenja pokazatelja, što zbog ograničenja alokacije, preostalog vremena i primarno zbog nepostojanja alternativnih projekata dovoljne razine spremnosti.

Međutim, UT pomno prati napredak projekata i ostvarenje pokazatelja kroz sastanke s PT 1 (MMPI), kao i analizu provedbe svakog pojedinačnog projekta na mjesečnoj razini te shodno tome može reagirati u smislu eventualnog utvrđivanja dodatnih projekata koji bi se odobrili za financiranje i/ili dodatnih korekcija ciljanih vrijednosti OPKK-a. U pogledu izbjegavanja eventualnog povrata sredstava, UT osigurava mogućnost realokacije sredstava na druge prioritetne osi (npr. PO 6) te u tom smislu koordinira i obavještava nadležan PT 1.

U vezi s preporukom da je potrebno ubrzati aktivnosti u vezi s provedbom projekata koji se financiraju iz specifičnih ciljeva, u kojima je preostalo raspoloživih sredstava, kako bi se povećali iznosi ovjerenih i isplaćenih sredstava, odnosno kako bi se, do konca 2023., maksimalno iskoristila raspoloživa sredstva iz EU fondova, MRRFEU je suglasan s preporukom. MRRFEU napominje kako UT nema izravne mehanizme kojima bi pozitivno utjecao na dinamiku provedbe ugovorenih projekata, odnosno vrijedi sve navedeno, kao i u očitovanju na prethodnu preporuku. UT će i dalje poticati PT2 i PT 1 na agilnije rješavanje situacija oko plaćanja tj. provjera ZNS-a te eventualnih izmjena ugovora i sl., kako bi se prevenirali zastoji koji bi mogli utjecati na fizičku provedbu projekata. Također, kroz sastanke s PT 1 (MMPI) UT će razmatrati eventualne prijedloge za ubrzanje apsorpcije, odnosno ubrzanje provedbe pojedinih projekata. Dodatno se napominje i kako je UT zadužen za provedbu OP-a u cijelosti, u pogledu upravljanja rizikom (ne)potrošnje sredstava te ima mogućnost realokacije sredstava, odnosno osiguravanje ukupne apsorpcije na način da se eventualni manjak iskorištenosti na PO 7 „pokrije” kroz iskorištenost iznad raspoložive alokacije na nekom drugom PO-u (konkretno PO 6).

U vezi s preporukom da je potrebno redovito obavljati propisane zadaće i poslove u cilju što učinkovitije koordinacije i praćenja provedbe ESI fondova uključujući OPKK, s obzirom na važnost rada NKO-a i Pododbora i osigurati kontinuirano održavanje sjednica, MRRFEU je suglasan s preporukom te navodi da će KT i nadalje obavljati sve svoje zadaće i poslove u cilju što učinkovitije koordinacije i praćenja provedbe ESI fondova, uključujući osiguravanje kontinuiteta rada i predsjedavanje NKO-om za ESI fondove i instrumente EU-a u RH i pripadajućih tematskih pododbora.

Očitovanje Ministarstva mora, prometa i infrastrukture

Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture očitovalo se na Nacrt izvješća o obavljenoj reviziji učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. te je suglasno s dostavljenim Nacrtom izvješća o obavljenoj reviziji i danim preporukama.

U vezi s preporukom da je potrebno Strategiju prometnog razvoja iz 2017. izmijeniti i/ili nadopuniti mjerljivim pokazateljima (kvantitativnim i/ili kvalitativnim) kako bi se moglo pratiti ostvarenje njezinih ciljeva, a pritom i ocijeniti pridonose li aktivnosti provedene u PO 7 *Povezanost i mobilnost* ostvarenju ciljeva Strategije, odnosno pri izradi Strategije za novo programsko razdoblje, u skladu s odredbama Zakona o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem RH, definirati kvantificirane ciljne vrijednosti te mjerljive pokazatelje uspješnosti, MMPI prihvaća preporuku te navodi da je Strategija prometnog razvoja RH za razdoblje 2017. – 2030. izuzeta od revidiranja, a s obzirom na to da je bila *ex-ante* uvjet za programsko razdoblje 2014. – 2020. te je kao *ex-ante* uvjet i odobrena od strane EK-a. MMPI navodi da je tijekom procesa samoprocjene važećih akata strateškog planiranja obvezno usklađivanje s važećim metodološkim okvirom strateškog planiranja (ili stavljanje izvan snage) za akte strateškog planiranja s rokom važenja nakon 31. prosinca 2020., osim *ex-ante* uvjeta za programsko razdoblje 2014. – 2020. i kratkoročnih provedbenih akata. Nadalje, MMPI navodi da će se prilikom izrade Strategije za novo programsko razdoblje uključiti praćenje mjerljivih pokazatelja, a kako je propisano Zakonom o sustavu strateškog planiranja i upravljanja razvojem RH (Narodne novine 123/17 i 151/22) te se njezino donošenje očekuje najkasnije do konca 2027. kada započinje novo programsko razdoblje.

U vezi s preporukom da je potrebno redovito obavljati i dokumentirati detaljne analize procjene potreba korištenja usluga vanjskih stručnjaka na način da se analiziraju prednosti i eventualni nedostaci vlastitih administrativnih kapaciteta te identificiraju konkretna područja i specijalizirana znanja i vještine potrebne pri obavljanju funkcija PT 1 (a koje ne posjeduju djelatnici MMPI-ja) te da je, na temelju zaključaka provedenih analiza, potrebno dodatno educirati djelatnike, a ugovarati isključivo stvarno utvrđene potrebne usluge vanjskih stručnjaka, MMPI prihvaća preporuke te navodi da će djelatnici MMPI-ja redovito pohađati edukacije, kao i do sada, sa svrhom daljnjeg usavršavanja te da će prilikom pripreme budućih korištenja usluga vanjskih stručnjaka dodatno analizirati prednosti i eventualne nedostatke vlastitih administrativnih kapaciteta te identificirati konkretna područja i specijalizirana znanja potrebna od strane vanjskih stručnjaka.

U vezi s preporukom da je, prije izrade DON-a, potrebno analizirati i što točnije utvrditi opseg potrebnih usluga kako bi podaci u DON-u sadržavali sve informacije o opsegu usluga i omogućili valjanu izradu ponuda što većem broju gospodarskih subjekata, a sve u skladu s odredbom članka 3., stavka 1. Pravilnika o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave (Narodne novine 65/17), MMPI prihvaća preporuku te navodi da se, prilikom objave prethodnih dokumentacija o nabavi, a u vezi s uslugom tehnike pomoći, u trenutku pripreme istih nije moglo točno znati koje će usluge i njihov opseg biti potrebni po pojedinim aktivnostima Projektnog zadatka u višegodišnjem razdoblju te je stoga i predvidio okvirne količine, u skladu s člankom 4., stavkom 2. Pravilnika o dokumentaciji o nabavi, MMPI navodi da će, u skladu s preporukom, prilikom pripreme budućih DON-ova analizirati i što točnije utvrditi okviran opseg potrebnih usluga, s obzirom na to da nije moguće točno utvrditi isti za višegodišnje razdoblje. Nadalje, MMPI navodi da, iako je u dosadašnjim dokumentacijama o nabavi odredio okvirne količine predmeta nabave te propisao da stvarno nabavljena količina može biti veća ili manja od predviđene te su svim gospodarskim subjektima bile na raspolaganju sve informacije o opsegu usluge kako bi valjano izradili svoje ponude, dodatno je u skladu s preporukom Državnog ureda za reviziju obratiti pažnju na što točnije utvrđivanje opsega potrebnih usluga.

U vezi s preporukom da je potrebno ubrzati aktivnosti potrebne za provedbu projekata o kojima ovisi dostignuće ciljne vrijednosti pokazatelja neposrednih rezultata po prioritetu ulaganja, pokazatelja rezultata prema specifičnom cilju i pokazatelja uspješnosti, kako bi se ostvarili ciljevi aktivnosti koje se provode kroz PO 7 Povezanost i mobilnost, a time i ciljevi OPKK-a te izbjegli eventualni povrati sredstava, MMPI prihvaća preporuku te navodi da će kao PT 1 učiniti sve što je moguće kako bi se ubrzale aktivnosti u vezi s provedbom projekata financiranih EU fondovima. Također, MMPI navodi da postoji instrument izmjene OPKK-a kako bi se sva sredstva koja se ne mogu iskoristiti preraspodijelila u druge prioritetne osi, kako bi se sredstva potrošila i ne bi bilo potrebe za povratom sredstava.

U vezi s preporukom da je potrebno ubrzati aktivnosti u vezi s provedbom projekata koji se financiraju iz specifičnih ciljeva u kojima je preostalo raspoloživih sredstava kako bi se povećali iznosi ovjerenih i isplaćenih sredstava, odnosno kako bi se, do konca 2023., maksimalno iskoristila raspoloživa sredstva iz EU fondova, MMPI prihvaća preporuku te navodi da će kao PT 1 učiniti sve što je moguće kako bi se ubrzale aktivnosti u vezi s provedbom projekata financiranih EU fondovima i kako bi se maksimalno iskoristila raspoloživa sredstva iz EU fondova.

Očitovanje Središnje agencije za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije

Središnja agencija za financiranje i ugovaranje programa i projekata Europske unije očitovala se na Nacrt izvješća o obavljenoj reviziji učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. te je suglasna s dostavljenim Nacrtom izvješća o obavljenoj reviziji i danim preporukama.

U vezi s preporukom da je potrebno, u suradnji s UT-om, detaljnije razraditi procedure i utvrditi rokove za provođenje *ex-post* provjera nabave kako bi se provjere ubrzale i unaprijedila njihova učinkovitost te korisnicima osiguralo pravodobno podmirivanje obveza prema dobavljačima, SAFU prihvaća preporuku te navodi da će, u suradnji s UT-om, u narednom programskom razdoblju 2021. – 2027., detaljnije razraditi proceduru i utvrditi rokove za provođenje *ex-post* provjera nabave.

U vezi s preporukom da je potrebno poduzeti aktivnosti za popunjavanje slobodnih radnih mjesta, s naglaskom na jačanje administrativnih kapaciteta specifičnim znanjima i vještinama, SAFU prihvaća preporuku te navodi da novi Pravilnik o unutarnjem ustrojstvu i sistematizaciji radnih mjesta, koji odražava potrebe SAFU-a za jačanjem administrativnih kapaciteta, stupa na snagu 1. ožujka 2023. te će SAFU kontinuirano raditi na popunjavanju slobodnih radnih mjesta i edukaciji kadra s naglaskom na jačanje administrativnih kapaciteta specifičnim znanjima i vještinama. Također, SAFU naglašava da popunjavanje slobodnih radnih mjesta može provesti tek po suglasnosti MRRFEU-a te stoga ne može potpuno samostalno određivati dinamiku zapošljavanja, no istom će se ukazati na potrebu ubrzanja procesa s obzirom na potrebe, kao i ovaj revizijski nalaz.

U vezi s preporukom da je potrebno pravodobno provoditi analize potreba ugovaranja usluga vanjskih stručnjaka te, slijedom navedenog, pravodobno pokretati postupke njihove nabave kada se za time utvrdi potreba, SAFU prihvaća preporuku te navodi da će u skladu s analizom potreba ugovaranja usluga vanjskih stručnjaka, a uzimajući u obzir trajanje postojećih ugovora s vanjskim stručnjacima, pravodobno pokretati postupke njihove nabave ako se za time utvrdi potreba.

Očitovanje Ministarstva financija – Nacionalnog fonda

Ministarstvo financija (Nacionalni fond) očitovalo se na Nacrt izvješća o obavljenoj reviziji učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. te je suglasno s dostavljenim Nacrtom izvješća o obavljenoj reviziji i danim preporukama.

U vezi s preporukom da je potrebno redovno usklađivati financijske podatke o provedbi aktivnosti iz PO 7 Povezanost i mobilnost između MRRFEU-a (kao KT-a i UT-a) i NF-a (kao Tijela za ovjeravanje), MFIN – NF prihvaća preporuku i navodi da je do odstupanja u ovjerenim sredstvima došlo zbog različitog pristupa u prikazu ovjerenih sredstava. MFIN – NF napominje da Tijelo za ovjeravanje prikazuje ukupno ovjerena sredstva umanjena za ispravke nakon podnesenih godišnjih računa, dok UT prikazuje ovjerena sredstva bez umanjenja godišnjih računa, odnosno samo ovjerena sredstva temeljem poslanih zahtjeva za plaćanje prema EK-u. Nadalje, MFIN – NF napominje da su Tijelo za ovjeravanje, UT i KT dogovorili jedinstveni pristup na način da se prilikom prikaza ovjerenih sredstava u obzir uzimaju samo ovjerena sredstva temeljem poslanih zahtjeva za plaćanje prema EK-u, a nakon podnošenja završnih godišnjih računa u veljači 2025. iznos ovjerenih sredstava će se izračunati uzimajući u obzir ispravke na godišnjim računima.

Očitovanje Hrvatskih cesta d.o.o.

Hrvatske ceste očitovale su se na Nacrt izvješća o obavljenoj reviziji učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. te su suglasne s dostavljenim Nacrtom izvješća o obavljenoj reviziji i u svojstvu korisnika bespovratnih sredstava postupit će po preporukama Državnog ureda za reviziju.

Očitovanje HŽ Infrastrukture d.o.o.

HŽ Infrastruktura d.o.o. očitovala se na Nacrt izvješća o obavljenoj reviziji učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. te je suglasna s dostavljenim Nacrtom izvješća o obavljenoj reviziji i danim preporukama. HŽ Infrastruktura d.o.o. u očitovanju navodi sljedeće:

Predmetni ugovor sklopljen je 2012. (ne u skladu sa Zakonom o javnoj nabavi, nego u skladu s IPA i PRAG smjernicama za ugovaranje i provedbu iz pretpristupnih fondova), a za kontrolu istog bila je nadležna Delegacija EU-a u RH. Tijekom pretpristupnog razdoblja HŽ Infrastruktura d.o.o. sve je korake u nabavi i izmjene po ugovoru morala slati na odobrenje predmetnoj Delegaciji. Također, tijekom pretpristupnog razdoblja Delegacija je inzistirala na kvalifikacijama koje nisu zadovoljavale domaće projektantske kuće, što je u pravilu rezultiralo stranim ugovarateljima koji nisu dovoljno poznavali lokalni zakonodavni okvir na temelju kojeg su morali isporučiti projektnu dokumentaciju niti su do kraja i kvalitetno razumijevali projektne zadatke, a samim tim i značajnim poteškoćama u provedbi samog govora. Nadalje, izmjena projektnog zadatka i opsega usluga nije bila učinjena zbog lošeg planiranja opsega usluga, nego uslijed uputa Jaspersa – Guidance Note II iz lipnja 2015., što je rezultiralo značajnim izmjenama projektnog zadatka, odnosno umjesto razrade prve varijante prema projektnom zadatku i važećem ugovoru, nastavak projektiranja i ishođenje dozvola bilo je potrebno nastaviti prema trećoj varijanti iz studije izvodljivosti, nova trasa (drugi kolosijek uz postojeći).

HŽ Infrastruktura d.o.o. napominje da predmetne izmjene nisu učinjene jednostrano, nego u suradnji s nadležnim ministarstvom, a nakon što je ugovor bio djelomično suspendiran uslijed značajnih izmjena na razini državne razvojne strategije za istu dionicu. Nadalje, u izradi svih aneksa tijekom provedbe ugovora bilo je uključeno i nadležno ministarstvo čiji je predstavnik sudjelovao u pregovaračkim postupcima koji su prethodili izradama aneksa. Dakle, HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da je, i pored mnogobrojnih otegotnih okolnosti, učinila sve da spasi i maksimalno iskoristi sufinanciranje EU-a za navedeni projekt, jer bi raskid ugovora značio ogromne zaostatke u pripremi projektne dokumentacije te daljnje kvalifikacije za Major Project Application u raspoloživom financijskom razdoblju. Također, HŽI Infrastruktura d.o.o. navodi da bi se, neisplatom zadnjeg potraživanja, premašilo N+3 razdoblje u kojem su raspoloživa EU sredstva, što bi dovelo do još većeg udara na državni proračun, odnosno vraćanje već prije isplaćenih 60,0 % ugovorene vrijednosti.

U vezi s preporukom Državnog ureda za reviziju da je, za ugovore o nabavi, potrebno jasno i nedvojbeno utvrditi i dokumentirati da je predmet ugovora uredno izvršen te nakon toga obaviti konačnu isplatu, HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da je primopredaja izvršena nakon potpisanog trećeg dodatka Ugovora 31. prosinca 2020., a tehnička dokumentacija je prihvaćena RK odobrenjima Naručitelja po internoj proceduri u ožujku 2020. RK odobrenjima zadovoljeni su zahtjevi HŽ Infrastrukture d.o.o. kao Naručitelja, odnosno kao javnopravnog tijela. Nadalje, HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da je odgovornost projektanta propisana Zakonom o gradnji (Narodne novine 153/13, 20/17, 39/19 i 125/19) te je upravo projektant odgovoran da projekt koji je izradio ispunjava propisane uvjete, da je građevina projektirana u skladu s lokacijskom dozvolom, odnosno uvjetima za građenje građevina propisanim prostornim planom te da ispunjava temeljne zahtjeve za građevinu, zahtjeve propisane za energetska svojstva zgrada i druge propisane zahtjeve i uvjete. HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da za cjelovitost i točnost projektne dokumentacije odgovora isključivo Glavni projektant i projektant pojedinog dijela projekta, a HŽ Infrastruktura d.o.o. nije ovlaštena utvrđivati manjkavost projektne dokumentacije.

U vezi s mišljenjem Državnog ureda za reviziju koje se tiče provedbe postupka nabave radova na predmetnoj dionici, HŽ Infrastruktura d.o.o. je mišljenja da se okolnosti oko primjene ZJN 2016 ne mogu umanjiti i predstavljati kao usputni razlog za kašnjenje projekta. Naime, HŽ Infrastruktura d.o.o. kao najveći korisnik bespovratnih sredstava u RH još od 2017. apelira i ukazuje na nužnost zakonskih izmjena kod provođenja nabave za velike infrastrukturne projekte. HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da su se izmjene ZJN 2016 dogodile u listopadu 2022., i to ne u opsegu koji je HŽ Infrastruktura d.o.o. tražila. Također, navodi da je, osim činjenice da su na cijelom projektu izjavljene 22 žalbe od kojih je preko 90,0 % neosnovano, u procesu natječaja postavljeno preko 1 000 pitanja gospodarskih subjekata te da je u konačnici HŽ Infrastruktura d.o.o. zaprimila 15 ponuda (jedan troškovnik se sastoji od cca 7 400 stavaka u 120 listova Excela). Također, HŽ Infrastruktura d.o.o. napominje da je tijekom evaluacije morala primijeniti institut dokazivanja neuobičajeno niske cijene koji je dosta šturo i općenito opisan u važećem ZJN 2016. Nadalje, navodi da je Ponuditelj koji je ponudio neuobičajeno nisku cijenu morao napraviti analizu cijena za većinu ponuđenih stavki te poslati dokaze za opravdanost istih, odnosno ponude dobavljača i kalkulacije cijena za pojedine stavke.

HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da se radi o ogromnoj količini dokumentacije koju je trebalo pregledati i njezino odbijanje ili prihvaćanje argumentirano obrazložiti za svaku stavku te da se navedeno ne može podvesti pod nešto što je HŽ Infrastruktura d.o.o. mogla ukalkulirati kada je na početku postupka odredila okvirni rok za pregled i ocjenu ponuda.

Također, HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da činjenica da je Visoki upravni sud suprotno svojoj dosadašnjoj praksi kod dokazivanja tehničke sposobnosti u postupcima javne nabave, u skladu s kojom su postupili HŽ Infrastruktura d.o.o. i DKOM, zaustavio postupak i pred sudom EU-a odlučio propitivati vlastitu praksu, također predstavlja moment koji nijedan oprezni korisnik bespovratnih sredstava nije mogao predvidjeti niti je u ingerenciji HŽ Infrastrukture d.o.o., ali govori dosta o institucionalnoj potpori u provedbi velikih infrastrukturnih projekata s kojima se svakodnevno kao korisnik HŽ Infrastruktura d.o.o. susreće. Nadalje, HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da su u više navrata predlagana rješenja za ubrzanje postupaka pri realizaciji investicijskih linijskih infrastrukturnih projekata, a Vlada RH je, u srpnju 2021., donijela odluku o prihvaćanju Modernizacije i restrukturiranja željezničkog sektora (poglavlje C se odnosi na planiranje ulaganja i financiranje) u kojoj je navedeno da će *Vlada RH kroz koordinaciju resornih ministarstava unaprijediti zakonodavni i institucionalni okvir u svrhu smanjenja administrativnih i institucionalnih prepreka radi učinkovitog upravljanja projektnim ciklusima vezanima uz željezničke linijske infrastrukturne projekte te da je potrebno iz važećeg zakonodavnog okvira izdvojiti linijske infrastrukturne prometne projekte od interesa za RH kao zasebnu kategoriju kako bi se maksimalno ubrzala realizacija takvih projekata*. HŽ Infrastruktura d.o.o. navodi da, nažalost svih upravitelja linijske infrastrukture, do danas nisu napravljeni značajni pomaci u izmjeni zakonodavnog okvira vezano za stratešku linijsku infrastrukturu u RH.

Očitovanje HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

HŽ Putnički prijevoz d.o.o. očitovao se na Nacrt izvješća o obavljenoj reviziji učinkovitosti Provedba aktivnosti iz prioritetne osi 7 *Povezanost i mobilnost* Operativnog programa Konkurentnost i kohezija 2014. – 2020. te je suglasan s dostavljenim Nacrtom izvješća o obavljenoj reviziji i danim preporukama.

POPIS KRATICA

DON	Dokumentacija o nabavi
DKOM	Državna komisija za kontrolu postupaka javne nabave
EFPR	Europski fond za pomorstvo i ribarstvo
EFRR	Europski fond za regionalni razvoj
EK	Europska komisija
EPFRR	Europski poljoprivredni fond za ruralni razvoj
ESF	Europski socijalni fond
ESI fondovi	Europski strukturni i investicijski fondovi
EU	Europska unija
EUR	Euro
GIP	Godišnje izvješće o provedbi Operativnog programa
ITS	Pametni prometni sustavi (engl. <i>Intelligent Transport Systems</i>)
ITU	Integrirana teritorijalna ulaganja
JASPERS	Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions
KF	Kohezijski fond
kn	Hrvatska kuna
KT	Koordinacijsko tijelo
MERS	Međuresorna evaluacijska radna skupina
MIS	Integrirani informacijski sustav za upravljanje strukturnim instrumentima (engl. <i>Management Information System</i>)
MMPI	Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
MRRFEU	Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije
NF	Nacionalni fond
NKO	Nacionalni koordinacijski odbor za ESI fondove i instrumente EU u RH
OP	Operativni program
OPKK	Operativni program Konkurentnost i kohezija
OPULJP	Operativni program Učinkoviti ljudski potencijali
PO	Prioritetna os
PoP	Priručnike o postupanju
PT	Posredničko tijelo
PT 1	Posredničko tijelo razine 1
PT 2	Posredničko tijelo razine 2
RH	Republika Hrvatska
Tijela u SUK-u	Tijela u sustavu upravljanja i kontrole ESI fondova
TO	Tijelo za ovjeravanje
UT	Upravljačko tijelo
ZNP	Zajednička nacionalna pravila
ZNS	Zahtjev za nadoknadom sredstava