

Investiční rámec pro západní Balkán

Podpora EU řeší potřeby v oblasti konektivity, ale integrace do hlavní dopravní sítě je pomalá



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR

Obsah

Body

01–12 | **Hlavní sdělení**

01–05 | Proč je tato oblast důležitá

06–12 | Co jsme zjistili a co doporučujeme

13–72 | **Podrobnější pohled na naše připomínky**

13–34 | Ačkoli dopravní projekty řeší potřeby v oblasti konektivity, často jsou zahajovány pozdě

13–21 | Projekty uspokojují potřeby v oblasti konektivity, ale jejich výběr má určité nedostatky

22–27 | Komise během výběrového řízení nevěnuje dostatečnou pozornost vyzrálosti projektů

28–30 | Granty EU přinášejí přidanou hodnotu, ale nejsou vždy nezbytné pro získávání úvěrů

31–34 | Většina odhadů nákladů v žádostech o grant není dostatečně podrobná, což ztěžuje posouzení přiměřenosti nákladů

35–49 | Komise se spoléhá na dohled finančních institucí, který je ale někdy nedostatečný

36–44 | Komise obecně není schopna řešit nedostatky v dohledu finančních institucí nad prováděcími riziky a zadáváním veřejných zakázek

45–49 | Při provádění projektů se Komise spoléhá na dohled finančních institucí, který má ale určité nedostatky

50–72 | Komise nemá účinné postupy pro monitorování zpoždění a zajištění udržitelnosti a viditelnosti EU

- 50–55 | Komise nemá dostatečně podrobné a aktuální informace o zpožděních při provádění projektů
- 56–60 | Komise má omezené prostředky k prosazování včasného provádění projektů
- 61–67 | Bylo zahájeno mnoho projektů, ale pokrok při propojování západního Balkánu s EU je pomalý a udržitelnost projektů je ohrožena
- 68–72 | Úloha investičního rámce pro západní Balkán je viditelná, ale podpora EU je viditelná méně

Přílohy

Příloha I – O auditu

Příloha II – Seznam projektů zařazených do vzorku

Příloha III – Hodnocení projektů provedené EÚD

Zkratky

Glosář

Odpovědi Komise

Harmonogram

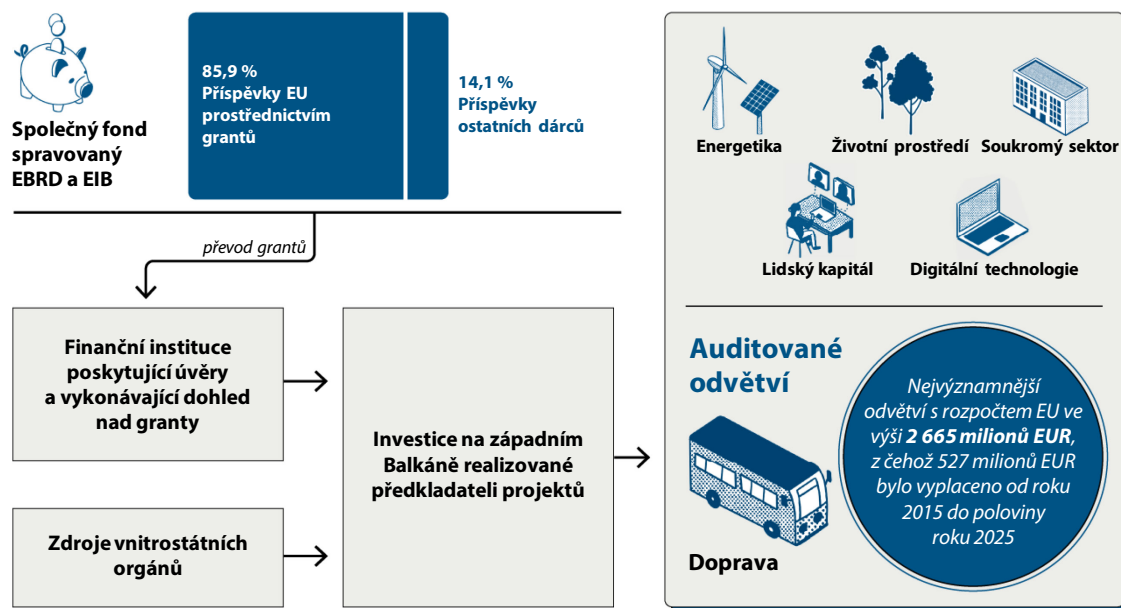
Auditní tým

Hlavní sdělení

Proč je tato oblast důležitá

- 01** Za účelem řešení nedostatků v infrastruktuře a rozšíření hlavní [transevropské dopravní sítě EU](#) v souladu s normami EU na západním Balkáně („evropská dopravní síť“) do roku 2030 poskytuje Komise finanční prostředky prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán (WBIF). Tato platforma slouží jak jako fórum pro výměnu analýz investičních potřeb, tak jako mechanismus kombinování zdrojů, v jehož rámci granty EU usnadňují získávání úvěrů. Evropská banka pro obnovu a rozvoj a Evropská investiční banka spravují příspěvky dárců do WBIF prostřednictvím společného evropského fondu pro západní Balkán. Velkou většinu finančních prostředků (899 milionů EUR převedených na účet společného fondu od roku 2015, tj. 85 %) poskytuje Komise (viz [obrázek 1](#)).

Obrázek 1 | Financování investic prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán (od roku 2015 do poloviny roku 2025)



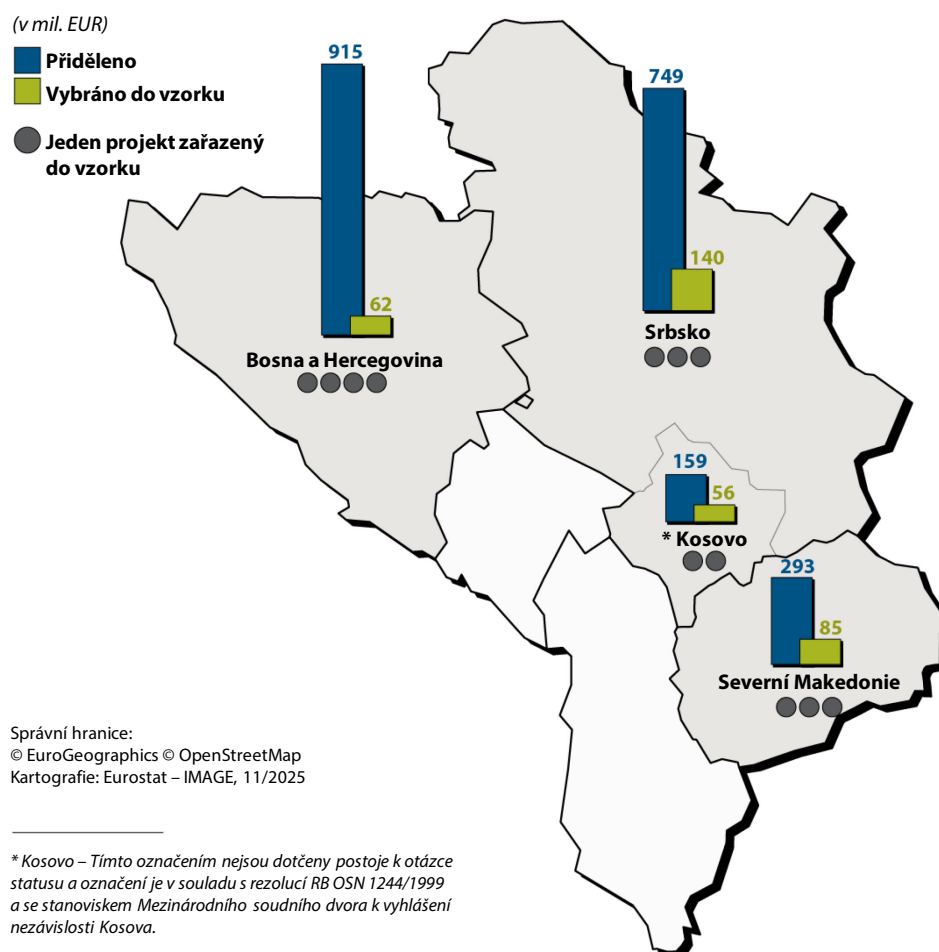
Pozn.: Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD), Evropská investiční banka (EIB).

Zdroj: EÚD na základě údajů společného fondu.

- 02** Developeři infrastrukturních projektů (což jsou obvykle subjekty veřejné správy, agentury nebo společnosti odpovědné za poskytování veřejných služeb) odpovídají za zadávání zakázek, uzavírání smluv a provádění projektů pod dohledem mezinárodních finančních institucí. Tyto instituce jsou rovněž odpovědné za koordinaci posuzování projektů a za poskytování úvěrů.
- 03** Zkoumali jsme, zda Komise zajistila, aby WBIF účinně přispěl k rozvoji dopravní infrastruktury na západním Balkáně, která je napojena na hlavní síť EU. Posuzovali jsme, zda Komise jako hlavní dárce WBIF zavedla postupy pro účinný:
- a) výběr dopravních projektů,
 - b) dohled nad prováděním projektů,
 - c) a pro účinné monitorování a podávání zpráv.

04 Zkoumali jsme práci Komise a tří hlavních finančních institucí (Evropské banky pro obnovu a rozvoj, Evropské investiční banky a Světové banky) od roku 2015 do června 2025. Další podkladové informace a podrobnosti o rozsahu a koncepci auditu jsou uvedeny v [příloze I](#). Do vzorku jsme vybrali 12 dopravních projektů ([příloha II](#)) nacházejících se v Bosně a Hercegovině, Kosovu¹, Severní Makedonii a Srbsku (viz [obrázek 2](#)).

**Obrázek 2 | Projekty ve vzorku a odpovídající výše grantů
(od roku 2015 do poloviny roku 2025)**



Zdroj: EÚD na základě údajů z monitorovacího a informačního systému Komise.

¹ Tímto označením (používaným v tomto stanovisku) nejsou dotčeny postoje k otázce statusu a označení je v souladu s rezolucí Rady bezpečnosti OSN 1244/1999 a se stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova.

- 05** Tento audit jsme provedli s ohledem na cíl stanovený pro dokončení hlavní evropské dopravní sítě – rok 2030 – a zvýšený objem finančních prostředků EU poskytovaných prostřednictvím investičního rámce WBIF, který má i nadále klíčový význam pro [Nástroj pro reformy a růst pro země západního Balkánu](#). Očekáváme, že naše zjištění a doporučení zlepší účinnost WBIF, případně jakékoli budoucí podpory založené na podobném mechanismu kombinování zdrojů.

Co jsme zjistili a co doporučujeme

- 06** Celkově jsme dospěli k závěru, že Komise zajistila, aby WBIF přispíval k rozšíření hlavní evropské dopravní sítě, neboť financované projekty v našem vzorku jsou v souladu s prioritami v oblasti konektivity jak západního Balkánu, tak EU. Nedostatky ve výběru projektů – zejména pokud jde o jejich vyzrálost – však přispěly ke značným zpožděním při provádění. Komise byla při zajišťování odpovídajícího dohledu ze strany finančních institucí a při zavádění účinných mechanismů monitorování a podávání zpráv pouze částečně účinná. To omezilo její schopnost včas řešit rizika spojená s prováděním a dále rovněž zpoždění a problémy s udržitelností. Vzhledem ke zpožděním při provádění a provozním problémům není pravděpodobné, že lhůta pro dokončení hlavní evropské dopravní sítě na západním Balkáně – rok 2030 – bude dodržena.

Ačkoli dopravní projekty řeší potřeby v oblasti konektivity, často jsou zahájeny pozdě

- 07** Nástroj předvstupní pomoci, který byl zdrojem financování EU pro projekty vybrané do vzorku, vyžaduje, aby Komise stanovila priority projektů podle několika kritérií, včetně jejich příspěvku k mobilitě, udržitelné dopravě, snížení emisí skleníkových plynů a významu pro evropskou dopravní síť. Zjistili jsme, že všechny projekty zařazené do vzorku se týkaly hlavní evropské dopravní sítě, která je prioritou EU. Do roku 2022 se však Komise dostatečně nezaměřovala na výběr udržitelných dopravních projektů, které pomáhají snižovat emise skleníkových plynů. Kromě toho Komise nevěnovala dostatečnou pozornost vyzrálosti projektových žádostí, které byly vybrány, což pak vedlo ke značným zpožděním při provádění. Projekt je vyzrálý, tj. připravený k realizaci, jakmile jsou dokončeny a aktualizovány jeho přípravné práce (např. analýza nákladů a přínosů a podrobný návrh). V důsledku toho byly projekty obvykle zahajovány se 17měsíčním zpožděním (viz body [14–27](#)).



Doporučení 1

Vybírat pouze vyzrálé projekty

Komise by měla vybírat projekty pouze tehdy, pokud předkladatelé projektů mohou prokázat, že přípravné práce jsou úplné a aktuální, což umožní, aby byly projekty zahájeny včas po schválení grantu.

Cílový termín provedení: 2027

- 08** Granty WBIF se považují za odůvodněné, pokud finanční příjmy projektu nepostačují k pokrytí jeho nákladů a zároveň k zajištění dobrých životních podmínek společnosti. Tato podmínka se vztahovala na všechny projekty zařazené do vzorku. Zjistili jsme však tři případy, kdy granty pro získání úvěrů nebyly nezbytné, neboť související úvěrové smlouvy byly podepsány dlouho před podáním žádostí o grant. Kromě toho většina odhadů nákladů v žádostech o grant není dostatečně podrobná, což ztěžuje posouzení jejich přiměřenosti (viz body [29–34](#)).

Komise se spoléhá na dohled finančních institucí, který je ale někdy nedostatečný

- 09** Při dohledu nad prováděním projektů se Komise spoléhá na hlavní finanční instituce. Ačkoli konečnou odpovědnost za plnění rozpočtu EU nese i nadále Komise, zjistili jsme, že:
- nevyžadovala po finančních institucích (např. formou výročních zpráv o provádění), aby poskytly důkazy o svém dohledu a o zmírňování rizik spojených s prováděním; rovněž nebyla schopna odhalit nedostatky v dohledu nad postupy zadávání veřejných zakázek (viz body [37–44](#));
 - při dohledu nad prováděním projektů spoléhala na finanční instituce, ale jejich práce měla občas nedostatky (viz body [46–49](#)).



Doporučení 2

Získat od finančních institucí důkazy o jejich posouzeních a o zmírnění rizik provádění

Komise by měla zajistit, aby vedoucí finanční instituce poskytly důkazní informace o:

- a) jejich posouzení rizik provádění (např. nedostatečná kapacita předkladatelů projektů, střet zájmů nebo nedostatečná odpovědnost příjemce a státu) a navrhovaných zmírňujících opatřeních při podání žádosti;
- b) zmírňujících opatřeních prováděných v době podávání výročních zpráv.

Cílový termín provedení: 2027

Komise nemá účinné postupy pro monitorování zpoždění a pro zajištění udržitelnosti a viditelnosti EU

- 10** Pro účely monitorování se Komise při shromažďování informací o provádění projektů spoléhá na několik mechanismů, zejména na výroční zprávy o provádění od finančních institucí. Tyto informace však často nebyly dostatečně podrobné nebo aktuální, aby Komise mohla řešit důvody zpoždění. Kromě zpoždění při zahájení činnosti se mnoho projektů v našem vzorku potýkalo se značnými zpožděními (více než dva roky) během provádění, ale schopnost Komise prosazovat včasné provádění je omezená. Navzdory těmto zpožděním Komise v některých případech převedla částky přesahující částky odůvodněné finančním a fyzickým pokrokem projektů (viz body [51–60](#)).
- 11** Pro sledování celkového pokroku stanovila Komise tři hlavní ukazatele (hrubý růst domácího produktu, hodnotu obchodu se zbožím a službami a index lidského rozvoje). Zjistili jsme, že tyto ukazatele jsou ovlivněny různými faktory, které leží mimo WBIF, a proto neumožňují smysluplné posouzení konkrétních účinků projektů WBIF. Zjistili jsme, že Komise neshromažďovala informace o stupni dokončenosti koridorů, které financuje, nebo o tom, zda dopravní sítě splňují normy EU. Takovéto informace by bývaly umožnily měřit specifické účinky financování WBIF. Dostupné údaje ukazují celkově pomalý pokrok při dosahování všech norem hlavní evropské dopravní sítě do roku 2030 (viz body [62–66](#)).



Doporučení 3

Zlepšit monitorování provádění projektů

Ke zlepšení svého monitorování by Komise měla:

- a) dostávat aktuální a relevantní informace o finančním a fyzickém pokroku, důvodech zpoždění a účinně řešit nahlášená zpoždění a problémy;
- b) požadovat, aby finanční instituce vykazovaly aktualizované celkové vzniklé náklady a částky grantů vyplacené příjemci alespoň dvakrát ročně, a zajistit, aby platby odpovídaly finančnímu a fyzickému pokroku projektů;
- c) zlepšit podávání zpráv zahrnutím ukazatelů, které měří míru dokončenosti a souladu s normami EU ve vztahu k evropské dopravní síti.

Cílový termín provedení: 2027

- 12** Zjistili jsme rovněž, že udržitelnost sedmi projektů zařazených do vzorku nebyla plně zajištěna kvůli několika faktorům, jako je nedostatek finančních prostředků na pokračování v investicích nebo nedostatečná údržba. Úloha WBIF je viditelná, ale podpora EU méně, a to navzdory povinnosti zajistit viditelnost veškerých obdržených finančních prostředků EU (viz body 67–72).



Doporučení 4

Posílit udržitelnost výsledků projektů a viditelnost EU

Komise by měla zajistit, aby žádosti o grant financované z WBIF:

- a) zahrnovaly vhodná opatření v oblasti udržitelnosti (např. ujednání o údržbě, financování);
- b) obsahovaly konkrétní aktivity v oblasti viditelnosti, které budou propagovat příspěvek z grantů EU.

Cílový termín provedení: 2027

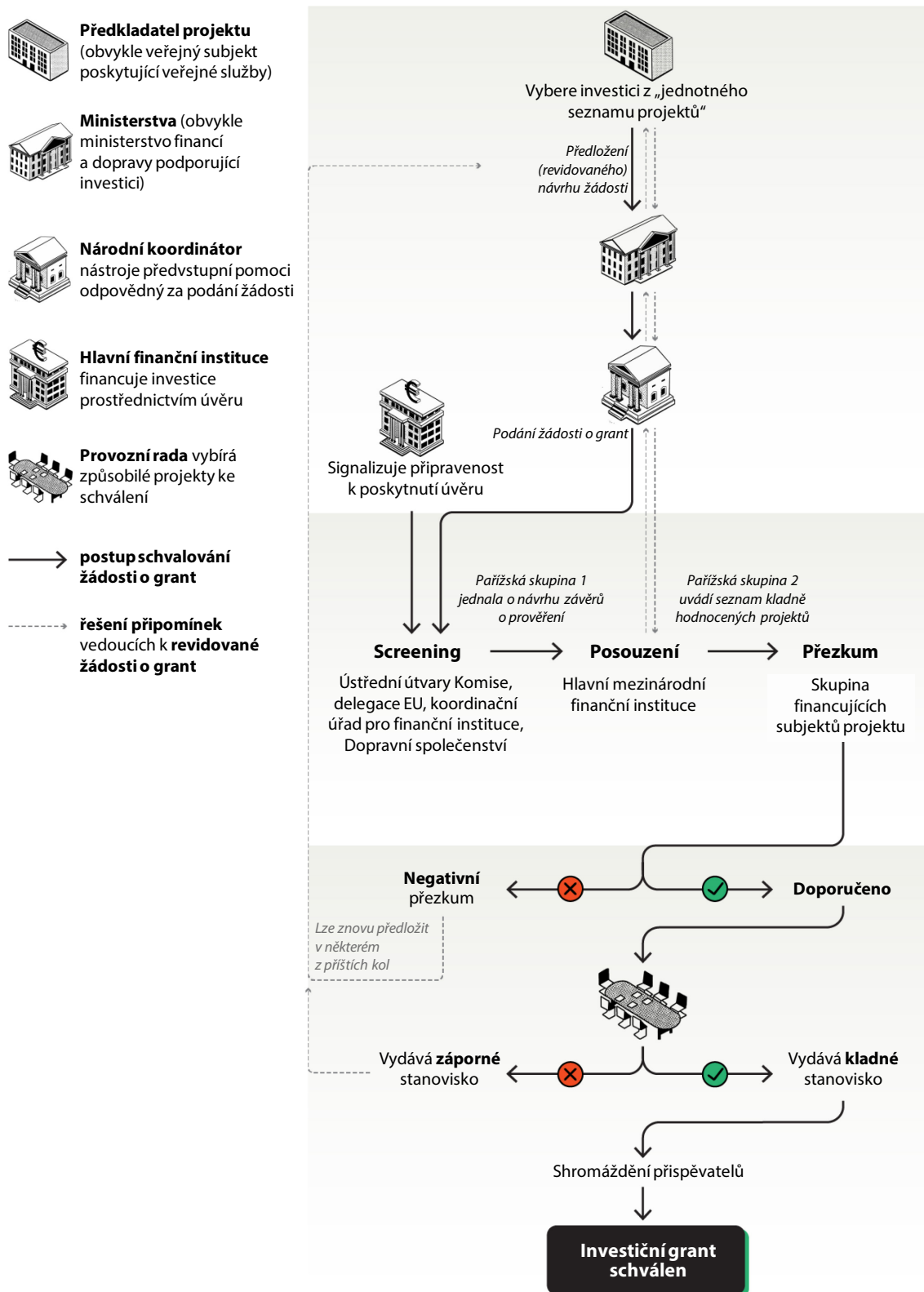
Podrobnější pohled na naše připomínky

Ačkoli dopravní projekty řeší potřeby v oblasti konektivity, často jsou zahajovány pozdě

Projekty uspokojují potřeby v oblasti konektivity, ale jejich výběr má určité nedostatky

- 13** Komise poskytuje finanční prostředky ve formě grantů na spolufinancování investičních projektů prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán (WBIF) (viz [příloha I](#)). Postupy prověřování a schvalování dopravních projektů byly navrženy a zavedeny Komisí a hlavními mezinárodními finančními institucemi (MFI). Množství zúčastněných stran zapojených do procesu, od přípravy a podání žádosti o grant až po fázi schvalování znázorňuje [obrázek 3](#).

Obrázek 3 | Zapojení množství zúčastněných stran od přípravy žádosti o grant až po schválení



Zdroj: EÚD.

- 14** Kontrolní pracovníci WBIF (tj. zaměstnanci ústředí Komise, delegací EU a odborníci) přezkoumávají žádosti o grant a kontrolují jejich soulad s politikami EU (např. v oblasti dopravy a životního prostředí) a s národními, odvětvovými a regionálními strategiemi, dále existenci odpovědnosti příjemce a státu (účinné strategické, technické a finanční zajištění projektů) a připravenost projektů k provádění. Přezkoumali jsme přiměřenost těchto postupů pro výběr nejrelevantnějších projektů z hlediska konektivity² a udržitelné dopravy³.
- 15** V roce 2014 požádala Komise přijímající země prostřednictvím řídicího výboru WBIF (zástupci Komise, mezinárodních finančních institucí a bilaterálních dárců), což byl předchůdce provozní rady WBIF, aby stanovily potřeby a zařadily budoucí infrastrukturní projekty na národní seznam priorit, známý jako „jednotný seznam projektů“, s cílem podpořit vlastní odpovědnost a pomoci jim stanovit priority projektů. Předkladatelé projektů byli oprávněni požádat o spolufinancování projektu uvedeného v seznamu.
- 16** Zjistili jsme, že všech 12 projektů, které jsme vybrali do vzorku (viz [příloha II](#)), bylo uvedeno v národních jednotných seznamech projektů podle priorit (viz [obrázek 3](#)). Například v rámci jednotného seznamu projektů v Srbsku byly projekty seřazeny podle jejich strategického významu a připravenosti. U projektů zařazených do našeho vzorku se však Komise při prověřování žádostí ne vždy řídila národním pořadím. Provozní rada ve skutečnosti schválila tři projekty v různých zemích (Bosna a Hercegovina, Severní Makedonie a Srbsko), které měly v národním seznamu jednotlivých projektů nízké hodnocení (např. jeden projekt se umístil na 22. místě z 27 dopravních projektů), protože tyto projekty považovala za připravené k realizaci. To však neodpovídalo skutečnosti, neboť dva z těchto tří projektů byly zahájeny s více než ročním zpožděním.
- 17** V roce 2015 Komise – opět prostřednictvím řídicího výboru – požadovala, aby všechny projekty byly součástí [hlavní transevropské dopravní sítě EU](#) na západním Balkáně („evropská dopravní síť“). Kromě toho Nástroj předvstupní pomoci⁴, který byl zdrojem financování pro projekty vybrané do vzorku, vyžaduje, aby Komise stanovila priority projektů podle několika kritérií, včetně jejich příspěvku k mobilitě, udržitelné dopravě, snížení emisí skleníkových plynů a významu pro evropskou dopravní síť.

² WBIF, [Connectivity agenda 2015](#), a. 3.

³ Příloha II [nařízení \(EU\) č. 231/2014](#) a čl. 3 odst. 2 písm. e) a čl. 3 odst. 3 písm. n) [nařízení \(EU\) 2021/1529](#).

⁴ Příloha II [nařízení \(EU\) č. 231/2014](#) a čl. 3 odst. 2 písm. e) a čl. 3 odst. 3 písm. n) [nařízení \(EU\) 2021/1529](#).

18 Zjistili jsme, že všechny projekty zařazené do vzorku se týkají hlavní evropské dopravní sítě a přispívají k mobilitě. U dvou z 12 projektů zařazených do vzorku však provozní rada schválila granty na nepropojené dopravní úseky. V Severní Makedonii nebyl hlavní železniční koridor napojen na jeden sousední koridor a se sousedními zeměmi nebyla v době schválení grantu uzavřena žádná dohoda, jež by zajistila provozuschopnost celého koridoru (viz [obrázek 4](#)). V Bosně a Hercegovině nebyl v době podání žádosti jeden silniční úsek připojen a v době naší auditní návštěvy v červnu 2025 tomu tak bylo i nadále, přestože většina stavebních prací byla dokončena do roku 2023.

Obrázek 4 | Nepřipojený železniční úsek v Severní Makedonii

- železniční úseky v přípravě nebo výstavbě
- železniční úsek ve výstavbě vybraný do vzorku
- železniční úsek v přípravě s nejasnými podmínkami, co se týče propojení s Bulharskem

⊖ nepřipojený úsek



* Kosovo – Tímto označením nejsou dotčeny postoje k otázce statusu a označení je v souladu s rezolucí RB OSN 1244/1999 a se stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova.

Zdroj: WBIF, k datu žádosti (2017).

- 19** Během procesu prověřování Komise neupřednostňovala udržitelnou dopravu, např. železnice nebo vnitrozemské vodní cesty, které nejvíce přispívají ke snížení emisí skleníkových plynů. Podle Komise jsou kritéria udržitelné dopravy splněna přistoupením k hlavní [evropské dopravní síti](#), neboť přijímající země se zavázaly k provádění nařízení EU o transevropské dopravní síti⁵ při podpisu Smlouvy o Dopravním společenství⁶. Komise proto očekává, že kritéria pro udržitelnou dopravu a snížení emisí skleníkových plynů budou do cílového data (2030) splněna. Považujeme však za nepravděpodobné, že cíle budou splněny v této lhůtě.
- 20** V tomto kontextu náš vzorek zahrnoval pět silničních projektů. U čtyř z těchto projektů jsme zjistili, že odůvodnění udržitelné dopravy – včetně snížení emisí skleníkových plynů – v žádosti bylo nedostatečné (viz [příloha III](#)). Žádosti popisovaly kritéria udržitelnosti především z ekonomického hlediska, a nikoli z hlediska životního prostředí. Komise uvedla, že zahrnula kontroly udržitelné dopravy od roku 2022 po přijetí [hospodářského a investičního plánu pro západní Balkán](#).
- 21** Provozní rada rovněž schválila šest železničních grantů ve všech čtyřech zemích ve vzorku, ačkoli tři z těchto tratí zůstávají neelektrifikované a jsou provozovány s dieselovými vlaky. V důsledku toho budou související přínosy pro životní prostředí nižší než v případě elektrifikace (viz [příloha III](#)).

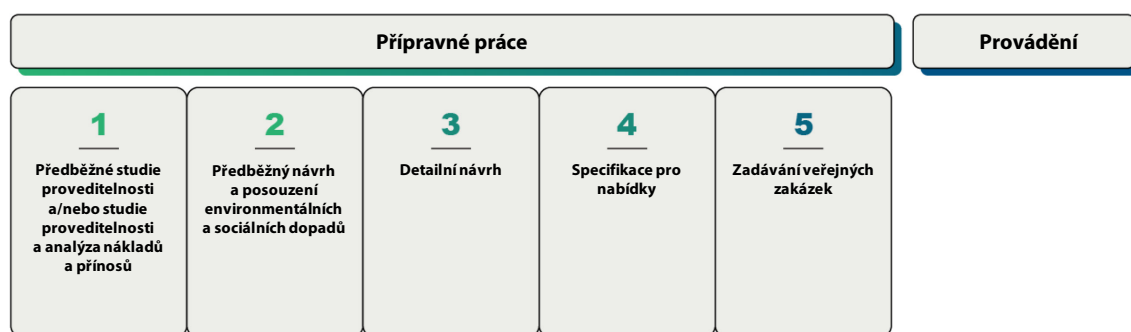
⁵ Čl. 38 odst. 3 [nařízení \(EU\) č. 1315/2013](#), zrušeného nařízením [nařízení \(EU\) 2024/1679](#).

⁶ [Smlouva o založení Dopravního společenství](#).

Komise během výběrového řízení nevěnuje dostatečnou pozornost vyzrálosti projektů

- 22** Aby se zabránilo zpožděním vyplývajícím z nevhodných návrhů, je zásadní, aby byly granty poskytovány pouze na dobře připravené projekty, které jsou připraveny k realizaci. Projektový cyklus je znázorněn na [obrázku 5](#). Posuzovali jsme, zda byly schválené projekty vyzrálé, tj. připravené k realizaci.

Obrázek 5 | Přípravné práce před realizací projektu



Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace.

- 23** Zjistili jsme, že i když kontrolní pracovníci WBIF posuzují vyzrálост projektů, podle tohoto kritéria nestanovují pořadí žádostí, jak to činí například Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí u projektů Nástroje pro propojení Evropy financovaných z Fondu soudržnosti⁷. Provozní rada navíc v revidované metodice WBIF z roku 2014 neposkytla jasnou definici vyzrálости projektu ani nestanovila příslušná kritéria⁸. K tomu, aby byl projekt považován za vyzrálý, byla požadována pouze studie proveditelnosti s úplnou analýzou nákladů a přínosů. V průběhu času provozní rada metodiku posuzování tohoto konceptu zlepšila:

- od roku 2020 by příprava projektů měla v ideálním případě dosáhnout do doby očekávaného schválení provozní radou úrovně podrobného návrhu;
- od roku 2022 musí před podáním žádosti o grant MFI dokončit a schválit posouzení environmentálních a sociálních dopadů. Kromě toho musí být předběžný návrh v případě projektů výstavby (tj. projektů, za něž dodavatel odpovídá jak za návrh, tak za výstavbu) nebo podrobný návrh spolu se zadávací dokumentací (pokud je součástí přípravy projektu) dokončen a schválen předkladatelem projektu před schválením grantu.

⁷ Výzva k předkládání návrhů na dopravní projekty, s. 20.

⁸ Hodnocení WBIF, s. 92.

24 Kontrolori Komise zpochybnili vyzrállost pěti z 12 žádostí o grant zařazených do vzorku z důvodu jejich rozsahu nebo načasování. Jedna z těchto pěti žádostí byla původně zamítnuta, protože nebyla vyzrálá, a schválena byla až o rok později. Podle našeho názoru byly zbývající čtyři projekty a čtyři další – všechny nacházející se ve čtyřech zemích zařazených do vzorku – předčasné, přesto však byly schváleny, a to navzdory:

- chybějící přípravné dokumentaci: jeden grant byl schválen bez analýzy nákladů a přínosů a pět grantů bylo schváleno bez schváleného podrobného návrhu;
- skutečnosti, že u dvou projektů byla trasa změněna.

25 Počáteční podrobné projektové studie poskytují přesný plán toho, co by měli dodavatelé vybudovat, a jsou tudíž základem pro bezproblémovou realizaci stavby. Mezinárodní finanční instituce však nevydávají prohlášení „bez námitek“, aby formálně potvrdily, že nemají námítky proti původním podrobným návrhům, což s sebou nese riziko, že nedostatky v návrhu nebudou řešeny v rané fázi. Naproti tomu ve fázi realizace postupy mezinárodních finančních institucí vyžadují, aby IFI nevyslovily „žádné námítky“ k úpravám provedeným v původním návrhu. To je podmínkou pro schválení nákladů na související stavební práce.

26 U pěti projektů v našem vzorku vypracovali dodavatelé počáteční podrobné projektové studie, u ostatních sedmi projektů však za jejich zpřístupnění dodavatelům odpovídali předkladatelé projektů. Všechny těchto sedm projektů vyžadovalo po podpisu smluv úpravy návrhu. Podrobný příklad počátečního nedostatku v návrhu je uveden v [rámečku 1](#).

Rámeček 1

Projektová studie financovaná WBIF vyžadovala změny

Nalezli jsme jeden projekt, u něhož byly v letech 2013 až 2021 vypracovány podrobné projektové studie a zadávací dokumentace s technickou podporou WBIF v celkové výši 2,7 milionu EUR. Klíčovou součástí tohoto projektu schváleného v roce 2017 byla interoperabilita 26 částečně vybudovaných mostů, které již byly postaveny v letech 1996 až 2004. V roce 2020 začala v této zemi platit evropská norma (z roku 2005) týkající se návrhů staveb, jako jsou mosty, jejichž součástí má být odolnost proti zemětřesení. Dodavatel zahájil práce až v roce 2022. Musel však zaměstnat nového projektanta, aby modernizoval mosty tak, aby splňovaly platné evropské normy, což způsobilo další zpoždění.

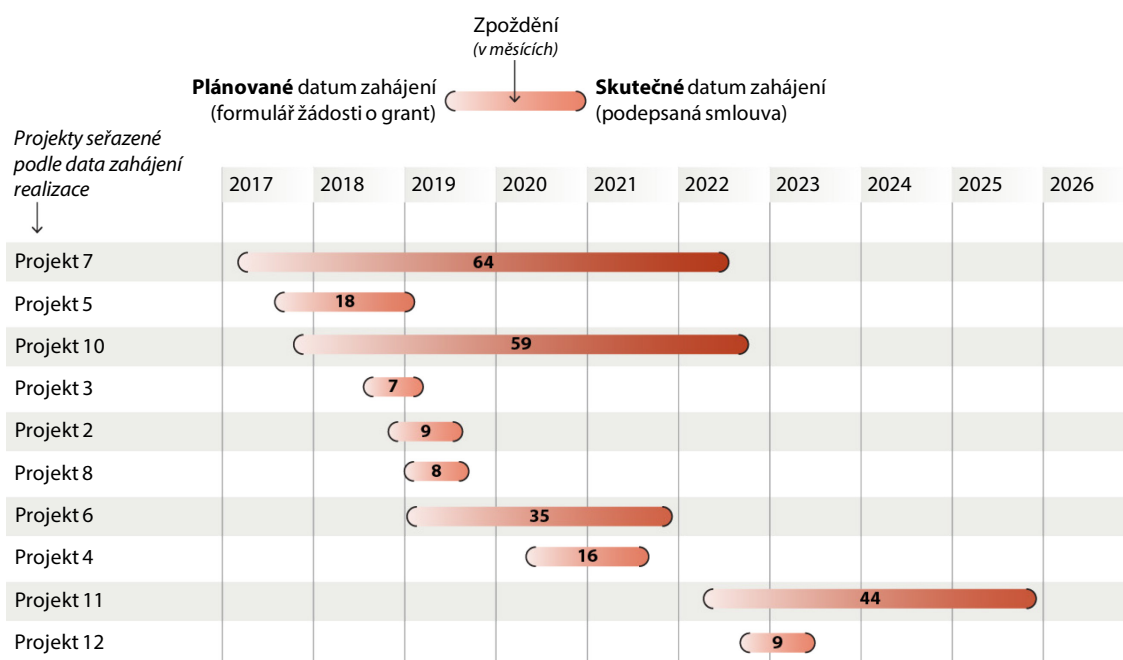
Obrázek 1 | Částečně vybudovaný most



Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace a návštěvy na místě.

- 27** Jedním z ukazatelů vyzrálosti projektu je, jak rychle může být projekt po schválení zahájen. Celkově byla většina projektů ve vzorku zahájena později, než se plánovalo (viz [příloha III](#)), s průměrným (mediánovým) zpožděním 17 měsíců u deseti projektů, které byly zahájeny po schválení grantu (viz [obrázek 6](#)). Jak ukazuje [obrázek 11](#), po zpožděních na začátku projektu často následovala další zpoždění během provádění.

Obrázek 6 | Zpoždění při zahájení realizace projektu (plánované versus skutečné datum zahájení), v měsících



Pozn.: dva další projekty byly zahájeny již před podáním žádosti o grant.

Zdroj: EÚD na základě grantové dokumentace a zpráv o monitorování projektů.

Granty EU přinášejí přidanou hodnotu, ale nejsou vždy nezbytné pro získávání úvěrů

28 Posuzovali jsme, zda Komise kontrolovala přidanou hodnotu a pákový efekt svých grantů. Aby se zajistilo co nejlepší využití omezených zdrojů, měla by Komise v souladu se svými vlastními pokyny pro WBIF spolufinancovat projekty WBIF, pokud existuje:

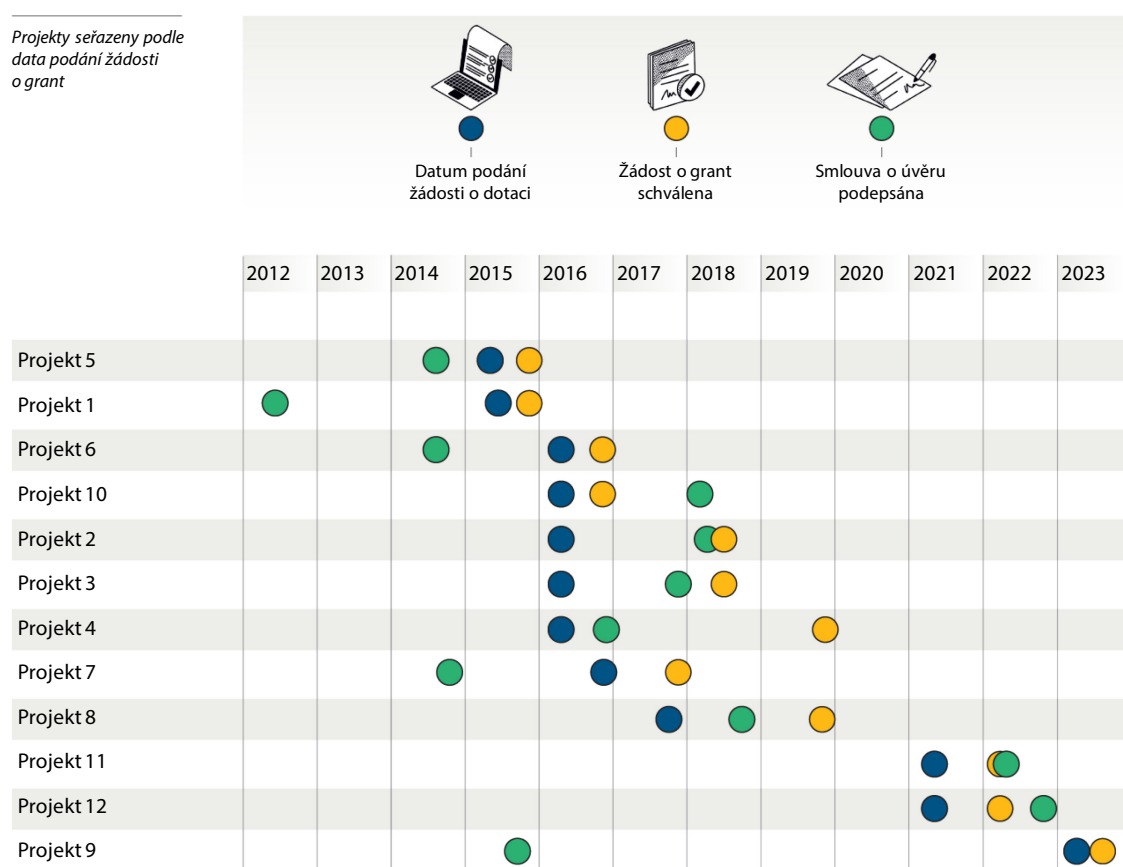
- přidaná hodnota: projekt zlepšuje blahobyt společnosti nad rámec toho, čeho by bylo možné dosáhnout bez grantu, v situaci, kdy finanční příjmy projektu nepostačují k pokrytí jeho nákladů;
- pákový efekt: získání dodatečných finančních prostředků na celkovou investici přesahující původní grant.

29 Podle Komise všechny projekty ze své podstaty prokázaly hospodářské a sociální přínosy, neboť jsou součástí hlavní evropské dopravní sítě. Vzhledem k tomu, že jejich finanční příjmy nepostačovaly k pokrytí investičních nákladů (mezera ve financování) bez veřejné podpory, byla potřeba grantů EU odůvodněná. Finanční poměrové ukazatele zahrnuté do analýzy nákladů a přínosů nebo do žádostí o grant do značné míry podpořily posouzení Komise.

30 U některých projektů ve vzorku jsme zjistili, že poskytnutí grantů nebylo podmínkou pro rozhodnutí MFI o poskytnutí úvěrů (tj. chybějící pákový efekt v kontextu WBIF). Zjistili jsme tři případy, kdy úvěry a vnitrostátní příspěvky byly již v době podání žádosti o grant dostatečné na pokrytí investičních nákladů projektů, což znamená, že granty nebyly pro získání úvěrů nezbytné. MFI se dohodly s předkladateli projektů na výrazném snížení přislíbených úvěrů (v rozmezí od 30 % do 52 %) v případě schválení grantu. Dále jsme zjistili, že pět z 12 žádostí o grant ve vzorku bylo podáno po podpisu smlouvy o úvěru. Tři z těchto žádostí pak byly podány dva nebo více let po podpisu úvěru (viz [obrázek 7](#)). To vedlo k efektu mrtvé váhy, neboť investice by se uskutečnila i bez grantu.

Obrázek 7 | Časové rozpětí mezi žádostmi o grant a získáním úvěru

Projekty seřazeny podle data podání žádosti o grant



Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace.

Většina odhadů nákladů v žádostech o grant není dostatečně podrobná, což ztěžuje posouzení přiměřenosti nákladů

- 31** Výše grantu je stanovena a omezena v době podání žádosti uplatněním předem stanoveného maximálního procentního podílu spolufinancování na celkové odhadované náklady na stavební práce a dodávky (společně dále jen „stavební práce“). Komise stanovila maximální míru spolufinancování pro projekty železniční a vnitrozemské vodní dopravy ve výši 50 %. U silničních projektů byla tato míra původně omezena na 20 % a v roce 2021 se zvýšila na 40 %. Posuzovali jsme, zda Komise v době podání žádosti kontrolovala, zda byly odhadované náklady přiměřené a dostatečně podrobné.
- 32** Kontrolní pracovníci Komise se při kontrole přiměřenosti nákladů spoléhají na náležitou péči ze strany hlavních mezinárodních finančních institucí. U všech projektů v našem vzorku obsahovala žádost oddíl o financování projektu, v němž byly uvedeny odhady nákladů. U deseti z těchto projektů uváděli předkladatelé náklady na stavební práce jako jedinou částku, ale neposkytli rozpis (viz příklad v [rámečku 2](#)). Komise se k nedostatečně podrobnému rozpisu rozpočtu vyjádřila pouze v pěti případech.

Rámeček 2

Příklad neúplného rozpisu nákladů, v němž nejsou uvedeny vzniklé náklady

V jedné žádosti o grant, u níž Komise nekritizovala nedostatečně podrobné údaje, byly náklady na stavební práce uvedeny jako jediná částka, i když se týkaly zakázek na stavební práce a dohled odpovídajících třem různým složkám.

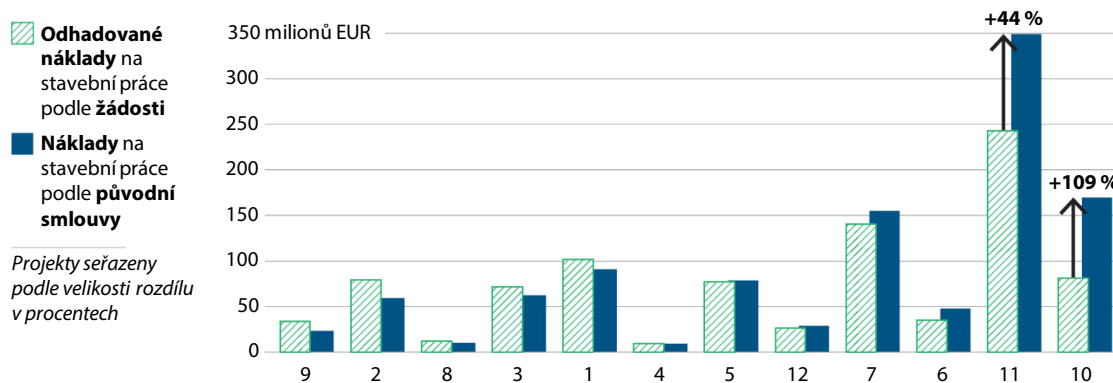
Předkladatel již v době podání žádosti podepsal smlouvu na nejdůležitější stavební práce, ale neupřesnil skutečné náklady, jak je v takovém případě vyžadováno. Dále jsme při přepočtu výše grantu zjistili, že kontrolní pracovníci Komise nezjistili nezpůsobilé náklady, což vedlo k nadhodnocení nákladů ve výši 0,9 milionu EUR (3,6 % grantu).

Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace.

- 33** U jedné ze dvou žádostí, u nichž byl uveden rozpis jednotlivých nákladů, Komise nezpochybnila přiměřenost těchto nákladů. Zjistili jsme však, že předkladatel projektu uvedl zastaralé informace a zvýšil celkové náklady o 50 % bez spolehlivé a aktuální analýzy trhu, která by umožnila odhadnout náklady na práce.

34 Kontrolori Komise zpochybnili přiměřenost nákladů na všechny stavební práce u pěti z 12 grantů v našem vzorku. V důsledku toho byly upraveny náklady na dvě z těchto pěti žádostí. Vypočítali jsme rozdíl mezi odhadovanými a počátečními smluvně dohodnutými náklady vyplývajícími ze zadání veřejné zakázky (viz [obrázek 8](#)). Kromě dvou projektů, u nichž je rozdíl významný, jsme zjistili, že žádosti obsahovaly odhady nákladů na stavební práce, které se blížily cenám původní zakázky, s mediánovou odchylkou 14 % u všech 12 projektů.

Obrázek 8 | Odhadované a smluvně dohodnuté částky na stavební práce (v mil. EUR)

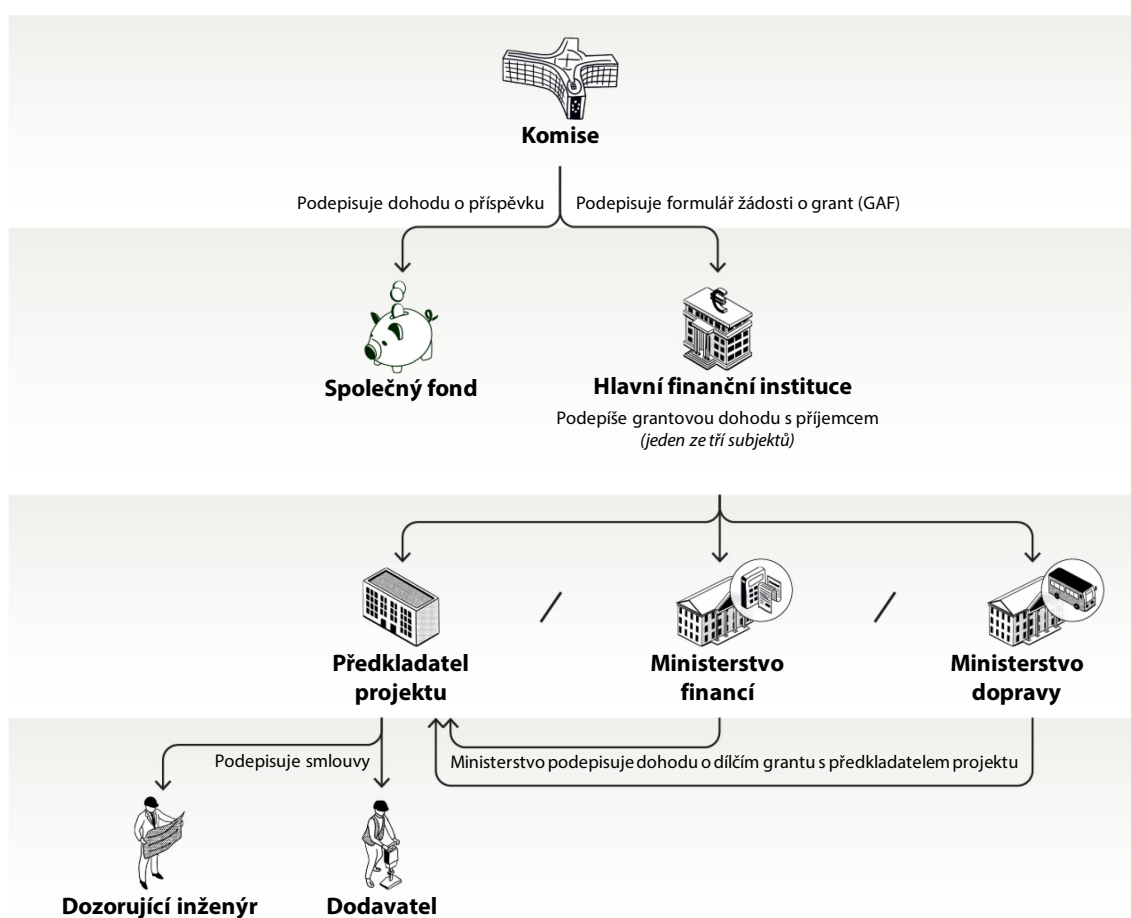


Zdroj: EÚD na základě žádostí, původních smluv a – u jednoho projektu – přijaté nabídky.

Komise se spoléhá na dohled finančních institucí, který je ale někdy nedostatečný

- 35** Smluvní vztahy mezi hlavními zúčastněnými stranami shrnuje [obrázek 9](#). Komise pověřuje hlavní mezinárodní finanční instituce, které projekty spolufinancují úvěrem, dohled nad prováděním investičních grantů předkladateli projektů. Komise se na dohled MFI spoléhá na základě formálního předběžného posouzení jejich systémů, postupů a smluvních ustanovení a také povinností v oblasti monitorování a podávání zpráv.

Obrázek 9 | Smluvní vztahy zúčastněných stran



Zdroj: EÚD na základě příručky WBIF, všeobecných podmínek společného fondu a dokumentace projektové smlouvy.

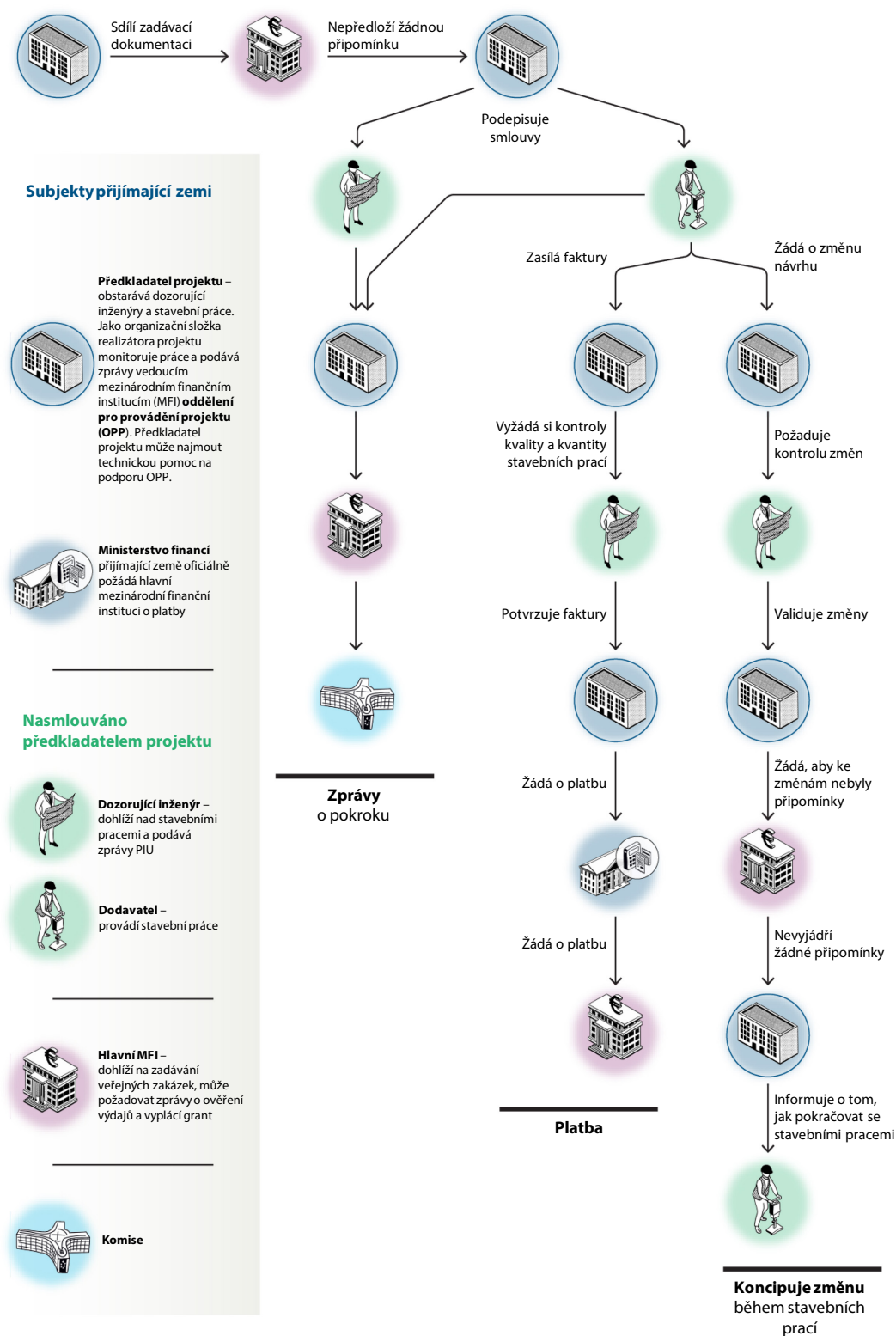
Komise obecně není schopna řešit nedostatky v dohledu finančních institucí nad prováděcími riziky a zadáváním veřejných zakázek

36 Zkoumali jsme, zda Komise zajistila, aby hlavní MFI plnily své povinnosti v oblasti dohledu po celou dobu životního cyklu projektů financovaných EU. Konkrétně jsme prověřovali, zda:

- rizika spojená s prováděním, jako je nedostatečná technická kapacita, byla náležitě posouzena a zmírněna;
- dohled nad zadávacími řízeními byl dostatečný k zajištění obecných zásad hospodářské soutěže, rovného zacházení a řádného finančního řízení.

37 Klíčovým faktorem pro hladké provádění je zajištění toho, aby měl předkladatel projektu řádnou prováděcí kapacitu v podobě dobře fungujícího oddělení pro provádění projektu (OPP), které se skládá například z projektového manažera a dalších odborníků – je-li to potřebné – jako jsou inženýři a právníci. V souladu s pokyny WBIF požádaly hlavní mezinárodní finanční instituce předkladatele projektů, aby u všech projektů zařazených do našeho vzorku zřídili OPP. Úlohou OPP byla koordinace s různými zúčastněnými stranami (např. vnitrostátními orgány, hlavními mezinárodními finančními institucemi, dodavateli a dozorujícími inženýry), dále řízení a monitorování provádění stavebních prací a podávání zpráv hlavním mezinárodním finančním institucím o všech aspektech provádění projektů, včetně zadávání zakázek na zboží, práce a služby, jakož i plnění všech smluvních závazků (viz [obrázek 10](#)).

Obrázek 10 | Projekty jsou prováděny společně, přičemž klíčovou úlohu hraje oddělení pro provádění projektu



Zdroj: EÚD na základě auditních návštěv a výměn informací s OPP, mezinárodními finančními institucemi, ministerstvy financí a dozorujícími inženýry.

- 38** Při přezkumu toho, jak MFI posuzovaly a zmírňovaly rizika pro provádění projektů, jsme zjistili, že všech 12 našich žádostí ve vzorku obsahovalo posouzení politických rizik a rizik provádění, přičemž ve třech z nich byla označena rizika provádění za vysoká. Komise se při zajišťování odpovídající kapacity OPP spoléhala na posouzení mezinárodních finančních institucí. Mezinárodní finanční instituce požadovaly, aby všechny projekty kromě jednoho obdržely na podporu OPP technickou pomoc. V žádostech o grant posuzovaných MFI ani v podepsaných grantových dohodách však nebyly systematicky specifikovány kapacity OPP, které musí předkladatelé projektů splnit (viz [rámeček 3](#)).

Rámeček 3

Nedostatečné požadavky na kapacitu OPP

V našem vzorku jsme našli pouze dvě žádosti o grant s podrobným popisem složení OPP s profily, jako jsou odborníci na životní prostředí a sociální oblast, specializovaní inženýři a projektový manažer.

U jednoho z těchto dvou projektů však OPP během realizace postrádalo projektanta, který by včas poskytl aktualizace návrhu, které dodavatel potřeboval. OPP rovněž nedisponovalo právními odborníky, kteří by se zabývali četnými nároky dodavatele, a nemělo žádné odborníky na životní prostředí a sociální oblast, kteří by zajišťovali dodržování akčního plánu pro životní prostředí a sociální oblast.

Všech 12 grantových dohod navíc pouze uvádělo, že OPP by mělo mít během celého prováděcího období k dispozici vhodně kvalifikované pracovníky s odpovídajícími zdroji, ale nestanovilo minimální požadavky.

Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace.

- 39** Během procesu provádění Komise nevyžadovala od MFI, aby poskytly důkazy o zmírňujících opatřeních, která byla provedena (např. formou výročních zpráv o provádění). Zjistili jsme, že u tří projektů nepokrývala doporučená technická pomoc OPP celé období provádění. Toto nedostatečné zmírňující opatření mělo negativní dopad na kapacitu OPP a přispělo ke zpožděním.

40 Žádná z kontrolovaných žádostí o grant nezaznamenala v posouzení rizik riziko korupce (viz bod 38). Mezinárodní finanční instituce do grantových dohod začleňují požadavek, že se příjemci finančních prostředků nesmějí provádět zakázané praktiky. Dva ze tří MFI v našem vzorku však potvrdily oznámení čtyř údajných praktik, které byly zakázány, jako jsou například dozorující inženýři, kteří mohou vykazovat více hodin k úhradě, než kolik skutečně odpracovali. Jedna mezinárodní finanční instituce prošetřila tři z těchto výkazů a dospěla k závěru, že nejsou věrohodné, zatímco druhá mezinárodní finanční instituce v době auditu jeden z těchto výkazů stále prošetřovala.

41 U projektů ve vzorku jsme zjistili, že hlavní mezinárodní finanční instituce přezkoumaly kritické kroky a ustanovení zadávací dokumentace, hodnotící zprávy a smlouvy. Od roku 2020 používá EBRD elektronickou platformu pro zadávání veřejných zakázek známou jako „Portál EBRD pro elektronické zadávání veřejných zakázek pro klienty“, která obsahuje veškerou dokumentaci k zadávání veřejných zakázek. To přispělo k podpoře hospodářské soutěže a transparentnosti.

42 V našem vzorku jsme zjistili dva případy, kdy byl dohled MFI nad zadáváním veřejných zakázek neúplný:

- hlavní MFI nepožádala o přístup k veškeré dokumentaci zadávacího řízení pro jeden grant, který zahrnoval tři složky. Mezinárodní finanční instituce kontrolovala zadávání veřejných zakázek pouze u jedné z těchto složek. U druhé složky nepovažovala dohled za nezbytný, neboť byla pod prahovou hodnotou pro zadávání zakázek na stavební práce, ani u třetí složky, pro kterou byla zakázka zadávána členským státem EU a u níž hlavní mezinárodní finanční instituce očekávala, že kontroly provede vnitrostátní veřejný zadavatel;
- u jiného grantu řízeného jinou MFI neuskutečnil předkladatel projektu zadávací řízení na dodatečné stavební práce (23 milionů EUR) spolufinancované z grantu, což je v rozporu se směrnicí EU o zadávání veřejných zakázek⁹. Tato MFI nepožádala o zahájení zadávacího řízení a schválila dodatečné stavební práce na základě změnových listů (pokynů ke změně smlouvy). Náklady na dodatečné materiály byly určeny nejnížší nabídkou pouze dvou dodavatelů.

⁹ Článek 72 [směrnice 2014/24/EU](#).

- 43** Mezinárodní finanční instituce vyžadují, aby vítězní uchazeči podepsali formulář prohlášení o neexistenci střetu zájmů u zakázek, které jsou financovány prostřednictvím jejich úvěru nebo grantu WBIF. MFI se spoléhaly především na toto vlastní prohlášení a prováděly pouze omezené kontroly s cílem potvrdit bezúhonnost dodavatelů a dozorujících inženýrů. Před zadáním zakázek však používaly databázi informací o rizicích k identifikaci rizikových osob nebo subjektů, aby mohly vyloučit uchazeče, kterým byly uloženy sankce. Světová banka rovněž vede veřejný [seznam](#) podniků a osob, které byly ze spolupráce vyloučeny nebo u nichž byla spolupráce pozastavena a které musí předkladatelé projektů kontrolovat.
- 44** Vzhledem k tomu, že Komise není přímo zapojena do dohledu nad opatřeními ke zmírnění rizik a zadávacími řízeními, není schopna přijmout nápravná opatření v případech, kdy mezinárodní finanční instituce nezjistily a neoznámily jí nedostatky.

Při provádění projektů se Komise spoléhá na dohled finančních institucí, který má ale určité nedostatky

- 45** Přezkoumali jsme postupy tří hlavních MFI, abychom posoudili, zda se Komise mohla spolehnout na jejich dohled během procesu provádění. V tomto ohledu jsme kontrolovali, zda hlavní MFI přezkoumaly dokumentaci dozorujících inženýrů, aby se ujistily, že bylo dosaženo očekávané kvality a množství stavebních prací.
- 46** Hlavní mezinárodní finanční instituce pro naše projekty zařazené do vzorku spoléhají na to, že dozorující inženýři certifikují kvalitu a kvantitu stavebních prací a přezkoumají veškeré žádosti o změny od předkladatele projektu. Za kontrolu řádného fungování dozorujících inženýrů je však odpovědné OPP, jak bylo smluvně dohodnuto s předkladatelem projektu (viz [obrázek 9](#)). Při dohledu nad prováděním stavebních prací vyžadovaly MFI pravidelné zprávy od OPP, nikoli však přímo od dozorujících inženýrů, kteří podávali zprávy přímo OPP. U jednoho z 12 projektů ve vzorku jsme zjistili, že dozorující inženýr certifikoval dodatečné náklady na stavební práce, které nebyly v souladu s původní smlouvou. Zaznamenali jsme rovněž, že nedostatky v řetězci dohledu zůstaly až do konání našeho auditu nezjištěny (viz [rámeček 4](#)).

Rámeček 4

Zvýšené náklady potvrzené dozorujícím inženýrem a potvrzené MFI

V případě jedné složky projektu podepsal předkladatel projektu smlouvu s ruským dodavatelem na dodání stavebních prací do jednoho roku od podpisu smlouvy (v září 2021). V návaznosti na sankce EU uvalené na Rusko v důsledku jeho útočné války proti Ukrajině, po níž nebylo možné převést finanční prostředky ruské bance, podepsal předkladatel projektu v červnu 2023 trojstrannou dohodu s prvním dodavatelem a dalším dodavatelem se sídlem v EU. Cílem této dohody bylo přenést odpovědnost a povinnosti z prvního dodavatele na druhého. Zahrnoval také vyšší ceny v důsledku inflací narostlých tržních cen a prodloužených lhůt. Podmínky původní smlouvy však ustanovení o úpravě cen neobsahovaly.

V listopadu 2023 byla smluvní cena dále zvýšena, aby pokryla dodatečné náklady na opravu poškozeného zboží. Ačkoli grantová dohoda s MFI stanovila, že položky by měly být vždy pojištěny proti všem rizikům, předkladatel projektu financovanou složku řádně nepojistil.

V důsledku těchto dvou faktorů byly konečné náklady, které byly certifikovány dozorujícím inženýrem a následně schváleny MFI, o 27 % vyšší než nabídková cena.

Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace.

- 47** Jeden silniční projekt zahrnoval v žádosti o grant zmírňující opatření ke kompenzaci emisí (viz bod 20), ale během provádění tato opatření v plném rozsahu neuplatnil (viz rámeček 5). Ani dozorující inženýr, ani MFI neidentifikovali tento problém jako nedostatek vyžadující nápravná opatření a podávání zpráv.

Rámeček 5

Výsadba stromů na kraji dálnice dostatečně nekompenzovala dodatečné emise skleníkových plynů

Jedna žádost o grant zahrnovala rozpočet ve výši 1,05 milionu EUR na výsadbu stromů a obnovu vegetace.

Během naší návštěvy jsme zjistili, že silnice byla postavena, ale výsadba stromů a obnova vegetace nebyly viditelné.

Předkladatel projektu vysvětlil, že výsadba a obnova vegetace byly možné pouze v určitých oblastech. Obdrželi jsme faktury pouze ve výši 35 000 EUR (přibližně 3 % z rozpočtu ve výši 1,05 milionu EUR). Předkladatel projektu vysvětlil, že zbývajících 97 % rozpočtu na výsadbu a obnovu vegetace bylo použito na financování sítí pro stabilizaci svahů (viz fotografie níže).

Navzdory nižšímu využití rozpočtu na obnovu vegetace vysadil předkladatel projektu řadu rostlin, které překročily původní odhady. Ty byly ale vysázeny na mnohem menší ploše, což vedlo k příliš vysoké hustotě vegetace na to, aby byla udržitelná.

Obrázek 2 | Svah chráněný stabilizační sítí



Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace a návštěvy na místě.

- 48** Mezinárodní finanční instituce mohou provádět dodatečné kontroly tím, že najmou *ad hoc* konzultanty, aby se například ověřilo, zda bylo dosaženo očekávané kvality a množství prací. Zaznamenali jsme dva příklady takových dodatečných kontrol, které MFI pomohly získat lepší přehled o technických aspektech stavebních prací. Ačkoli tyto kontroly představují pro příslušné MFI dodatečné náklady, konstatovali jsme jejich užitečnost, zejména pro monitorování složitých projektů.
- 49** Na základě stávajících ujednání se Komise spoléhá na dohled MFI, aby zajistila vyplácení grantů na základě způsobilých nákladů. Jakmile jsou tyto náklady potvrzeny MFI, jak je popsáno v [rámečku 4](#), Komise není schopna odhalit potenciální případy zneužití finančních prostředků EU, a proto nemůže přijmout nezbytná nápravná opatření, pakliže se nerozhodne pro specifická opatření jako například monitorovací návštěvy nebo kontroly.

Komise nemá účinné postupy pro monitorování zpoždění a zajištění udržitelnosti a viditelnosti EU

Komise nemá dostatečně podrobné a aktuální informace o zpožděních při provádění projektů

- 50** Podle pravidel správy WBIF Komise provádění grantů přímo nesleduje, neboť za to odpovídají mezinárodní finanční instituce. Namísto toho se Komise při shromažďování informací opírá o několik mechanismů. Posuzovali jsme, zda Komise získávala aktuální a úplné údaje pro dohled nad prováděním projektů.
- 51** Hlavní mezinárodní finanční instituce každoročně nahrávají výroční zprávu o provádění každého projektu, kterému je poskytnut grant WBIF, do monitorovacího a informačního systému (MIS) a vykazované informace aktualizují. U všech projektů ve vzorku s výjimkou jednoho jsme však zjistili, že údaje, jako jsou data, fáze realizace a částky vložené do platformy, nebyly aktuální. Dále jsme zjistili, že nahrané výroční zprávy často podrobně neinformovaly o pokroku projektu a problémech s jeho prováděním vedoucích ke zpožděním. V roce 2021 Komise zavedla oddíl pro vysvětlení zpoždění, ale zjistili jsme, že lhůty pro řešení problémů byly u pěti projektů v našem vzorku příliš optimistické.

- 52** Od roku 2019 pořádá Komise dvakrát ročně setkání s hlavními mezinárodními finančními institucemi s cílem projednat hlavní problémy (včetně zpoždění projektů). Krátké zápisy z těchto jednání však dostatečně nepopisují všechny klíčové problémy při provádění. Komise rovněž dvakrát ročně pořádá setkání s předkladateli projektů, na nichž se projednávají dohodnuté milníky. Tyto milníky jsou však pouze orientační a během provádění jsou jejich lhůty pravidelně posouvány.
- 53** Komise neuskutečnila žádné monitorovací návštěvy zaměřené na výsledky s cílem zkontrolovat dopravní projekty a získat přímé znalosti o výkonnosti projektů. Ačkoli delegace EU ve čtyřech zemích zařazených do vzorku nehrály při monitorování projektů žádnou oficiální úlohu, informovaly ústředí Komise o veškerých setkáních s vedoucími mezinárodními finančními institucemi, předkladateli projektů nebo příslušnými orgány. Zjistili jsme, že tyto delegace EU měly obecný přehled o provádění (včetně o zpožděních projektů), ale nebyly systematicky informovány o technických podrobnostech.
- 54** Poradci pracující pro sekretariát WBIF (úřad pro koordinaci mezi Komisí a finančními institucemi) mají v příslušných zemích, kteří s Komisí sdílejí měsíční zprávy. Tyto stručné zprávy se opírají o informace sdílené kanceláři MFI institucí v jednotlivých zemích a OPP předkladatelů projektů a poskytují Komisi informace podobné těm, které sdílejí mezinárodní finanční instituce (viz bod 51). Zjistili jsme rozdíly v tom, jak přesně a rychle tyto měsíční zprávy upozorňovaly na problémy s prováděním (viz příklady v [rámečku 6](#)).

Rámeček 6

Příklady nesrovnalostí při podávání zpráv o problémech s prováděním Komisi

U jednoho z 12 projektů zařazených do vzorku obdrželo ODD na konci února 2024 potvrzení, že řadě stavebních prací provedených v roce 2023 měla být inženýrem odejmuta certifikace z důvodu použití neschváleného betonu. V době našeho auditu v roce 2025 ještě nebylo přijato rozhodnutí o tom, zda je potřebné tyto stavební práce zbourat. To může projekt dále zpoždit, ale tato skutečnost nebyla zahrnuta do měsíčních zpráv koordinačního úřadu, které sdílel s Komisí, ani do výroční zprávy o provádění příslušné MFI za rok 2024.

Naproti tomu jsme našli příklad podávání zpráv, kdy koordinační úřad upozornil na pozastavení stavebních prací z důvodu nedostatečné kvality betonu. Tento problém byl Komisi oznámen v červnu 2025, dva měsíce poté, co k němu došlo.

Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace a návštěv na místě.

- 55** Do každé žádosti o grant zařazené do našeho vzorku zahrnuli předkladatelé projektů omezený počet ukazatelů výstupů a přímých výsledků. Žádosti neobsahovaly ukazatele dopadu, neboť je Komise pro sledování pokroku nepovažovala za užitečné. Ačkoli jsou uvedené ukazatele relevantní, devět schválených žádostí neobsahovalo ukazatele podchycující všechny složky stavebních prací, které mají být dokončeny (viz příklad v [rámečku 7](#)). Komise definuje společné ukazatele výkonnosti od roku 2021 a k říjnu 2025 stále pracovala na metodice agregace výsledků.

Rámeček 7

Příklad ukazatelů, které nepodchycují přesně všechny složky projektu

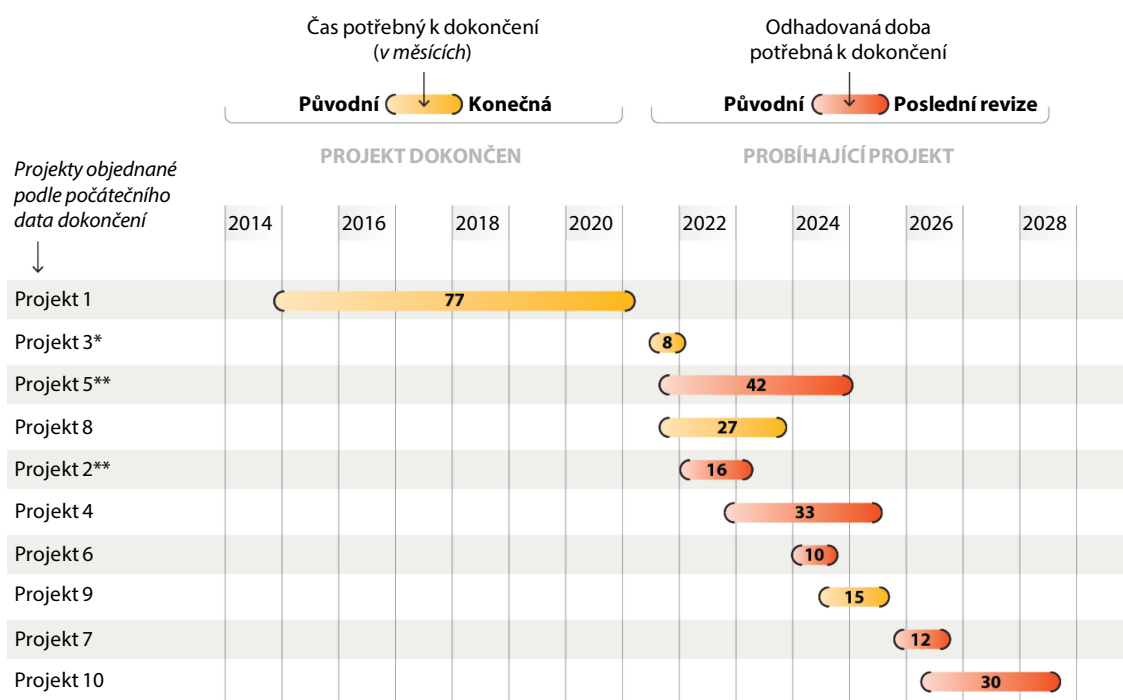
Pokud jde o obnovu jednoho úseku železnice, žádost zahrnovala jako očekávaný výstup celkovou délku koridoru (148 km), a nikoli 66,8 km, které jsou předmětem plánovaných prací. V žádosti rovněž nebyly uvedeny dodatečné stavební práce plánované předkladatelem projektu, jako je počet tunelů, mostů a stanic, které mají být rekonstruovány. Kromě toho nebyl stanoven žádný cíl pro ukazatele výsledků týkající se počtu cestujících a nákladních tun za rok. Požadavek na rychlost, což jedno z kritérií [evropské dopravní sítě](#), nebyl v ukazatelích zohledněn.

Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace.

Komise má omezené prostředky k prosazování včasného provádění projektů

- 56** Posuzovali jsme, zda Komise navrhla a provedla účinná opatření ke snížení zpoždění projektů.
- 57** Od roku 2015 používá Komise k poskytování přehledu o provádění projektů přehled známý jako „přehled konektivity“. Ten zahrnuje „semaforová světla“ pro sledování včasnosti prací. Z [obrázku 11](#) je zřejmé, že u všech projektů v našem vzorku došlo ke zpoždění. Navzdory technické pomoci poskytované všem OPP s výjimkou jednoho stále docházelo ke zpožděním. V době auditu byla tato zpoždění významná (více než dva roky) u šesti projektů, zejména proto, že podrobné návrhy projektů vyžadovaly během provádění změny, což bylo ještě dále komplikováno zpožděními při vydávání povolení.

Obrázek 11 | Zpoždění při dokončování projektů (počáteční v porovnání s konečnými / posledními revidovanými daty dokončení)



Pozn.: datum dokončení dvou projektů dosud nebylo aktualizováno, a proto není na obrázku 11 uvedeno.

* Bez technické pomoci pro oddělení pro provádění projektu (OPP).

** Dodavatelé dosud neposkytli aktualizované odhady, které by odrážely skutečná zpoždění.

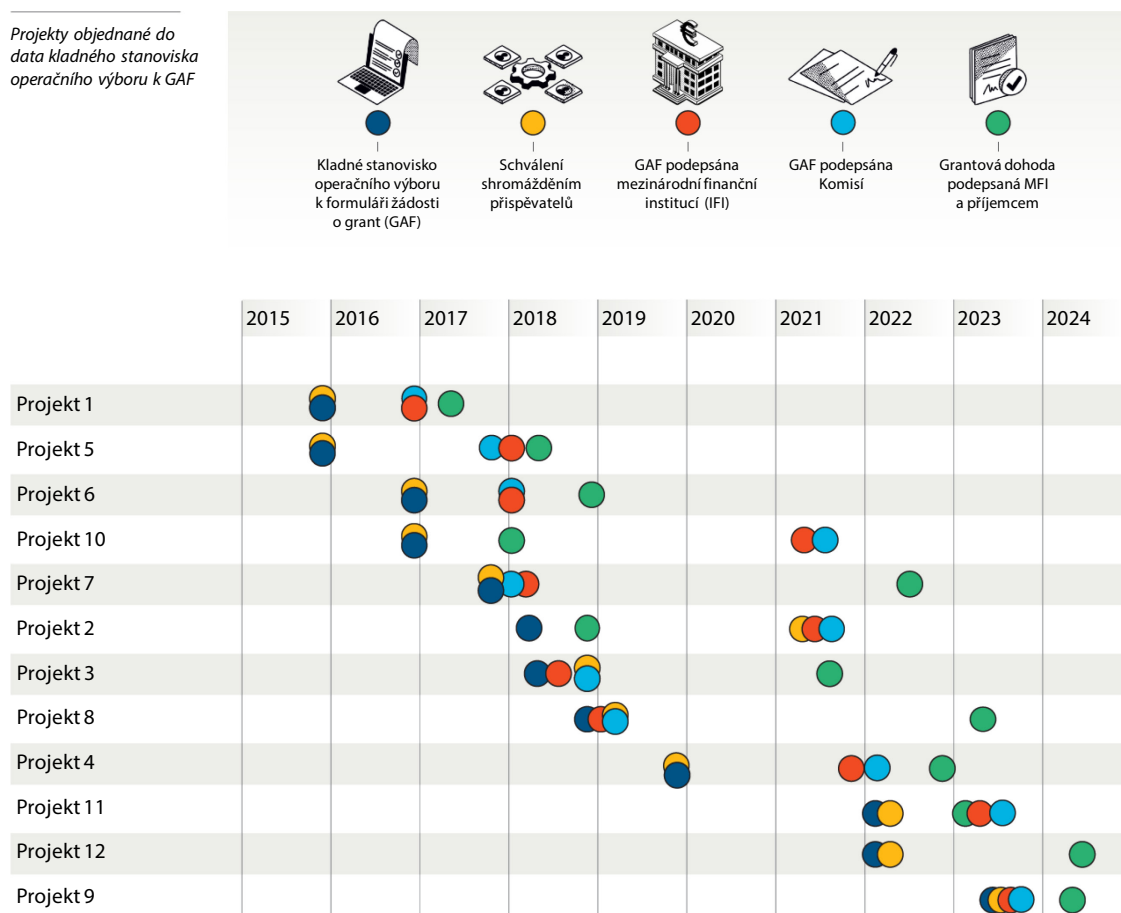
Zdroj: EÚD na základě smluvní dokumentace k červnu 2025.

58 V červenci 2020 zaslala Komise dopisy mezinárodním finančním institucím a vnitrostátním orgánům ohledně přibližně tří projektů zařazených do vzorku, přičemž hlavním účelem bylo získat aktualizované harmonogramy provádění těchto projektů. Po červenci 2020 zaslala Komise podobné žádosti týkající se dalších dvou projektů zařazených do vzorku. Ve většině případů obdržela Komise obecné odpovědi s aktualizovanými harmonogramy. Žádný z těchto dopisů však nezabránil dalším zpožděním po těchto aktualizacích.

59 Na provádění projektů mělo rovněž dopad zpoždění plateb. Po schválení grantu provozní radou a poté shromážděním příspěvateľů podepíše Komise a hlavní mezinárodní finanční instituce formulář žádosti o grant. Předkladatel projektu však nemá finanční prostředky k dispozici, dokud není grantová dohoda podepsána a – v některých zemích – ratifikována vnitrostátními orgány (viz [obrázek 12](#)). Ratifikace podepsané grantové dohody může rovněž proces prodloužit (např. o jeden rok v Bosně a Hercegovině), v závislosti na vnitrostátních orgánech. V našem vzorku museli předkladatelé projektů u pěti projektů zajistit zálohu, zejména proto, že grantové dohody nebyly podepsány nebo ratifikovány.

Obrázek 12 | Zpoždění mezi schválením grantu a podpisem grantové dohody

Projekty objednané do data kladného stanoviska operačního výboru k GAF



Zdroj: EÚD na základě údajů Komise a MFI do června 2025.

- 60** Platby Komise odpovídají předběžnému financování převedenému na účet společného fondu spravovaný EBRD. Ačkoli by mezinárodní finanční instituce měly předvídat vyplácení prostředků na základě skutečné potřeby, zjistili jsme šest případů, kdy Komise vyplácela granty na základě prognóz mezinárodních finančních institucí vyžadujících částky, které byly vyšší, než odůvodňoval finanční a fyzický pokrok projektů. To vedlo k tomu, že finanční prostředky byly do společného fondu převedeny příliš brzy (viz příklad v [rámečku 8](#)). Komise vysvětlila, že před schválením žádostí o vyplácení prostředků ze společného fondu se většinou opírá o prognózy mezinárodních finančních institucí.

Rámeček 8

Příklad zbytečně vysokého předběžného financování ze strany Komise

U jednoho projektu vyplatila Komise společnému fondu 63 % celkové částky odpovídající předběžnému financování ve výši 52 milionů EUR v říjnu 2024 na základě prognózy MFI. Tato prognóza však byla příliš optimistická, neboť do naší návštěvy v červnu 2025 nevznikly žádné náklady, protože zakázka na stavební práce ještě nebyla uzavřena.

Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace.

Bylo zahájeno mnoho projektů, ale pokrok při propojování západního Balkánu s EU je pomalý a udržitelnost projektů je ohrožena

- 61** Deset let po schválení prvních dopravních projektů ve čtyřech zemích zařazených do vzorku jsme zkoumali, zda 12 projektů zařazených do vzorku přineslo hmatatelné výsledky. Posuzovali jsme také, zda Komise definovala ukazatele projektů pro sledování pokroku dosaženého na úrovni projektů i na souhrnné úrovni. Náš vzorek zahrnuje sedm koridorů (viz [příloha II](#)).
- 62** Pro sledování celkového pokroku stanovila Komise tři hlavní ukazatele¹⁰ (růst HDP, hodnotu obchodu se zbožím a službami a index lidského rozvoje), ale nikdy neshromažďovala údaje a nepodávala o nich zprávy. Tyto ukazatele však neumožňují smysluplné posouzení konkrétních účinků projektů WBIF na socioekonomický rozvoj a konkurenceschopnost na západním Balkáně (celkový cíl). Je tomu tak proto, že tento vývoj je ovlivněn různými vnějšími faktory, včetně rozsáhlé podpory mimo rámec investičního rámce pro západní Balkán.

¹⁰ Akční programy pro více zemí na roky 2016, s. 10; 2017–2018, s. 11; 2018–2019, s. 13; a 2020, s. 8.

- 63** Specifickým cílem WBIF v odvětví dopravy je zlepšit propojení v rámci regionu a mezi západním Balkánem a EU¹¹. Při podpisu Smlouvy o Dopravním společenství¹² se země západního Balkánu zavázaly dodržovat cíle evropské dopravní sítě¹³, mezi něž patří dokončení hlavní sítě do roku 2030¹⁴. Komise však neshromažďovala informace o dokončení hlavní **evropské dopravní sítě** na západním Balkáně (viz bod **17**), jako je míra úplnosti (např. délka dokončených a provozovaných úseků na koridor) a dodržování norem pro sítě podporovaných koridorů. Opírá se o zprávy **Dopravního společenství**, které takové podrobné informace pro každý koridor neobsahují. Tyto informace jsou k dispozici pouze na výslovnou žádost a Komise je nevyužila ke sledování konkrétních účinků financování z WBIF.
- 64** Dopravní společenství, mezinárodní organizace podporující regionální spolupráci v oblasti dopravy mezi Evropskou unií a západním Balkánem, zveřejňuje od roku 2021 výroční zprávy o provádění **evropské dopravní sítě** na západním Balkáně. Tyto zprávy ukazují celkově pomalý pokrok při zavádění všech norem (viz **rámeček 9**).

Rámeček 9

Pokrok při dosahování norem evropské dopravní sítě na západním Balkáně

Normy evropské dopravní sítě zahrnují:

- elektrifikaci železniční sítě, u níž bylo 65 % hlavní sítě elektrifikováno v roce 2024 (oproti 73 % v roce 2021, prvním roce, kdy byly údaje k dispozici);
- minimální rychlost nákladních vlaků 100 km/h do roku 2030, pro kterou 60 % hlavní sítě splňovalo požadavek na rychlost (oproti 72 % v roce 2021);
- oddělené jízdní pruhy pro oba směry silniční dopravy vytvořením dělícího pásu, který není určen pro dopravu, a odpočívadla každých 100 km podél dálnice do roku 2030. V roce 2024 dosáhla míra souladu hlavní sítě 54 % (oproti 45 % v roce 2021).

Zdroj: EÚD na základě **nařízení (EU) 2024/1679** a zpráv Dopravního společenství o rozvoji orientačních rozšíření transevropské dopravní sítě globální a hlavní sítě na západním Balkáně v letech **2022** a **2024**.

¹¹ Akční programy pro více zemí na roky **2015–2016**, s. 4; **2016**, s. 10; **2017–2018**, s. 11; **2018–2019**, s. 13; a **2020**, s. 8.

¹² Článek 1 a příloha I.1 **Smlouvy o založení Dopravního společenství**.

¹³ Čl. 38 odst. 3 a článek 39 **nařízení (EU) č. 1315/2013**, zrušeného **nařízením (EU) 2024/1679**.

¹⁴ Čl. 6 odst. 1 písm. a) **nařízení (EU) 2024/1679**.

- 65** Pro čtyři země zařazené do vzorku schválila Komise v období od roku 2015 do června 2025 celkem 43 investičních grantů v odvětví dopravy. Do června 2025 bylo zahájeno 22 z těchto investic a šest bylo dokončeno. Čtyři ze šesti dokončených projektů jsou silniční projekty z našeho vzorku v Bosně a Hercegovině a Severní Makedonii, které byly otevřeny pro provoz. Ačkoli je příliš brzy na posouzení výstupů dosažených u čtyř projektů, u nichž se v době auditu nepředpokládalo, že budou dokončeny, u ostatních osmi projektů je situace smíšená (čtyři dokončené a čtyři, které měly být dokončeny). Tři projekty plně dosáhly svých cílů, dva jich dosáhly částečně a tři nebyly v provozu. Více informací o dosažených výstupech a jejich funkčnosti v době auditu u 12 projektů zařazených do vzorku uvádí [příloha III](#).
- 66** Propojení v koridorech, jichž se týkají projekty v našem vzorku, postupují nerovnoměrně (viz [tabulka 1](#)). V Srbsku se podpora odvětví železniční dopravy většinou nachází ve fázi plánování s cílem modernizace pro dosažení norem EU¹⁵. V Severní Makedonii dosud nebyl na bulharské hranici vybudován železniční úsek o délce 23 km, který měl být zahájen v roce 2024, s plánovaným datem dokončení do roku 2030. Pokud jde o Bosnu a Hercegovinu, Komise v červnu 2022 pozastavila dva původně schválené projekty (včetně nepropojených úseků koridoru Vc) z důvodu politické situace v Republice srbské, což je administrativní útvar v severní části země. V Kosovu byly železniční podmínky v době auditu horší než před zahájením projektu. Provoz je od roku 2020 narušen, protože během prací se zřítily některé tunely. Kromě toho není stanoveno žádné předvídatelné datum zahájení stavebních prací v severní části Kosova. V době auditu (červen 2025) nebyly ještě zavedeny signalizace a elektrifikace.

¹⁵ Informativní [přehled WBIF o železničním koridoru X](#).

Tabulka 1 | Současný stav evropské dopravní sítě, které se týká náš vzorek

Koridor v hlavní síti	Země	Celková délka (km)	Dokončeno (km)	V provozu (km)	Spolufinancováno EU (km)	Vybrané projekty v koridoru
Silniční koridor Vc	Bosna a Hercegovina	323,5	144,2	133,3	119,9	3 projekty v celkové délce 19,9 km
Železniční trasa 10	Kosovo	148,0	0,0	0,0	100,2	2 projekty v celkové délce 100,2 km
Železniční koridor X	Srbsko	513,0	0,0	513,0	256,1	1 projekt v celkové délce 17,7 km
Železniční koridor Xc	Srbsko	104,0	0,0	0,0*	104,0	1 projekt v celkové délce 90 km
Silniční koridor VIII	Severní Makedonie	308,0	286,0	286,0	47,2	2 projekty v celkové délce 47,2 km
Železniční koridor VIII	Severní Makedonie	261,0	30,5	30,5	57,4	1 projekt v celkové délce 23 km

Pozn.: *Doprava probíhá za zvláštních podmínek v průběhu stavebních prací. Tato tabulka nezahrnuje dva vybrané projekty vnitrozemských vodních cest, které se týkají koridoru Rýn-Dunaj.

Zdroj: EÚD na základě informací získaných od Dopravního společenství, ze systému MIS a od předkladatele projektu, stav k září 2025.

67 Dále jsme zjistili, že udržitelnost sedmi projektů zařazených do vzorku nebyla plně zajištěna kvůli probíhajícím správním postupům, nedostatku finančních prostředků na pokračování investic, nedostatečné údržbě nebo nevyužívané infrastruktury (viz [příloha III](#)). Příklad nevyužívané infrastruktury je uveden v [rámečku 10](#).

Rámeček 10

Tunel bez napojení na silnici ohrožuje udržitelnost

Náš vzorek zahrnoval tunel o délce 3,2 km, u něhož byly hlavní stavební práce na infrastruktuře dokončeny v září 2023. V době auditní návštěvy bylo k dokončení projektu instalováno elektromechanické zařízení, tunel je však stále odpojen od přilehlých silničních sítí financovaných jinými dárci. Existuje nejen riziko, že tunel zůstane několik let nevyužit z důvodu zpoždění přilehlých silničních prací, ale také to, že bude vyžadovat údržbu a ochranu proti možným škodám.

Zdroj: EÚD na základě projektové dokumentace a návštěvy na místě.

Úloha investičního rámce pro západní Balkán je viditelná, ale podpora EU je viditelná méně

- 68** Všichni příjemci finančních prostředků EU mají obecnou povinnost uvádět původ veškerých obdržených finančních prostředků a zajistit viditelnost tohoto financování EU¹⁶. Zkoumali jsme, zda projekty v našem vzorku kladly dostatečný důraz na financování z EU pomocí vhodných komunikačních prostředků, jako jsou sociální média, akce, zprávy a výstavní panely. Posledně uvedené panely musí být postaveny vedle přístupových cest k místu, kde se opatření provádí, a musí zůstat na místě od okamžiku zahájení opatření do šesti měsíců po jeho dokončení¹⁷.
- 69** Až na dvě výjimky byly součástí projektů v našem vzorku 12 projektů panely s informacemi o podpoře EU. U jednoho ze dvou projektů s problémy viditelnosti EU dodavatel zpřístupnil veřejnosti dva billboardy, které však pouze uznaly podporu hlavních mezinárodních finančních institucí.

¹⁶ Články 24 a 25 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 447/2014 a čl. 18 odst.1 nařízení (EU) 2021/1529.

¹⁷ *Communication and visibility manual* pro externí akce Evropské unie roku 2009, s. 20; *Communication and visibility in EU-financed external actions* z roku 2018, s. 21.

- 70** Mezinárodní finanční instituce musí ve svých výročních zprávách o provádění informovat o nákladech vzniklých v souvislosti s činnostmi v oblasti zviditelnění. Tyto finanční informace chyběly u čtyř grantů ve vzorku, na které dohlížely dva mezinárodní finanční instituce. V důsledku toho nebylo možné posoudit provedené činnosti a jejich účinnost, pokud jde o zajištění viditelnosti EU. U jednoho z těchto grantů hlavní mezinárodní finanční instituce vysvětlila, že na zviditelnění nebyly vynaloženy žádné finanční prostředky WBIF, přestože žádost obsahovala rozpočet ve výši 20 000 EUR.
- 71** U tří dalších grantů v našem vzorku jmenovala jedna mezinárodní finanční instituce specializovanou osobu, která bude koordinovat činnosti v oblasti viditelnosti, pořádat akce a vytvářet obsah (např. videa, multimediální obsah, fotografie a zprávy v sociálních médiích). Zjistili jsme, že tato IFI použila rozpočty na zviditelnění grantů na výplatu platů této osoby na podporu činností dané IFI na západním Balkáně a pouze v omezené míře činností EU. Podobně interní monitorovací zpráva, kterou si vyžádala Komise, konstatovala, že podpora WBIF je spojena především s mezinárodními finančními institucemi, a nikoli s EU.

- 72** V zájmu zlepšení viditelnosti EU jsme zaznamenali pozitivní příklad, kdy delegace EU v Bosně a Hercegovině navrhla, aby k tabulím požadovaným během stavebních prací podle pokynů EU pro viditelnost byly přidány další billboardy. Po jednáních se dvě mezinárodní finanční instituce dohodly na společném sdělení, které bylo vhodné pro všechny dárce (viz [obrázek 3](#)).

Obrázek 3 | Nápis na billboardu: „Pomáháme Bosně a Hercegovině vybudovat koridor 5C (Vc)“



Zdroj: EÚD.

Tuto zprávu přijal senát III, jemuž předsedá Marius Hyzler, člen Účetního dvora,
v Lucemburku na svém zasedání dne 28. dubna 2026.

Za Účetní dvůr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tony Murphy', with a small horizontal line at the end.

Tony Murphy
předseda

Přílohy

Příloha I – O auditu

Komise podporuje odvětví dopravy na západním Balkáně prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán (WBIF)

- 01** V roce 2008 vyzvala [Rada](#) Komisi a mezinárodní finanční instituce, aby sdružily zdroje a financovaly prioritní projekty v oblasti infrastruktury na západním Balkáně. Středobodem [politiky rozšíření EU](#) jsou země západního Balkánu – Albánie, Bosna a Hercegovina, Kosovo¹, Černá Hora, Severní Makedonie a Srbsko.
- 02** V prosinci 2009 Komise ve spolupráci s Evropskou investiční bankou ([EIB](#)), Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj ([EBRD](#)) a Rozvojovou bankou Rady Evropy a s podporou členských států EU zahájila investiční rámec pro západní Balkán (WBIF) s cílem koordinovat a směřovat technickou a finanční podporu dárců pro země západního Balkánu prostřednictvím jednotného kontaktního místa. Rámec WBIF mobilizuje další investice kombinováním grantů² s půjčkami³ prostřednictvím společného evropského fondu pro západní Balkán (dále jen „společný fond“)⁴.
- 03** K WBIF se následně připojily německá rozvojová banka Kreditanstalt für Wiederaufbau, Evropský investiční fond, Francouzská agentura pro rozvoj (*Agence française de développement*) a skupina Světové banky – včetně Mezinárodní finanční korporace.

¹ Tímto označením (používaným v tomto stanovisku) nejsou dotčeny postoje k otázce statusu a označení je v souladu s [rezolucí Rady bezpečnosti OSN 1244/1999](#) a se [stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova](#).

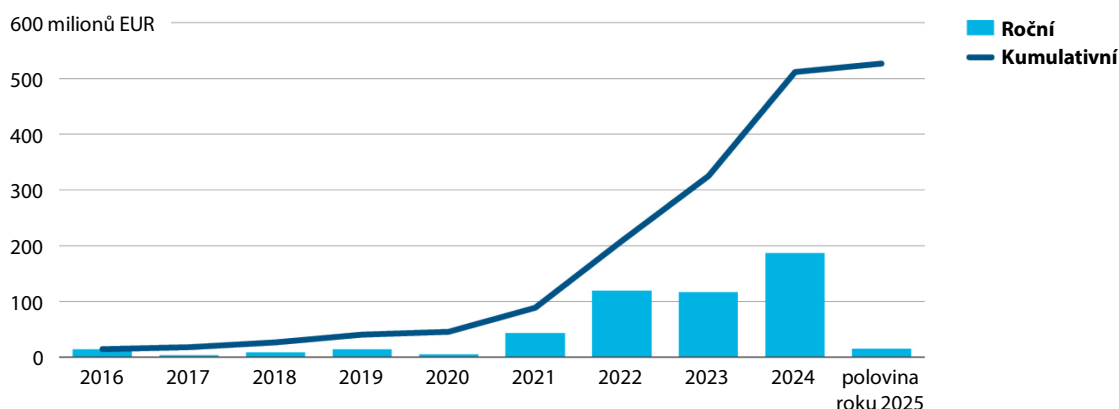
² Závěry Rady z roku 2008, [Investiční rámec pro západní Balkán](#).

³ Příloha [prováděcího rozhodnutí Komise, kterým se přijímá akční program pro více zemí v oblasti konektivity na rok 2020](#), s. 4.

⁴ [The European Investment Bank in the Western Balkans](#), s. 17.

- 04** V zájmu řešení nedostatečného rozvoje infrastruktury na západním Balkáně Komise – prostřednictvím [berlínského procesu](#) zahájeného v roce 2014 – uznala význam propojení regionu s hlavní [evropskou dopravní sítí](#) prostřednictvím investic do strategických projektů dopravní infrastruktury.
- 05** WBIF je platforma pro přípravu, výběr a financování strategických investičních projektů na západním Balkáně.
- 06** Komise prostřednictvím WBIF podporuje na západním Balkáně šest odvětví (udržitelná doprava, čistá energie, životní prostředí a klima, soukromý sektor, lidský kapitál a digitální budoucnost). Lepší infrastruktura pomáhá zmenšovat [investiční mezeru](#) a je krokem ke splnění přístupových kritérií EU⁵. Od roku 2015 do poloviny roku 2025 vyplatila Komise do společného fondu na dopravní projekty 527 milionů EUR z nástroje předvstupní pomoci (NPP) II a III (viz [obrázek 1](#)).

Obrázek 1 | Kumulatивní a roční platby EU do společného fondu na dopravní projekty (od roku 2016 do poloviny roku 2025)



Pozn.: Komise v roce 2015 neprovedla žádné platby.

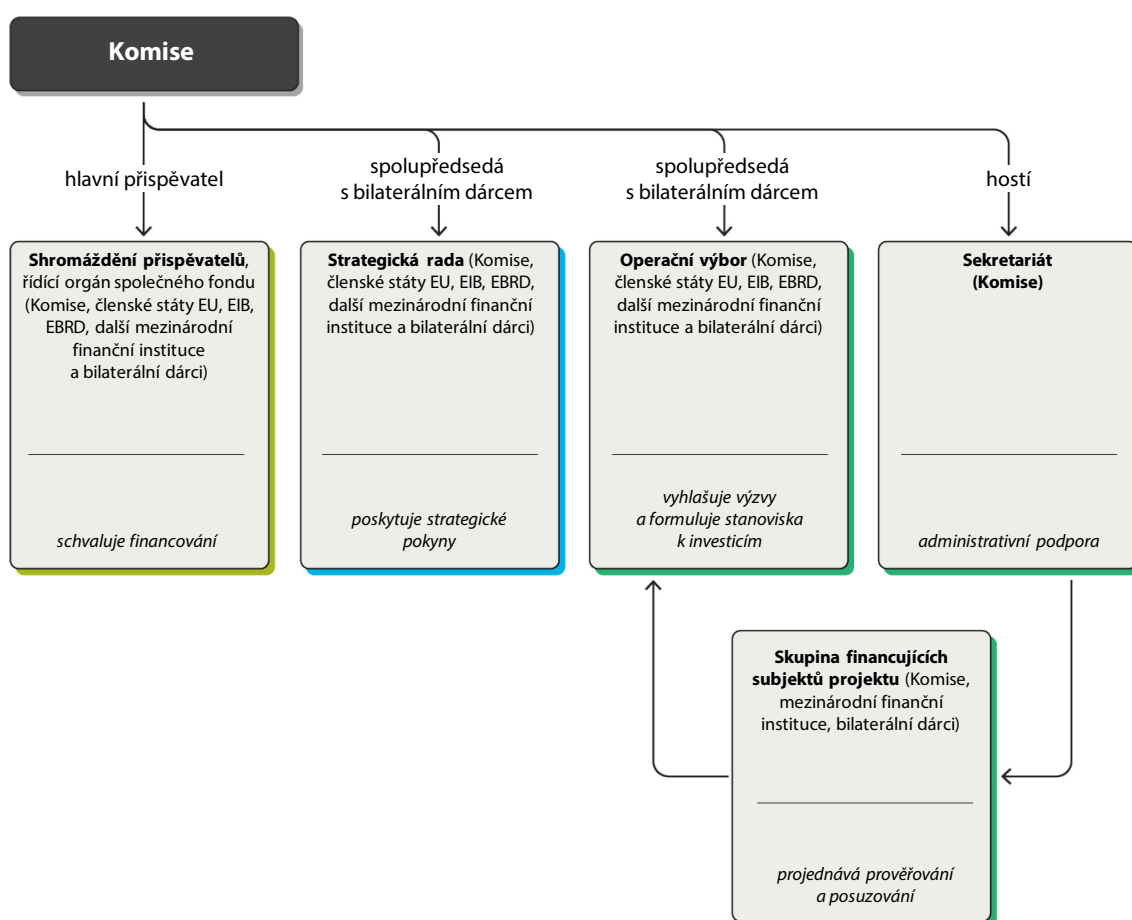
Zdroj: EÚD na základě údajů z prognózy společného fondu z ledna 2026.

⁵ Pracovní dokument útvarů Komise z roku 2020: zpráva o [Bosně a Hercegovině](#), s. 93; [Kosovu](#), s. 95; [Srbsku](#), s. 86; a [Severní Makedonii](#), s. 55 a 76.

Úlohy a odpovědnost

- 07** Společný fond sdružuje příspěvky Komise, mezinárodních finančních institucí a bilaterálních dárců. Správou společného fondu jsou pověřeny EBRD a EIB (jako spolusprávci). Oba mezinárodní finanční instituce jsou dlouhodobými partnery při vytváření, realizaci a provádění investičního rámce pro západní Balkán⁶. Hlavními řídicími orgány zapojenými do investičního rámce pro západní Balkán jsou shromáždění přispěvatelů, strategická rada, provozní rada a skupina poskytovatelů finančních prostředků na projekty. Úlohy a složení hlavních orgánů WBIF, v nichž Komise hraje roli shrnuje [obrázek 2](#).

Obrázek 2 | Úloha Komise ve správě investičního rámce pro západní Balkán



Zdroj: EÚD na základě jednacího řádu WBIF.

⁶ Příloha prováděcího rozhodnutí Komise, kterým se přijímá akční program pro více zemí v oblasti konektivity na rok 2020, s. 13.

- 08** Jako hlavní přispěvatel hraje Komise při rozhodování v rámci WBIF klíčovou úlohu. Od zřízení společného fondu do roku 2024 poskytla Komise 898,6 milionu EUR (85,9 % z celkových příspěvků) do fondu pro všechna odvětví, včetně dopravy⁷. Poskytuje granty na vytváření pákového efektu u půjček od mezinárodních finančních institucí určených na spolufinancování vybraných projektů. Cílem je posílit konektivitu na západním Balkáně.
- 09** V době našeho auditu měla sama Komise (Generální ředitelství pro rozšíření a východní sousedství – GŘ ENEST) jeden tým odpovědný za všechny veřejné investice, včetně odvětví dopravy. Na úrovni jednotlivých zemí má každá delegace EU jednu kontaktní osobu, která koordinuje činnosti investičního rámce pro západní Balkán, a může rovněž zapojit odborné pracovníky. Komise najala konzultanty (koordinální úřad pro finanční instituce), aby pomáhali v oblastech, jako je prověřování, činnosti sekretariátu (organizace zasedání) a monitorování projektů prostřednictvím zástupců zemí.
- 10** Vnitrostátní orgány žádají o granty ve prospěch předkladatelů projektů. Předkladatelé projektů odpovídají za přípravu a realizaci projektu, včetně studií, zadávání zakázek a dohledu nad pracemi.
- 11** EBRD, EIB a Světová banka – jako hlavní mezinárodní finanční instituce – byly odpovědné za koordinaci úvěrů na projekty zařazené do vzorku a za dohled nad jejich prováděním. Tři kontrolované mezinárodní finanční instituce zajistily své zastoupení v přijímajících zemích prostřednictvím místních nebo regionálních kanceláří a poskytováním podpory *ad hoc* z ústředí.

Rozsah a koncepce auditu

- 12** V předchozích letech jsme zveřejnili několik zpráv o západním Balkánu. Týkaly se auditů [předvstupní pomoci zaměřené na posílení správní kapacity a právního státu](#) a zveřejnili jsme rovněž stanovisko ke zřízení [nástroje pro reformy a růst](#).
- 13** V rámci tohoto auditu jsme zkoumali, zda Komise zajistila, aby investiční rámec pro západní Balkán účinně přispíval k rozvoji dopravní infrastruktury na západním Balkáně, která je napojena na hlavní síť EU. Posuzovali jsme, zda Komise zavedla v rámci WBIF postupy pro účinný:
- výběr dopravních projektů;
 - dohled nad prováděním projektů,
 - účinné monitorování a vykazování.

⁷ [WBIF Annual Report 2024](#), s. 29.

- 14** Audit nezahrnoval financování z Nástroje pro reformy a růst, protože ten byl zřízen v roce 2024, ani jsme nezkoumali postupy pro poskytování grantů na technickou pomoc. Kromě toho jsme nekontrolovali přesnost projektových výdajů, neboť Komise do konce našeho auditu žádný z projektů zařazených do vzorku finančně neschválila.
- 15** Audit se týká desetiletého období od podání prvních žádostí o grant v roce 2015 do června 2025, kdy jsme prováděli návštěvy na místě. V období od roku 2015 do poloviny roku 2025 vyčlenila Komise na 55 dopravních projektů na západním Balkáně částku celkem 2 665 milionů EUR. Finanční prostředky EU přidělené ve čtyřech zemích, které jsme navštívili (Bosna a Hercegovina, Kosovo, Severní Makedonie a Srbsko), činily celkem 2 115 milionů EUR (viz [tabulka 1](#)).

**Tabulka 1 | Schválené granty investičního rámce pro západní Balkán |
v milionech EUR (od roku 2015 do poloviny roku 2025)**

Země	Celková schválená částka EU	Celková částka EU ve vzorku
Bosna a Hercegovina	914,8	61,5
Kosovo	158,6	55,8
Severní Makedonie	292,9	84,6
Srbsko	748,6	139,7
Celkem	2 114,9	341,6

Zdroj: EÚD na základě údajů z monitorovacího a informačního systému Komise.

- 16** Vybrali jsme vzorek 12 dopravních projektů z hlavní evropské dopravní sítě (viz [příloha II](#)) v hodnotě 341,6 milionu EUR (16,2 % celkových finančních prostředků vyčleněných na odvětví dopravy v zemích zařazených do vzorku), a to na základě významnosti a úrovně dokončení, abychom v co největší míře přezkoumali pokročilé projekty a různé sítě (silnice, železnice a vnitrozemské vodní cesty).
- 17** Prověřovali jsme postupy WBIF. Konkrétně jsme analyzovali: úlohu Komise v prověřovacích a výběrových řízeních; postupy hlavních mezinárodních finančních institucí k zajištění účinného dohledu během procesu zadávání veřejných zakázek a provádění projektů, neboť Komise přenesla zadávání veřejných zakázek a provádění na hlavní mezinárodní finanční instituce; monitorovací opatření pro informování Komise, jako je MIS, monitorovací zprávy a zápisy z jednání.

- 18** Ověřovali jsme důkazní informace z dokumentárních přezkumů, rozhovorů, návštěv na místě a údajů v systému MIS, abychom potvrdili naše zjištění. Naše [auditní metodika](#) je v souladu s mezinárodními auditorskými standardy vydanými [Mezinárodní organizací nejvyšších kontrolních institucí \(INTOSAI\)](#).
- 19** Komise přijala významné závazky týkající se infrastruktury ve všech odvětvích (včetně dopravy) na západním Balkáně. Příspěvky EU do společného fondu pocházejí z těchto zdrojů:
- 0,9 miliardy EUR prostřednictvím programů NPP II pro více zemí v oblasti konektivity na období 2015–2020;
 - [Hospodářský a investiční plán EU pro západní Balkán](#) na období 2021–2027, který byl zahájen v roce 2021 s [investicemi ve výši až 30 miliard EUR](#), včetně 9 miliard EUR ve formě grantů EU prostřednictvím NPP III, má mimo jiné za cíl podpořit odvětví dopravy s cílem přiblížit západní Balkán EU⁸;
 - [nástroj pro reformy a růst pro západní Balkán](#), který byl přijat v roce 2024. Tento příspěvek může dosáhnout 3 miliard EUR, pokud přijímající země postupují v rámci svých programů reforem podle plánu⁹.
- 20** Vzhledem ke zvýšeným příspěvkům do investičního rámce pro západní Balkán očekáváme, že naše zjištěnílepší způsob, jakým Komise vybírá a monitoruje projekty investičního rámce pro západní Balkán financované EU a podává o nich zprávy.

⁸ [Economic and Investment Plan - Endorsed Flagship Investments 2020–2024](#), s. 2.

⁹ [2023 WBIF key achievements](#) s. 7.

Příloha II – Seznam projektů zařazených do vzorku

Číslo projektu	Přijímající země	Stěžejní iniciativa EU	Koridor v hlavní síti	Typ sítě	Částka přijatého grantu bez prováděcích a správních poplatků (v tis. EUR)	Rok přijetí
1*	Bosna a Hercegovina	Spojení severu s jihem	Silniční koridor Vc	Silnice o délce 10,7 km	24 540	2015
2*	Bosna a Hercegovina	Spojení severu s jihem	Silniční koridor Vc	Silnice o délce 3,2 km	19 000	2018
3	Bosna a Hercegovina	Spojení severu s jihem	Silniční koridor Vc	Silnice o délce 6 km	14 940	2018
4	Bosna a Hercegovina	Spojení východu a západu	Rýnsko-dunajský hlavní koridor	Vnitrozemská vodní doprava (přístavní zařízení) a železnice 6,3 km	3 020	2019
5*	Kosovo	Spojení severu s jihem	Železniční trasa 10	Železniční úsek o délce 66,8 km	38 540	2015
6*	Kosovo	Spojení severu s jihem	Železniční trasa 10	Železniční úsek o délce 33,4 km	17 240	2016
7*	Severní Makedonie	Spojení východu a západu	Železniční koridor VIII	Železniční úsek o délce 34 km	68 626	2017

Číslo projektu	Přijímající země	Stěžejní iniciativa EU	Koridor v hlavní síti	Typ sítě	Částka přijatého grantu bez prováděcích a správních poplatků (v tis. EUR)	Rok přijetí
8	Severní Makedonie	Spojení východu a západu	Silniční koridor VIII	Železniční úsek o délce 13,2 km	2 470	2018
9	Severní Makedonie	Spojení východu a západu	Silniční koridor VIII	Železniční úsek o délce 23 km	13 508	2023
10	Srbsko	Spojení východu a západu	Železniční koridor Xc	Železniční úsek o délce 80 km	43 730	2016
11	Srbsko	Spojení východu a západu	Železniční koridor X	Železniční úsek o délce 17,7 km	80 150	2022
12	Srbsko	Spojení východu a západu	Rýnsko-dunajský hlavní koridor	Vnitrozemská vodní cesta (21 potopených plavidel)	15 850	2022
CELKEM					341 614	

Pozn.: *Podpora EU/WBIF obdržena na podrobnou projektovou studii.

Příloha III – Hodnocení projektů provedené EÚD

- Uspokojivá
- Určité nedostatky
- Významné nedostatky
- Závěr zatím nelze učinit

Číslo projektu	VYUŽITÍ				PROVÁDĚNÍ			
	Konektivita	Udržitelná doprava	Zralý v době podání žádosti	Zahájení provádění podle plánu v žádosti	Dosažené výstupy	Včasné dokončení, jak bylo původně plánováno	Funkční v době auditu, podle plánu	Udržitelnost
1					Silnice o délce 10,7 km otevřená pro dopravu, včetně mostu a přechodů otevřených pro dopravu, které nejsou plně funkční			
2					Silnice (tunel) o délce 3,2 km postavena, ale ne v provozu			
3					Silnice o délce 6 km, včetně mýtné stanice a mostu, v provozu			
4					Přístavní zařízení stojí a jsou v provozu, ale výstavba železnice probíhá			
5					Železniční koleje, nádraží, tunely a mosty – probíhá rekonstrukce			
6					Železniční koleje, nádraží a mosty – probíhá rekonstrukce			
7					Probíhá výstavba nebo rekonstrukce železničních kolejí, nádraží, tunelů a mostů, ale signalizace a telekomunikace čekají na uzavření smlouvy			
8					Silnice o délce 13,2 km postavena a v provozu			
9					Dokončení terénní úpravy svahů a otevření silnice pro dopravu			
10					Probíhá rekonstrukce nebo výstavba železničních kolejí, nádraží a mostů			
11					Dosud nezahájena			
12					byly vyzdvženy 4 z 21 lodí			

Zkratky

Zkratka	Vysvětlení
EBRD	Evropská banka pro obnovu a rozvoj
EIB	Evropská investiční banka
MFI	Mezinárodní finanční instituce
MIS	Monitorovací a informační systém
NPP	Nástroj předvstupní pomoci
OPP	Oddělení pro provádění projektů
WBIF	Investiční rámec pro západní Balkán

Glosář

Pojem	Definice/vysvětlení
Analýza nákladů a přínosů	Porovnání odhadovaných nákladů na navrhovaný postup s očekávanými přínosy.
Delegace EU	Diplomatické zastoupení EU ve třetích zemích.
Efekt mrtvé váhy	Situace, kdy by určitá činnost financovaná z prostředků EU pokračovala i bez získání grantu.
Evropský společný fond pro západní Balkán	Sdružené finanční zdroje poskytované prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán a spravované Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj a Evropskou investiční bankou.
Hlavní mezinárodní finanční instituce	Banka, která dohlíží na posuzování a provádění rozvojového projektu a koordinuje poskytování podpory od více věřitelů.
Hospodářský a investiční plán	Iniciativa EU přijatá v roce 2020 na podporu socioekonomického rozvoje na západním Balkáně, včetně investic do dopravní infrastruktury, po níž v roce 2023 následoval plán růstu EU pro stejný region.
Hrubý domácí produkt	Základní měřítko celkové velikosti ekonomiky určité země.
Index lidského rozvoje	Měřítko pokroku zemí na základě průměrné střední délky života, počtu let vzdělávání a úrovně příjmů.
Investiční rámec pro západní Balkán	Ujednání, které kombinuje různé metody financování (např. granty nebo půjčky) na podporu socioekonomického rozvoje v zemích západního Balkánu se zaměřením zejména na projekty v oblasti infrastruktury.
Jednotný seznam projektů	Ústřední seznam projektů, které přijímající země upřednostnily a které mohou být spolufinancovány v rámci investičního rámce pro západní Balkán.
Kombinování zdrojů financování	Kombinování grantů EU s úvěry z veřejných a soukromých zdrojů.
Konektivita	V souvislosti s dopravou propojení sítí silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy usnadňující pohyb osob a zboží.
Koordinační úřad pro finanční instituce	Poskytovatel služeb financovaný Komisí, který podporuje práci sekretariátu WBIF.
Medián	Středová hodnota datového souboru.
Mezinárodní finanční instituce	Banka zřízená více než jednou zemí s cílem poskytovat finanční podporu a odborné poradenství v souvislosti s rozvojovými cíli a podporovat mezinárodní hospodářskou spolupráci a stabilitu.
Národní koordinátor NPP	Úředník v každé přijímající zemi odpovědný za koordinaci projektů financovaných z NPP a za spolupráci s Komisí.
Nástroj předvstupní pomoci	Nástroj EU pro budování technické a správní kapacity kandidátských zemí a potenciálních kandidátských zemí.

Nepřímé řízení	Způsob plnění rozpočtu EU, při němž Komise svěřuje provádění úkolů jiným subjektům (například mezinárodním finančním institucím).
Pařížská skupina	Zástupci Komise, vedoucích mezinárodních finančních institucí a spolupředsedy dárců obou stran, kteří se pravidelně scházejí po prověření žádostí o grant a před zasedáními skupiny financujících projektů.
Provozní rada	Subjekt složený ze členů Komise, členských států EU, mezinárodních finančních institucí a bilaterálních dárců, který odpovídá za prověřování, posuzování a schvalování projektů způsobilých pro investiční rámec pro západní Balkán.
Předkladatel projektu	Subjekt – obvykle veřejný –, který má prospěch z dopravní infrastruktury a je za ni odpovědný.
Řídící výbor	Subjekt složený ze členů Komise, mezinárodních finančních institucí a bilaterálních dárců, který byl do roku 2021 odpovědný za prověřování, posuzování a schvalování projektů způsobilých pro investiční rámec pro západní Balkán.
Shromáždění přispěvatelů	Řídící orgán přispěvatelů do společného evropského fondu pro západní Balkán; určuje hlavní směřování společného fondu a sleduje jeho finanční zdroje a platby.
Skupina financujících subjektů projektu	Zástupci Komise, mezinárodních finančních institucí a dárců, kteří sestaví užší seznam investičních projektů.
Strategická rada	Subjekt složený ze členů Komise, členských států EU, mezinárodních finančních institucí a bilaterálních dárců, který zajišťuje strategické pokyny a dozor nad výběrem a realizací investičních projektů způsobilých pro investiční rámec pro západní Balkán.
Studie proveditelnosti	Posouzení, zda je navrhovaná metoda, plán nebo dílo proveditelné nebo přiměřené.
Transevropská dopravní síť	Síť přeshraniční dopravní, energetické nebo telekomunikační infrastruktury, která byla vybudována, aby podporovala a posilovala fungování jednotného trhu EU tím, že usnadňuje volný pohyb zboží, osob a služeb.
Udržitelná doprava	Pohyb osob a zboží způsobem, který efektivněji využívá zdroje, s konečným cílem snížit emise skleníkových plynů z dopravy.
Udržitelnost	Schopnost finančních prostředků EU nadále dosahovat účinků i poté, co již nejsou poskytovány.
Výroční zpráva o provádění	V kontextu investičního rámce pro západní Balkán dokument předložený Komisi hlavními finančními institucemi a týkající se pokroku projektu v předchozím rozpočtovém roce.

Odpovědi Komise

<https://www.eca.europa.eu/cs/publications/SR-2026-16>

Harmonogram

<https://www.eca.europa.eu/cs/publications/SR-2026-16>

Auditní tým

EÚD ve svých zvláštních zprávách informuje o výsledcích auditů politik a programů EU či tématech z oblasti správy a řízení zaměřených na konkrétní oblasti rozpočtu. Vybírá a koncipuje tyto auditní úkoly tak, aby byl jejich dopad co největší, a zohledňuje přitom rizika pro výkonnost nebo zajištění souladu s předpisy, objem příslušných příjmů či výdajů, očekávaný vývoj, politické zájmy a zájem veřejnosti.

Tento audit výkonnosti provedl auditní senát III, který odpovídá za audit oblastí vnější činnost, bezpečnost a právo a jemuž původně předsedala členka EÚD Bettina Jakobsenová a následně George Marius Hyzler.

Audit vedla členka EÚD Laima Liucija Andrikienėová a podporu jí poskytovali vedoucí kabinetu Tomas Mackevičius a tajemnice kabinetu Aldona Dregvaitėová, vyšší manažeřka Margit Spindeleggerová, vedoucí úkolu Aurelia Petlizaová a auditoři Bertrand Tanguy a Erik Kotlárík. Grafickou podporu zajišťovala Alexandra-Elena Mazilu-Dinaová a administrativní podporu poskytovala Joanna Piotrowiczová.



Zleva doprava: Georgia Pergamaliová, Tomas Mackevičius, Bertrand Tanguy, Laima Liucija Andrikienėová, Erik Kotlárík, Sara Pérez Miguelová, Aldona Dregvaitėová.

AUTORSKÁ PRÁVA

© Evropská unie, 2026

Politiku opakovaného použití dokumentů Evropského účetního dvora (EÚD) upravuje [rozhodnutí Evropského účetního dvora 6-2019](#) o politice týkající se veřejně přístupných dat a opakovaném použití dokumentů.

Pokud není uvedeno jinak (například v jednotlivých upozorněních o ochraně autorských práv), je obsah EÚD vlastněný EU předmětem licence [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licence](#). Opakované použití je tedy obecně povoleno za podmínky, že je uveden zdroj a případné změny jsou označeny. Osoby opakovaně používající obsah EÚD nesmí měnit jeho původní význam či sdělení. EÚD nenese za jakékoli důsledky opakovaného použití odpovědnost.

Pokud konkrétní obsah zobrazuje identifikovatelné fyzické osoby, například na fotografiích zaměstnanců EÚD, nebo zahrnuje díla třetích stran, je nutno získat další povolení.

Je-li takové povolení poskytnuto, ruší a nahrazuje výše uvedené obecné povolení a musí jasně uvádět veškerá omezení týkající se použití.

K použití nebo reprodukci obsahu, který není ve vlastnictví EU, může být nezbytné požádat o svolení přímo držitele autorských práv.

Fotografie na titulní straně: © Lev – stock.adobe.com.

Programové vybavení nebo dokumenty, na něž se vztahují práva průmyslového vlastnictví, jako patenty, ochranné známky, zapsané (průmyslové) vzory, loga a názvy, jsou z politiky EÚD pro opakované použití vyloučeny.

Internetové stránky orgánů a institucí Evropské unie využívající doménu europa.eu obsahují odkazy na stránky třetích stran. Protože nad jejich obsahem nemá EÚD žádnou kontrolu, doporučujeme seznámit se s jejich vlastními zásadami ochrany soukromí a politikou v oblasti autorských práv.

Použití loga EÚD

Logo EÚD nesmí být použito bez předchozího souhlasu EÚD.

HTML	ISBN 978-92-849-7634-8	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/5962977	QJ-01-26-026-CS-Q
PDF	ISBN 978-92-849-7635-5	ISSN 1977-5628	doi:10.2865/0932344	QJ-01-26-026-CS-N

JAK CITOVAT

Evropský účetní dvůr, [zvláštní zpráva 16/2026](#) „Investiční rámec pro západní Balkán – podpora EU řeší potřeby v oblasti konektivity, ale integrace do hlavní dopravní sítě je pomalá“, Úřad pro publikace Evropské unie, 2026.

Státy západního Balkánu se zavázaly dobudovat do roku 2030 hlavní transevropskou síť EU. Prověřovali jsme účinnost podpory EU pro dopravní infrastrukturu na západním Balkáně poskytované prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán. Tato podpora byla zaměřena na připojení regionu k hlavní dopravní síti EU do roku 2030. Zjistili jsme, že ačkoli kontrolované projekty jsou v souladu s uvedenými prioritami v oblasti konektivity, pokrok je zpomalován tím, že jsou vybírány nevyzrálé projekty, a dále rovněž nedostatky v dohledu ze strany finančních institucí. Rovněž monitorování, podávání zpráv a viditelnost EU byly nedostatečné. V těchto oblastech přetrvávají problémy se zpožděními a udržitelností. Vzhledem ke zpoždění v realizaci a k provozním problémům jsme dospěli k závěru, že splnění lhůty 2030 není pravděpodobné. Doporučujeme Komisi, aby zlepšila výběr, monitorování, udržitelnost a také viditelnost projektů.

Zvláštní zpráva EÚD podle čl. 287 odst. 4 druhého pododstavce Smlouvy o fungování EU.



EVROPSKÝ
ÚČETNÍ DVŮR



Úřad pro publikace
Evropské unie

EVROPSKÝ ÚČETNÍ DVŮR
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUCEMBURSKO

Tel.: +352 4398-1

Dotazy: eca.europa.eu/cs/contact
Internetová stránka: eca.europa.eu
Sociální síť: @EUauditors