

Επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια

Η στήριξη της ΕΕ καλύπτει τις ανάγκες συνδεσιμότητας, αλλά η ενσωμάτωση στο κεντρικό δίκτυο μεταφορών εξελίσσεται αργά



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Περιεχόμενα

Σημείο

01-12 | **Κύρια μηνύματα**

01-05 | Το θέμα και η σημασία του

06-12 | Τα ευρήματα και οι συστάσεις μας

13-72 | **Οι παρατηρήσεις μας αναλυτικότερα**

13-34 | Μολονότι τα έργα μεταφορών ικανοποιούν τις ανάγκες συνδεσιμότητας, συχνά ξεκινούν καθυστερημένα

13-21 | Αν και τα έργα ικανοποιούν τις ανάγκες συνδεσιμότητας, υπάρχουν ορισμένες αδυναμίες στην επιλογή τους

22-27 | Κατά τη διαδικασία επιλογής, η Επιτροπή δεν δίνει τη δέουσα προσοχή στην ωριμότητα των έργων

28-30 | Οι επιχορηγήσεις της ΕΕ έχουν προστιθέμενη αξία, αλλά δεν είναι πάντοτε καθοριστικές για την εξασφάλιση δανείων

31-34 | Οι περισσότερες εκτιμήσεις κόστους στις αιτήσεις επιχορήγησης δεν είναι αναλυτικές, γεγονός που δυσχεραίνει την αξιολόγηση του εύλογου χαρακτήρα τους

35-49 | Η Επιτροπή βασίζεται στην εποπτεία που ασκούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η οποία ενίοτε είναι ελλιπής

36-44 | Η Επιτροπή δεν είναι γενικά σε θέση να εξαλείψει τις αδυναμίες της εποπτείας που ασκούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όσον αφορά τους κινδύνους υλοποίησης και τις δημόσιες συμβάσεις

45-49 | Κατά την υλοποίηση των έργων, η Επιτροπή βασίζεται στην εποπτεία που ασκούν χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η οποία είναι ελλιπής

50-72 | Η Επιτροπή δεν διαθέτει αποτελεσματικές διαδικασίες για την παρακολούθηση των καθυστερήσεων και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της προβολής της ΕΕ

50-55 | Η Επιτροπή δεν διαθέτει αρκετά αναλυτικές και ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων

- 56-60 | Η Επιτροπή διαθέτει περιορισμένα μέσα για την επιβολή της έγκαιρης υλοποίησης
- 61-67 | Πολλά είναι τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη, ωστόσο η σύνδεση των Δυτικών Βαλκανίων με την ΕΕ εξελίσσεται αργά, με συνέπεια να κινδυνεύει η βιωσιμότητα των έργων
- 68-72 | Αν και ο ρόλος του WBIF γίνεται αντιληπτός, η στήριξη της ΕΕ είναι λιγότερο ορατή

Παραρτήματα

Παράρτημα Ι – Σχετικά με τον έλεγχο

Παράρτημα ΙΙ – Κατάλογος των έργων του δείγματος

Παράρτημα ΙΙΙ – Αξιολόγηση των έργων από το ΕΕΣ

Συντομογραφίες

Γλωσσάριο

Απαντήσεις της Επιτροπής

Χρονογραμμή

Κλιμάκιο ελέγχου

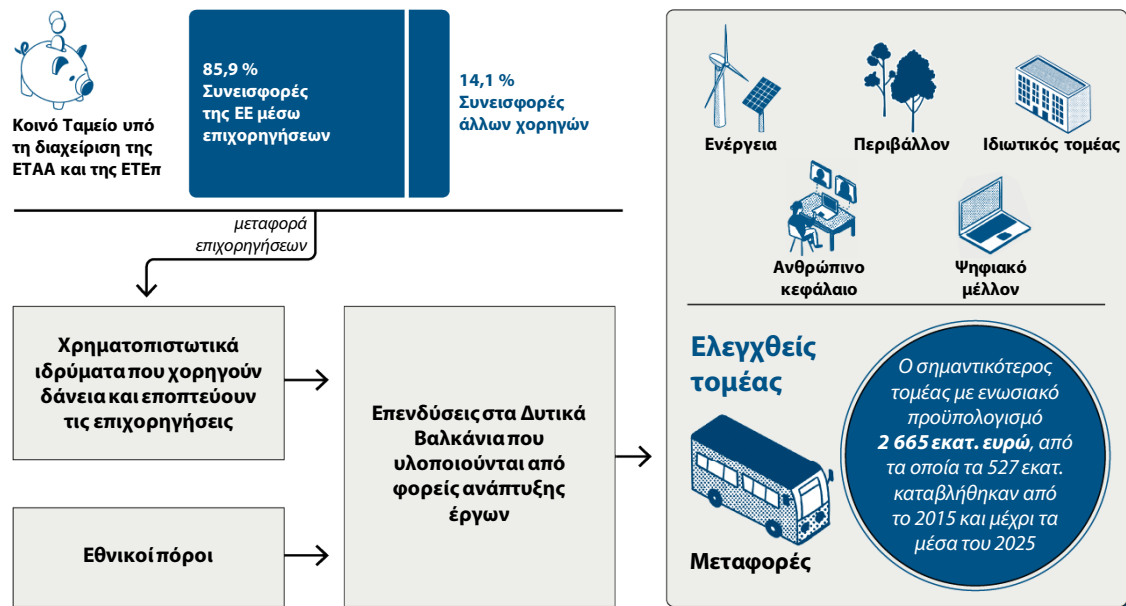
01

Κύρια μηνύματα

Το θέμα και η σημασία του

- 01** Επιθυμώντας να καλύψει τις ελλείψεις σε υποδομές και να επεκτείνει το κεντρικό [διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών της ΕΕ](#) κατά τα πρότυπα της ΕΕ στα Δυτικά Βαλκάνια (εφεξής «το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών») μέχρι το 2030, η Επιτροπή παρέχει χρηματοδότηση μέσω του επενδυτικού πλαισίου για τα Δυτικά Βαλκάνια (WBIF). Η πλατφόρμα αυτή λειτουργεί τόσο ως φόρουμ για την ανταλλαγή αναλύσεων σχετικά με τις επενδυτικές ανάγκες όσο και ως μηχανισμός συνδυαστικής χρηματοδότησης, στο πλαίσιο του οποίου οι επιχορηγήσεις της ΕΕ διευκολύνουν τη χορήγηση δανείων. Η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης και η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων διαχειρίζονται τις συνεισφορές των χορηγών στο WBIF μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινού Ταμείου για τα Δυτικά Βαλκάνια. Το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης (899 εκατομμύρια ευρώ προς το Κοινό Ταμείο από το 2015, ή το 86 %) χορηγείται από την Επιτροπή (βλέπε [γράφημα 1](#)).

Γράφημα 1 | Χρηματοδότηση επενδύσεων μέσω του επενδυτικού πλαισίου για τα Δυτικά Βαλκάνια (2015-μέσα 2025)



Σημ.: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης (ΕΤΑΑ) και Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ).

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του Κοινού Ταμείου.

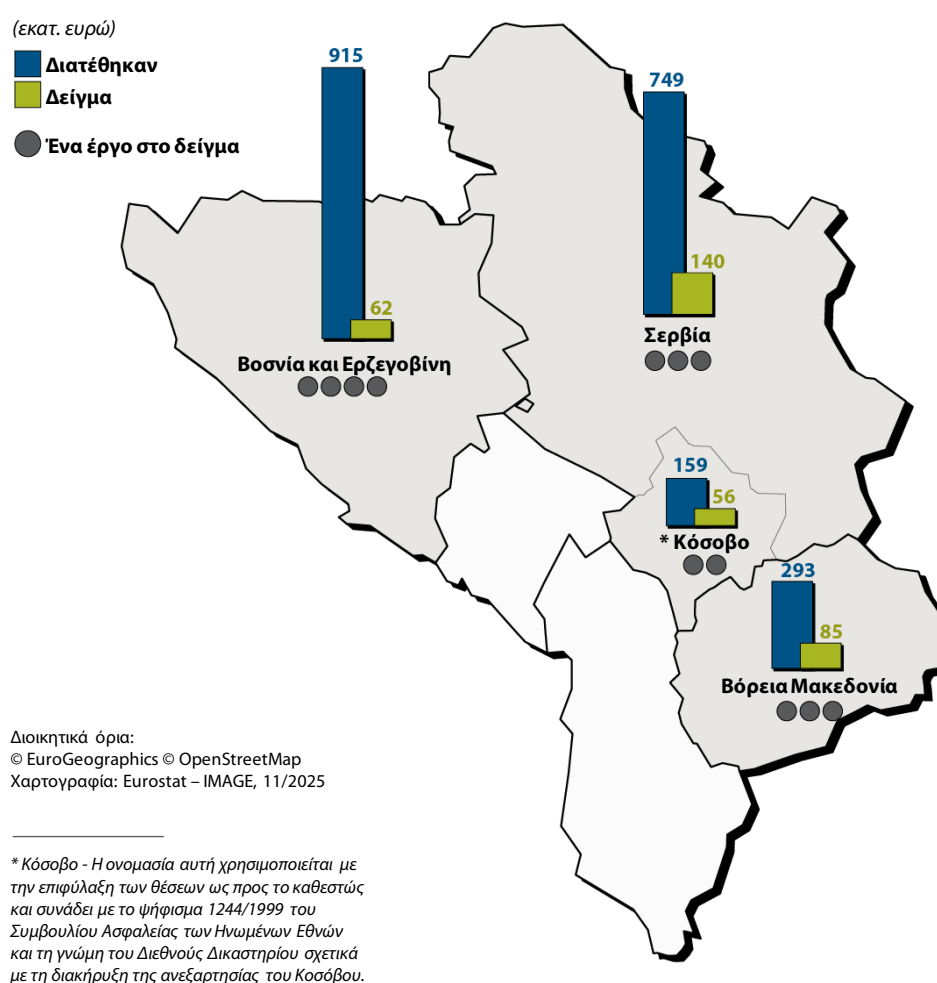
02 Οι φορείς ανάπτυξης έργων υποδομών (συνήθως δημόσιοι κρατικοί φορείς, οργανισμοί ή επιχειρήσεις που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες) είναι υπεύθυνοι για την προκήρυξη των σχετικών διαγωνισμών, τη σύναψη των απαραίτητων συμβάσεων και την υλοποίηση των έργων υπό την εποπτεία των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Τα ιδρύματα αυτά είναι επίσης υπεύθυνα για τον συντονισμό των αξιολογήσεων των έργων και τη χορήγηση δανείων.

03 Εξετάσαμε κατά πόσον η Επιτροπή διασφάλιζε ότι το WBIF συμβάλλει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη υποδομών μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια, οι οποίες να συνδέονται με το κεντρικό δίκτυο της ΕΕ. Αξιολογήσαμε αν η Επιτροπή, ως ο κύριος χορηγός βοήθειας προς το WBIF, είχε καθιερώσει διαδικασίες που να εξασφαλίζουν την αποτελεσματικότητα:

- α) της επιλογής έργων στον τομέα των μεταφορών,
- β) της εποπτείας της υλοποίησης των έργων, και
- γ) της παρακολούθησης και της κατάρτισης των σχετικών εκθέσεων.

04 Εξετάσαμε τις εργασίες της Επιτροπής και τριών από τα επικεφαλής χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και της Παγκόσμιας Τράπεζας) από το 2015 μέχρι και τον Ιούνιο του 2025. Για περισσότερες γενικές πληροφορίες και λεπτομέρειες σχετικά με την εμβέλεια και την προσέγγιση του ελέγχου, βλέπε [παράρτημα Ι](#). Επιλέξαμε δείγμα 12 έργων στον τομέα των μεταφορών ([παράρτημα ΙΙ](#)), τα οποία υλοποιούνταν στη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, στο Κόσοβο¹, στη Βόρεια Μακεδονία και στη Σερβία (βλέπε [γράφημα 2](#)).

Γράφημα 2 | Έργα του δείγματος και αντίστοιχες επιχορηγήσεις (2015-μέσα 2025)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων από το σύστημα παρακολούθησης και πληροφοριών της Επιτροπής.

¹ Ο χαρακτηρισμός αυτός δεν θίγει τις θέσεις ως προς το καθεστώς και είναι σύμφωνος με το ψήφισμα 1244(1999) του Συμβουλίου Ασφαλείας του ΟΗΕ και τη γνωμοδότηση του Διεθνούς Δικαστηρίου για τη διακήρυξη της ανεξαρτησίας του Κοσόβου.

- 05** Διενεργήσαμε τον εν προκειμένω έλεγχο υπό το πρίσμα του στόχου για ολοκλήρωση του κεντρικού ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών μέχρι το 2030 και των αυξημένων ενωσιακών κονδυλίων που διοχετεύονται μέσω του WBIF, το οποίο εξακολουθεί να έχει καθοριστικό ρόλο για το μέσο [διευκόλυνσης μεταρρυθμίσεων και ανάπτυξης για τα Δυτικά Βαλκάνια](#). Ευελπιστούμε τα ευρήματα και οι συστάσεις μας να ενισχύσουν την αποτελεσματικότητα του WBIF ή οποιασδήποτε μελλοντικής στήριξης βασιζόμενης σε παρόμοιο μηχανισμό συνδυαστικής χρηματοδότησης.

Τα ευρήματα και οι συστάσεις μας

- 06** Συνολικά, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή μερίμνησε ώστε το WBIF να συμβάλλει στην επέκταση του κεντρικού ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθώς τα χρηματοδοτούμενα έργα του δείγματός μας ευθυγραμμίζονται με τις προτεραιότητες συνδεσιμότητας τόσο των χωρών των Δυτικών Βαλκανίων όσο και της ΕΕ. Ωστόσο, οι αδυναμίες στην επιλογή των έργων, ιδίως όσον αφορά την ωριμότητά τους, είχαν ως συνέπεια σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση. Η Επιτροπή κατάφερε μόνον εν μέρει να διασφαλίσει την επαρκή εποπτεία από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και να θεσπίσει αποτελεσματικές ρυθμίσεις ως προς την παρακολούθηση και την αναφορά στοιχείων. Κατά συνέπεια, δεν ήταν πλήρως σε θέση να αντιμετωπίζει εγκαίρως τους κινδύνους υλοποίησης, τις καθυστερήσεις και τα ζητήματα βιωσιμότητας. Δεδομένων των καθυστερήσεων στην υλοποίηση και των επιχειρησιακών προκλήσεων, είναι απίθανο να τηρηθεί η προθεσμία του 2030 για την ολοκλήρωση του κεντρικού ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια.

Μολονότι τα έργα μεταφορών ανταποκρίνονται στις ανάγκες συνδεσιμότητας, συχνά ξεκινούν καθυστερημένα

- 07** Ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας, η πηγή της ενωσιακής χρηματοδότησης των έργων του δείγματός μας, απαιτεί από την Επιτροπή να καθορίζει την προτεραιότητα των έργων σύμφωνα με διάφορα κριτήρια, συμπεριλαμβανομένων της συμβολής τους στην κινητικότητα, στις βιώσιμες μεταφορές, στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και της συνάφειάς τους με το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Διαπιστώσαμε ότι όλα τα έργα του δείγματός μας είχαν να κάνουν με το κεντρικό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, το οποίο αποτελεί προτεραιότητα της ΕΕ. Ωστόσο, μέχρι το 2022, η Επιτροπή δεν εστίαζε αρκετά στην επιλογή έργων βιώσιμων μεταφορών, τα οποία να συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Επιπλέον, η Επιτροπή δεν έδινε τη δέουσα προσοχή στην ωριμότητα των έργων που επιλέγονταν, με αποτέλεσμα σημαντικές καθυστερήσεις στην υλοποίηση. Ένα έργο είναι ώριμο, δηλαδή έτοιμο για υλοποίηση, όταν έχουν ολοκληρωθεί και επικαιροποιηθεί όλες οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες (π.χ. ανάλυση κόστους-οφέλους και λεπτομερής σχεδιασμός). Ως εκ τούτου, τα έργα ξεκινούσαν κατά κανόνα με 17μηνη καθυστέρηση (βλέπε σημεία [14-27](#)).



Σύσταση 1

Επιλογή μόνον ώριμων έργων

Η Επιτροπή οφείλει να επιλέγει έργα μόνον όταν οι φορείς ανάπτυξης μπορούν να αποδείξουν ότι οι προπαρασκευαστικές εργασίες έχουν ολοκληρωθεί και επικαιροποιηθεί, καθώς έτσι είναι δυνατή η έγκαιρη έναρξή τους μετά την έγκριση της επιχορήγησης.

Ημερομηνία-στόχος: 2027

- 08** Οι επιχορηγήσεις από το WBIF θεωρούνται δικαιολογημένες, όταν τα οικονομικά έσοδα ενός έργου δεν επαρκούν για την κάλυψη των εξόδων του και εφόσον παράλληλα επιδίωξη είναι η διασφάλιση της ευημερίας του κοινωνικού συνόλου. Ο όρος αυτός ίσχυε για όλα τα έργα του δείγματος. Ωστόσο, εντοπίσαμε τρεις περιπτώσεις στις οποίες οι επιχορηγήσεις δεν ήταν απαραίτητες για την εξασφάλιση δανείων, καθώς οι σχετικές δανειακές συμβάσεις είχαν υπογραφεί πολύ πριν από την υποβολή των αιτήσεων επιχορήγησης. Επιπλέον, οι περισσότερες εκτιμήσεις κόστους που περιλαμβάνονταν στις αιτήσεις επιχορήγησης δεν είναι αρκετά αναλυτικές, γεγονός που δυσχεραίνει την αξιολόγηση του εύλογου χαρακτήρα τους (βλέπε σημεία [29-34](#)).

Η Επιτροπή βασίζεται στην εποπτεία των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, η οποία ενίοτε είναι ελλιπής

09 Για την εποπτεία της υλοποίησης των έργων, η Επιτροπή βασίζεται στα επικεφαλής χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Μολονότι η ίδια εξακολουθεί να φέρει την τελική ευθύνη για την εκτέλεση του προϋπολογισμού της ΕΕ, διαπιστώσαμε ότι:

- δεν ζητούσε από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (π.χ. μέσω των ετήσιων εκθέσεων υλοποίησης) να αποδεικνύουν την εποπτεία που ασκούσαν, ούτε ότι μετρίαζαν τους κινδύνους υλοποίησης· επίσης, δεν ήταν σε θέση να εντοπίσει αδυναμίες στην εποπτεία των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων (βλέπε σημεία [37-44](#)).
- για την εποπτεία της υλοποίησης των έργων βασιζόταν στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, οι εργασίες των οποίων ωστόσο ενίοτε ήταν ελλιπείς (βλέπε σημεία [46-49](#)).



Σύσταση 2

Αποδείξεις από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τις εκτιμήσεις τους και τον μετριασμό των κινδύνων υλοποίησης

Η Επιτροπή οφείλει να διασφαλίζει ότι τα επικεφαλής χρηματοπιστωτικά ιδρύματα της παρουσιάζουν στοιχεία που να αποδεικνύουν:

- α) την εκ μέρους τους εκτίμηση των κινδύνων υλοποίησης (π.χ. ανεπαρκής ικανότητα του φορέα ανάπτυξης του έργου, σύγκρουση συμφερόντων ή μη ανάληψη ευθύνης σε επίπεδο δικαιούχου και σε εθνικό επίπεδο) και των προτεινόμενων μέτρων μετριασμού όταν υποβάλλεται μια αίτηση· και
- β) τα εφαρμοζόμενα μέτρα μετριασμού που εφαρμόζονται κατά τον χρόνο της ετήσιας αναφοράς στοιχείων.

Ημερομηνία-στόχος: 2027

Η Επιτροπή δεν διαθέτει αποτελεσματικές διαδικασίες για την παρακολούθηση των καθυστερήσεων και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της προβολής της ΕΕ

- 10** Για τους σκοπούς της παρακολούθησης, η Επιτροπή βασίζεται σε διάφορους μηχανισμούς συλλογής πληροφοριών σχετικά με την υλοποίηση των έργων, ιδίως δε στις ετήσιες εκθέσεις υλοποίησης των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων. Ωστόσο, οι πληροφορίες αυτές συχνά δεν ήταν αρκετά λεπτομερείς ή ενημερωμένες, ώστε να μπορεί να λάβει μέτρα για τις καθυστερήσεις. Πέραν της καθυστερημένης έναρξής τους, πολλά έργα του δείγματός μας είχαν σημειώσει σημαντικές καθυστερήσεις (άνω της διετίας) και κατά τη διάρκεια της υλοποίησης. Δυστυχώς, όμως, η ικανότητα της Επιτροπής να επιβάλει την έγκαιρη υλοποίηση ήταν περιορισμένη. Παρά τις καθυστερήσεις αυτές, σε ορισμένες περιπτώσεις η Επιτροπή κατέβαλε ποσά που υπερέβαιναν εκείνα που δικαιολογούσε η οικονομική και φυσική πρόοδος των έργων (βλέπε σημεία [51-60](#)).
- 11** Για την παρακολούθηση της συνολικής πρόοδου, η Επιτροπή καθόρισε τρεις βασικούς δείκτες (αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, αξία του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών και δείκτης ανθρώπινης ανάπτυξης). Επισημάνσαμε ότι οι δείκτες αυτοί επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες που δεν έχουν σχέση με το WBIF και, ως εκ τούτου, δεν επιτρέπουν την ουσιαστική αξιολόγηση των συγκεκριμένων επιπτώσεων των αντίστοιχων έργων. Διαπιστώσαμε ότι η Επιτροπή δεν συγκέντρωνε πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό ολοκλήρωσης των διαδρόμων που χρηματοδοτούσε, ούτε σχετικά με το κατά πόσον τα δίκτυα μεταφορών συμμορφώνονταν με τα πρότυπα της ΕΕ. Οι πληροφορίες αυτές θα καθιστούσαν δυνατή τη μέτρηση των συγκεκριμένων αποτελεσμάτων της χρηματοδότησης που παρέχει το WBIF. Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν αργή πρόοδο συνολικά όσον αφορά την επίτευξη συμμόρφωσης με το σύνολο των προτύπων που ισχύουν για το κεντρικό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών μέχρι το 2030 (βλέπε σημεία [62-66](#)).



Σύσταση 3

Βελτίωση της παρακολούθησης της υλοποίησης των έργων

Προκειμένου να βελτιώσει την παρακολούθηση που ασκεί, η Επιτροπή οφείλει:

- α) να λαμβάνει ενημερωμένες και συναφείς πληροφορίες σχετικά με την οικονομική και φυσική πρόοδο, όπως και τους λόγους των καθυστερήσεων, και να βρίσκει αποτελεσματικές λύσεις για τις αναφερόμενες καθυστερήσεις και προβλήματα·
- β) να απαιτεί από τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα να αναφέρουν ενημερωμένα συνολικά στοιχεία για τα έξοδα που πραγματοποιούν και για τα ποσά των επιχορηγήσεων που καταβάλλονται στους δικαιούχους τουλάχιστον δύο φορές ετησίως, και να διασφαλίζει ότι οι πληρωμές συμβαδίζουν με την οικονομική και φυσική πρόοδο των έργων· και
- γ) να εμπλουτίσει τα υποβαλλόμενα στοιχεία με δείκτες που μετρούν τον βαθμό ολοκλήρωσης και συμμόρφωσης με τα πρότυπα της ΕΕ που αφορούν το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

Ημερομηνία-στόχος: 2027

- 12** Διαπιστώσαμε επίσης ότι η βιωσιμότητα επτά έργων του δείγματός μας δεν διασφαλιζόταν πλήρως για διάφορους λόγους, όπως η έλλειψη πόρων για τη συνέχιση των επενδύσεων ή η ανεπαρκής συντήρηση. Τέλος, ο ρόλος του WBIF γίνεται αντιληπτός, αλλά η στήριξη που παρέχει η ΕΕ είναι λιγότερο ορατή, παρά την υποχρέωση διασφάλισης της προβολής κάθε χρηματοδότησης που καταβάλλεται από την ΕΕ (βλέπε σημεία [67-72](#)).



Σύσταση 4

Ενίσχυση της βιωσιμότητας των αποτελεσμάτων των έργων και την προβολή της ΕΕ

Η Επιτροπή οφείλει να διασφαλίσει ότι οι αιτήσεις επιχορήγησης που χρηματοδοτούνται από το επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια:

- α) περιλαμβάνουν επαρκή μέτρα για τη βιωσιμότητα (π.χ. ρυθμίσεις για τη συντήρηση και τη χρηματοδότηση)· και
- β) προβλέπουν ειδικές δραστηριότητες προβολής για την ανάδειξη της συμβολής των επιχορηγήσεων της ΕΕ.

Ημερομηνία-στόχος: 2027

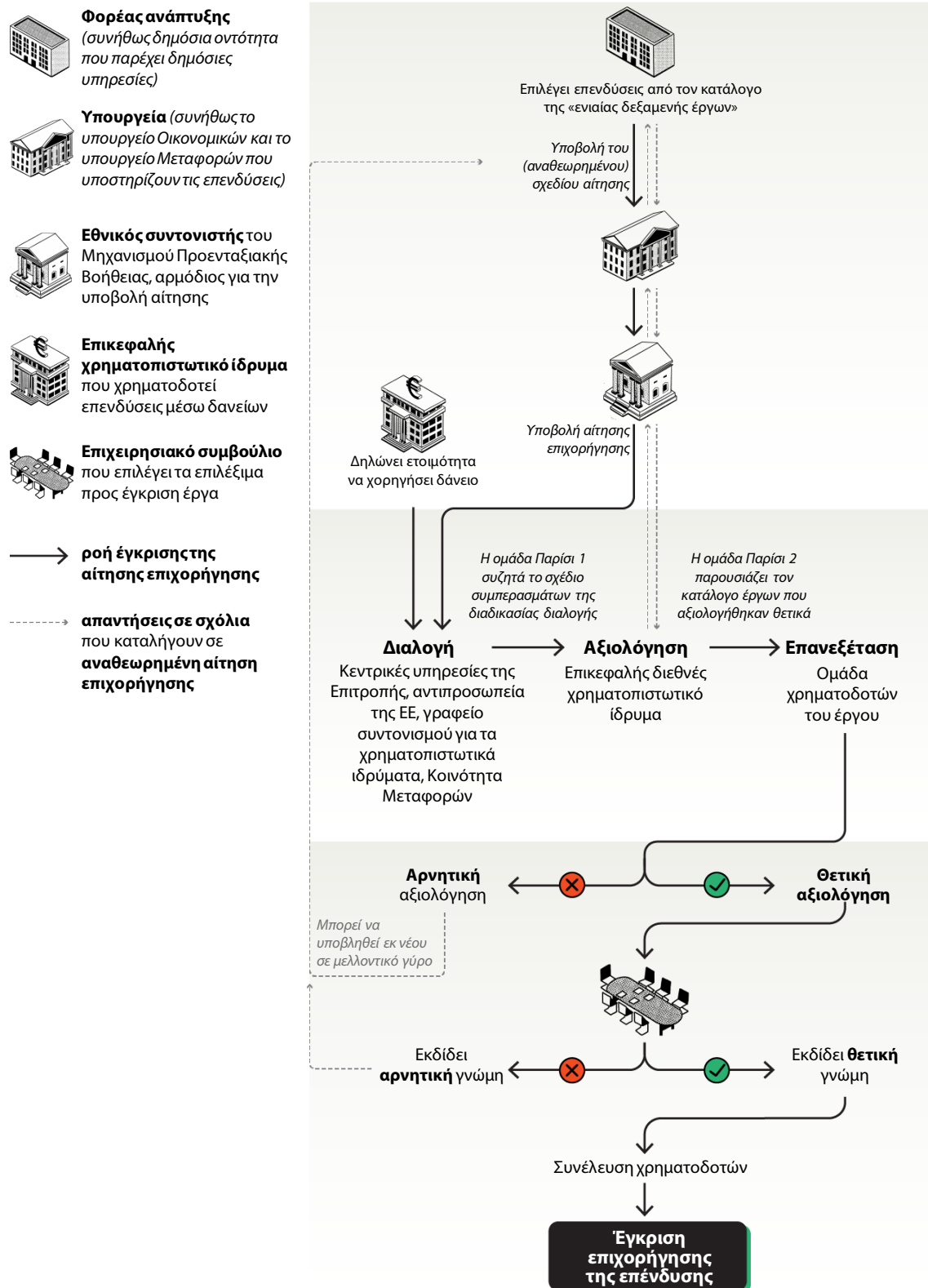
Οι παρατηρήσεις μας αναλυτικότερα

Μολονότι τα έργα μεταφορών ικανοποιούν τις ανάγκες συνδεσιμότητας, συχνά ξεκινούν καθυστερημένα

Αν και τα έργα ικανοποιούν τις ανάγκες συνδεσιμότητας, υπάρχουν ορισμένες αδυναμίες στην επιλογή τους

- 13** Η Επιτροπή παρέχει κονδύλια με τη μορφή επιχορηγήσεων για τη συγχρηματοδότηση επενδυτικών έργων μέσω του επενδυτικού πλαισίου για τα Δυτικά Βαλκάνια (WBIF) (βλέπε [παράρτημα Ι](#)). Οι διαδικασίες για τη διαλογή και την έγκριση των έργων στον τομέα των μεταφορών σχεδιάστηκαν και εφαρμόζονταν από την Επιτροπή και τα επικεφαλής διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (ΔΧΙ). Στο [γράφημα 3](#) παρουσιάζονται οι διάφοροι συμφεροντούχοι που μετέχουν στη διαδικασία, από την κατάρτιση και την υποβολή αίτησης επιχορήγησης μέχρι και το στάδιο της έγκρισης.

Γράφημα 3 | Συμμετοχή των διάφορων συμφεροντούχων από την κατάρτιση της αίτησης επιχορήγησης μέχρι την έγκριση



Πηγή: ΕΕΣ.

- 14** Οι υπάλληλοι που ασχολούνται με τη διαλογή των έργων υπό το WBIF (δηλαδή προσωπικό των κεντρικών υπηρεσιών της Επιτροπής και των αντιπροσωπειών της ΕΕ, όπως και εμπειρογνώμονες) εξετάζουν τις αιτήσεις επιχορήγησης και ελέγχουν την ευθυγράμμισή τους με τις πολιτικές της ΕΕ (π.χ. για τις μεταφορές και το περιβάλλον), καθώς και με τις εθνικές, τομεακές και περιφερειακές στρατηγικές, την ανάληψη ευθύνης σε επίπεδο δικαιούχου και αντίστοιχης χώρας (αποτελεσματική ανάληψη της ευθύνης των έργων από στρατηγική, τεχνική και χρηματοδοτική άποψη), καθώς και την ετοιμότητα των έργων για υλοποίηση. Εξετάσαμε αν οι συγκεκριμένες διαδικασίες ήταν κατάλληλες για την επιλογή των πλέον συναφών έργων από άποψη συνδεσιμότητας² και βιώσιμων μεταφορών³.
- 15** Το 2014, για να ενθαρρύνει την ανάληψη ευθύνης και να βοηθήσει την ιεράρχηση των έργων, η Επιτροπή ζήτησε από τις δικαιούχους χώρες μέσω της διευθύνουσας επιτροπής του WBIF (απαρτιζόμενης από εκπροσώπους της ίδιας, των ΔΧΙ και των διμερών χορηγών), που ασκούσε μέχρι τούδε τον ρόλο του επιχειρησιακού συμβουλίου, να προσδιορίσουν τις ανάγκες τους και να κατατάξουν τα μελλοντικά έργα υποδομών σε εθνικό κατάλογο προτεραιοτήτων, γνωστό ως «ενιαία δεξαμενή έργων». Οι φορείς ανάπτυξης έργων είχαν το δικαίωμα να υποβάλουν αίτηση συγχρηματοδότησης για οποιοδήποτε έργο περιλαμβανόταν στον κατάλογο αυτό.
- 16** Διαπιστώσαμε ότι και τα 12 έργα του δείγματός μας (βλέπε [παράρτημα II](#)) περιλαμβάνονταν με σειρά κατάταξης στις αντίστοιχες εθνικές δεξαμενές (βλέπε [γράφημα 3](#)). Παραδείγματος χάριν, η ενιαία δεξαμενή έργων στη Σερβία κατέταξε τα έργα ανάλογα με τη στρατηγική σημασία και την ετοιμότητά τους. Ωστόσο, για τα έργα του δείγματός μας, κατά τη διαλογή των αιτήσεων η Επιτροπή δεν ακολουθούσε πάντοτε την εθνική κατάταξη. Το επιχειρησιακό συμβούλιο ενέκρινε στην πραγματικότητα τρία έργα σε διαφορετικές χώρες (Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Βόρεια Μακεδονία και Σερβία), τα οποία βρίσκονταν σε χαμηλή θέση στην εθνική ενιαία δεξαμενή έργων (π.χ. ένα έργο βρισκόταν στην 22η θέση μεταξύ 27 συνολικά έργων στον τομέα των μεταφορών), καθώς έκρινε ότι αυτά ήταν έτοιμα προς υλοποίηση. Ωστόσο, αυτό δεν ίσχυε στην πραγματικότητα, καθώς δύο από τα τρία ξεκίνησαν με καθυστέρηση μεγαλύτερη του ενός έτους.

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

³ Παράρτημα II του [κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 231/2014](#) και άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο ε), και παράγραφος 3, στοιχείο ιδ), του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2021/1529](#).

- 17** Το 2015, η Επιτροπή, και πάλι μέσω της διευθύνουσας επιτροπής, απαίτησε όλα τα έργα να αποτελούν μέρος του κεντρικού [διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών της ΕΕ](#) στα Δυτικά Βαλκάνια (εφεξής «το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών»). Επιπλέον, ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας (ΜΠΒ)⁴, ο οποίος αποτελούσε την πηγή της ενωσιακής χρηματοδότησης προς τα έργα του δείγματός μας, απαιτεί από την Επιτροπή να προτεραιοποιεί τα έργα σύμφωνα με διάφορα κριτήρια, συμπεριλαμβανομένων της συμβολής τους στην κινητικότητα, στις βιώσιμες μεταφορές και στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, και της συνάφειάς τους με το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.
- 18** Διαπιστώσαμε ότι όλα τα έργα του δείγματός μας σχετίζονταν με το κεντρικό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και συνέβαλλαν στην κινητικότητα. Ωστόσο, για δύο από τα 12 έργα του δείγματος, το επιχειρησιακό συμβούλιο ενέκρινε επιχορηγήσεις για μη συνδεδεμένα τμήματα μεταφορών. Στη Βόρεια Μακεδονία, ο κεντρικός σιδηροδρομικός διάδρομος δεν συνδεόταν με έναν από τους γειτονικούς του, ούτε είχε επιτευχθεί συμφωνία με τις γειτονικές χώρες προκειμένου, κατά τον χρόνο έγκρισης της επιχορήγησης, να έχει διασφαλιστεί η λειτουργικότητα ολόκληρου του διαδρόμου (βλέπε [γράφημα 4](#)). Στη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, ένα οδικό τμήμα δεν ήταν συνδεδεμένο κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης και ούτε είχε συνδεθεί ακόμη κατά τον χρόνο της επίσκεψής μας τον Ιούνιο του 2025, παρόλο που οι περισσότερες εργασίες είχαν ολοκληρωθεί μέχρι το 2023.

⁴ Παράρτημα II του [κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 231/2014](#) και άρθρο 3, παράγραφος 2, στοιχείο ε), και παράγραφος 3, στοιχείο ιδ), του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2021/1529](#).

Γράφημα 4 | Μη συνδεδεμένο σιδηροδρομικό τμήμα στη Βόρεια Μακεδονία

- τμήματα σιδηροδρομικής γραμμής υπό προετοιμασία ή κατασκευή
- τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής υπό κατασκευή στο δείγμα μας
- τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής υπό προετοιμασία με ασάφεια ως προς τη σύνδεση με τη Βουλγαρία

⊖ μη συνδεδεμένο τμήμα



* Κόσσοβο - Η ονομασία αυτή χρησιμοποιείται με την επιφύλαξη των θέσεων ως προς το καθεστώς και συνάδει με το ψήφισμα 1244/1999 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών και τη γνώμη του Διεθνούς Δικαστηρίου σχετικά με τη διακήρυξη της ανεξαρτησίας του Κόσσοβου.

Πηγή: WBIF, κατά την ημερομηνία της αίτησης (2017).

- 19** Κατά τη διαλογή των έργων, η Επιτροπή δεν έδινε προτεραιότητα στις βιώσιμες μεταφορές, π.χ. στους σιδηροδρόμους ή στις εσωτερικές πλωτές οδούς που συνέβαλλαν περισσότερο στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Σύμφωνα με την Επιτροπή, τα κριτήρια βιώσιμων μεταφορών πληρούνται μέσω της σύνδεσης με το κεντρικό [ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών](#), καθώς οι δικαιούχοι χώρες δεσμεύθηκαν να εφαρμόσουν τον κανονισμό της ΕΕ για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών⁵ κατά την υπογραφή της Συνθήκης για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών⁶. Ως εκ τούτου, αναμένει τα κριτήρια για βιώσιμες μεταφορές και μειωμένες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου να έχουν ικανοποιηθεί μέχρι την ημερομηνία-στόχο (2030). Από την πλευρά μας θεωρούμε απίθανο οι στόχοι αυτοί να επιτευχθούν εντός της προθεσμίας αυτής.
- 20** Στο πλαίσιο αυτό, το δείγμα μας περιλάμβανε πέντε έργα οδοποιίας. Για τέσσερα από αυτά, διαπιστώσαμε ότι η αιτιολόγηση των βιώσιμων μεταφορών στην αίτηση, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, ήταν ανεπαρκής (βλέπε [παράρτημα III](#)). Οι αιτήσεις περιέγραφαν κυρίως τα κριτήρια βιωσιμότητας από οικονομική αλλά όχι από περιβαλλοντική άποψη. Η Επιτροπή δήλωσε ότι, από το 2022, μετά την έγκριση του [οικονομικού και επενδυτικού σχεδίου](#), συμπεριλάμβανε ελέγχους που αφορούσαν τις βιώσιμες μεταφορές.
- 21** Το επιχειρησιακό συμβούλιο είχε εγκρίνει επίσης έξι επιχορηγήσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων και στις τέσσερις χώρες, παρόλο που τρεις από αυτές τις γραμμές εξακολουθούν να μην ηλεκτροδοτούνται και να λειτουργούν με ντιζελοκίνητα τρένα. Ως εκ τούτου, τα σχετικά περιβαλλοντικά οφέλη δεν είναι αυτά που θα ήταν, εάν τα τρένα κινούνταν με ηλεκτρισμό (βλέπε [παράρτημα III](#)).

⁵ Άρθρο 38, παράγραφος 3, του [κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 1315/2013](#), που καταργήθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΕ\) 2024/1679](#).

⁶ Συνθήκη για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών.

Κατά τη διαδικασία επιλογής, η Επιτροπή δεν δίνει τη δέουσα προσοχή στην ωριμότητα των έργων

- 22** Για να αποφεύγονται καθυστερήσεις λόγω ακαταλληλότητας των σχεδίων, είναι καθοριστικό οι επιχορηγήσεις να παρέχονται μόνο για καλά προετοιμασμένα έργα που είναι έτοιμα για υλοποίηση. Ο κύκλος ενός έργου απεικονίζεται στο [γράφημα 5](#). Αξιολογήσαμε κατά πόσον τα εγκεκριμένα έργα ήταν ώριμα, δηλαδή έτοιμα προς υλοποίηση.

Γράφημα 5 | Προπαρασκευαστικές εργασίες πριν από την υλοποίηση ενός έργου



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης των έργων.

23 Διαπιστώσαμε ότι, ενώ όσοι ασχολούνται με τη διαλογή των έργων στο πλαίσιο του WBIF αξιολογούν την ωριμότητά τους, δεν κατατάσσουν τις αιτήσεις με βάση το κριτήριο αυτό, όπως κάνει, λόγου χάριν, ο Ευρωπαϊκός Εκτελεστικός Οργανισμός για το Κλίμα, τις Υποδομές και το Περιβάλλον για τα έργα του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» που χρηματοδοτούνται από το Ταμείο Συνοχής⁷. Επιπλέον, το επιχειρησιακό συμβούλιο δεν παρείχε σαφή ορισμό της ωριμότητας ενός έργου, ούτε καθόριζε σχετικά κριτήρια στην αναθεωρημένη μεθοδολογία του WBIF του 2014⁸. Μόνο μια μελέτη σκοπιμότητας με πλήρη ανάλυση κόστους-οφέλους ήταν αρκετή για να χαρακτηριστεί ώριμο ένα έργο. Με τον καιρό, το επιχειρησιακό συμβούλιο βελτίωσε τη μεθοδολογία αξιολόγησης αυτής της έννοιας:

- από το 2020, μέχρι τον χρόνο της αναμενόμενης έγκρισής του από το επιχειρησιακό συμβούλιο, η προετοιμασία ενός έργου θα πρέπει ιδανικά να έχει φθάσει στο στάδιο του λεπτομερούς σχεδιασμού·
- από το 2022, η εκτίμηση περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων πρέπει να έχει ολοκληρωθεί και εγκριθεί από τα ΔΧΙ πριν από την υποβολή της αίτησης επιχορήγησης. Επιπλέον, ο προκαταρκτικός σχεδιασμός στην περίπτωση έργων μελέτης και κατασκευής (δηλαδή έργων για τα οποία ο ανάδοχος είναι υπεύθυνος τόσο για τον σχεδιασμό όσο και για την κατασκευή) ή ο λεπτομερής σχεδιασμός μαζί με τα τεύχη δημοπράτησης (εάν αυτά αποτελούν μέρος της προετοιμασίας του έργου) πρέπει να έχουν ολοκληρωθεί και να έχουν εγκριθεί από τον φορέα ανάπτυξης του έργου πριν από την έγκριση της επιχορήγησης.

24 Οι υπάλληλοι της Επιτροπής που εκτελούσαν τη διαλογή των έργων αμφισβήτησαν την ωριμότητα πέντε από τις 12 αιτήσεις επιχορήγησης του δείγματός μας λόγω αντικειμένου ή χρονοδιαγράμματος. Μία από αυτές τις πέντε αιτήσεις απορρίφθηκε αρχικά λόγω μη ωριμότητας και εγκρίθηκε τελικά ένα χρόνο αργότερα. Κατά την άποψή μας, τα υπόλοιπα τέσσερα έργα όπως και τέσσερα ακόμη —όλα στις τέσσερις χώρες του δείγματος— δεν ήταν αρκετά ώριμα και όμως εγκρίθηκαν:

- παρά την απουσία προπαρασκευαστικών εγγράφων: μία επιχορήγηση εγκρίθηκε χωρίς ανάλυση κόστους-οφέλους και πέντε άλλες χωρίς επικυρωμένο λεπτομερές σχέδιο, και
- παρά το γεγονός ότι, σε δύο έργα, η διαδρομή τροποποιήθηκε.

⁷ Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για έργα στον τομέα των μεταφορών, σ. 20.

⁸ Αξιολόγηση του WBIF, σ. 92.

- 25** Οι αρχικές λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού περιέχουν ένα ακριβές σχέδιο του τι θα πρέπει να κατασκευάσουν οι ανάδοχοι και, ως εκ τούτου, αποτελούν τη βάση για μια ομαλή υλοποίηση. Ωστόσο, τα ΔΧΙ δεν προβαίνουν σε δήλωση περί «μη ένστασης», προκειμένου να επιβεβαιώσουν επίσημα ότι δεν διαφωνούν με τα αρχικά λεπτομερή σχέδια, γεγονός που ενέχει τον κίνδυνο οι αδυναμίες στον σχεδιασμό να μην αντιμετωπίζονται στα αρχικά στάδια. Αντιθέτως, κατά το στάδιο της υλοποίησης, οι διαδικασίες των ΔΧΙ τούς επιβάλλουν να προβαίνουν σε τέτοια δήλωση αναφορικά με τις αναπροσαρμογές του αρχικού σχεδίου. Αυτό αποτελεί προϋπόθεση για την αποδοχή των εξόδων των σχετικών εργασιών.
- 26** Για πέντε έργα του δείγματός μας, οι αρχικές λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού εκπονήθηκαν από τους αναδόχους, αλλά για τα υπόλοιπα επτά, οι φορείς ανάπτυξης όφειλαν να τις προετοιμάσουν και να τις θέσουν στη διάθεση των αναδόχων. Και για τα επτά αυτά έργα, τα σχέδια χρειάστηκε να αναπροσαρμοστούν μετά την υπογραφή των συμβάσεων. Στο [πλαίσιο 1](#) παρατίθεται παράδειγμα πλημμελειών στον αρχικό λεπτομερή σχεδιασμό.

Πλαίσιο 1

Ανάγκη αλλαγών σε μελέτη σχεδιασμού που χρηματοδοτήθηκε από το WBIF

Εντοπίσαμε ένα έργο για το οποίο, μεταξύ 2013 και 2021, είχαν εκπονηθεί λεπτομερείς μελέτες σχεδιασμού και τεύχη δημοπράτησης με τεχνική βοήθεια από το WBIF, συνολικού ύψους 2,7 εκατομμυρίων ευρώ. Η διαλειτουργικότητα των 26 ημιτελών γεφυρών που είχαν κατασκευαστεί μεταξύ 1996 και 2004 ήταν βασική συνιστώσα του έργου, το οποίο εγκρίθηκε το 2017. Το 2020, άρχισε να ισχύει στη χώρα ευρωπαϊκό πρότυπο (που αναγόταν στο 2005) για τον σχεδιασμό αντισεισμικών κατασκευών, όπως γέφυρες. Ο ανάδοχος άρχισε τις εργασίες μόλις το 2022. Ωστόσο, χρειάστηκε να προσλάβει νέο σχεδιαστή για τη μετασκευή των γεφυρών, ώστε αυτές να συμμορφώνονται με τους ισχύοντες ευρωπαϊκούς κανόνες, γεγονός που οδήγησε σε επιπλέον καθυστερήσεις.

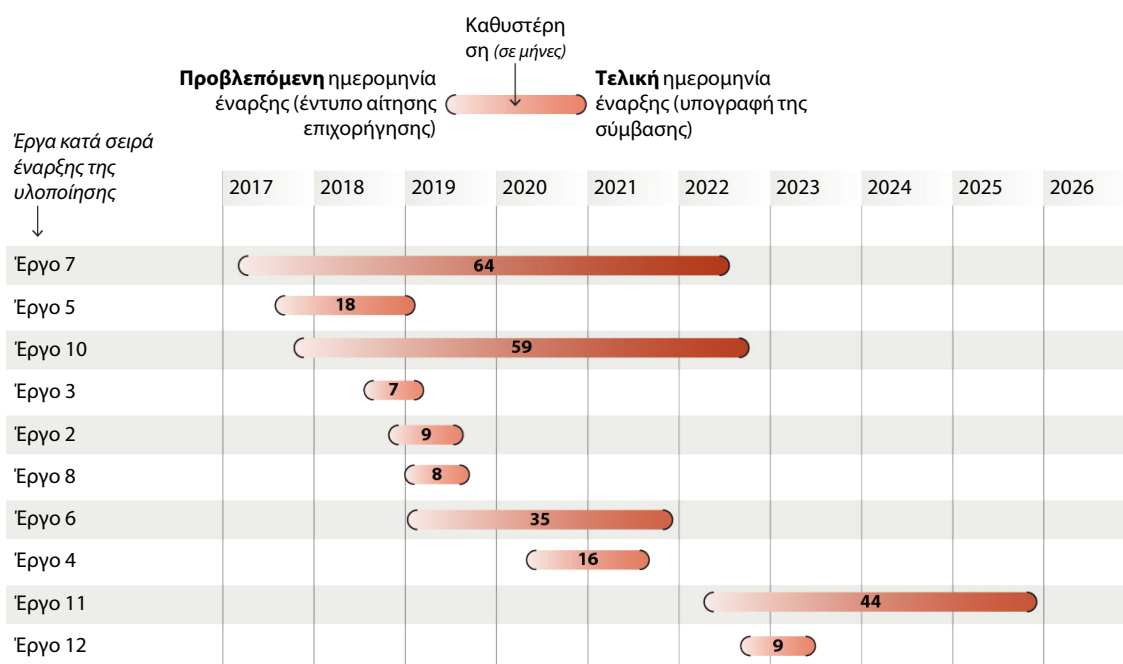
Φωτογραφία 1 | Ημιτελής γέφυρα



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης του έργου και της επιτόπιας επίσκεψης.

- 27** Μία από τις ενδείξεις ωριμότητας ενός έργου είναι πόσο σύντομα αυτό μπορεί να ξεκινήσει μετά την έγκρισή του. Συνολικά, η πλειονότητα των έργων του δείγματός μας ξεκίνησε αργότερα από ό,τι προβλεπόταν αρχικά (βλέπε [παράρτημα III](#)), με μέση (διάμεση) καθυστέρηση 17 μηνών για τα 10 έργα που ξεκίνησαν μετά την έγκριση της επιχορήγησης (βλέπε [γράφημα 6](#)). Όπως φαίνεται στο [γράφημα 11](#), οι καθυστερήσεις στην έναρξη ενός έργου συνοδεύονταν συχνά από πρόσθετες καθυστερήσεις κατά τη διάρκεια της υλοποίησής του.

Γράφημα 6 | Καθυστερήσεις στην έναρξη υλοποίησης των έργων (προβλεπόμενες ημερομηνίες έναρξης έναντι των πραγματικών), σε μήνες



Σημ.: Δύο άλλα έργα είχαν ήδη ξεκινήσει πριν από την υποβολή της αίτησης επιχορήγησης.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης των επιχορηγήσεων και των εκθέσεων παρακολούθησης των έργων.

Οι επιχορηγήσεις της ΕΕ έχουν προστιθέμενη αξία, αλλά δεν είναι πάντοτε καθοριστικές για την εξασφάλιση δανείων

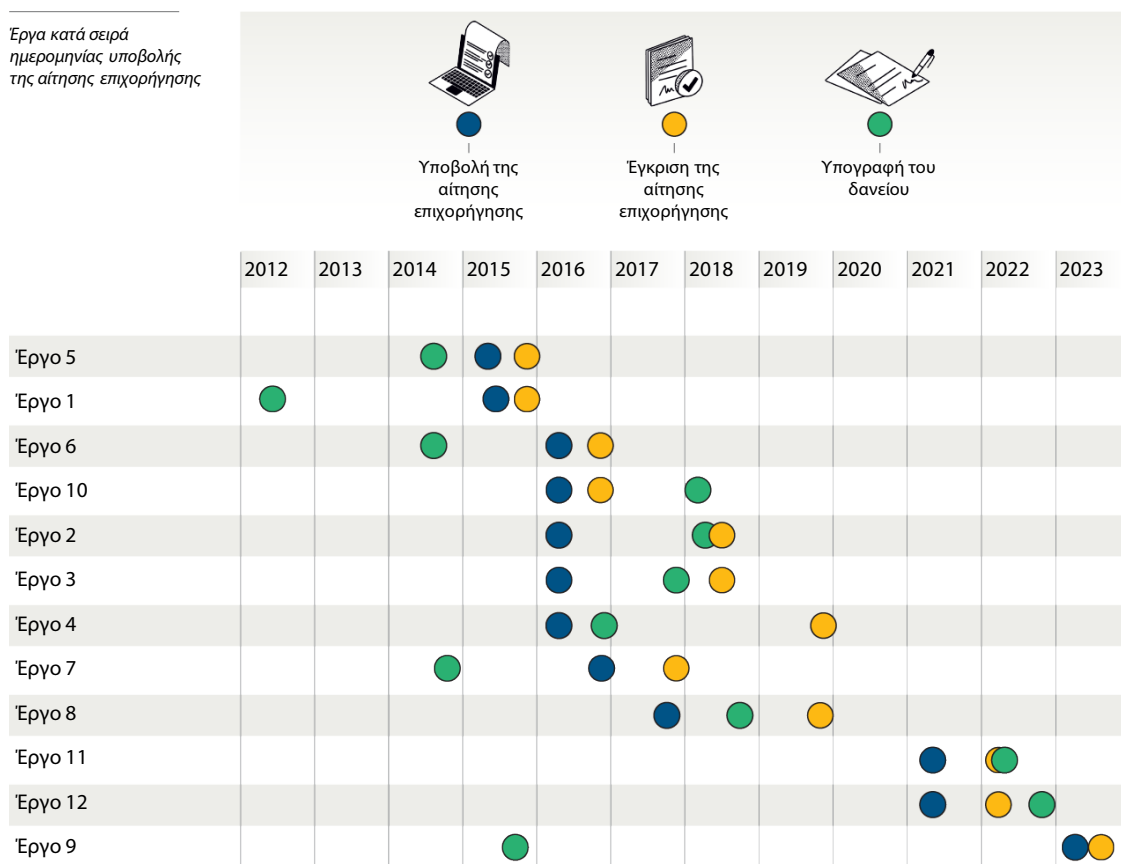
28 Αξιολογήσαμε κατά πόσον η Επιτροπή είχε ελέγξει την προστιθέμενη αξία και τη μόχλευση που αναμένονταν από τις επιχορηγήσεις της. Για να διασφαλιστεί η βέλτιστη χρήση των περιορισμένων πόρων, σύμφωνα με τη δική της καθοδήγηση για το WBIF, τα συναφή έργα συγχρηματοδοτούνται εφόσον έχουν:

- προστιθέμενη αξία: το έργο βελτιώνει την ευημερία του κοινωνικού συνόλου σαφώς πέραν από όσα θα μπορούσαν να επιτευχθούν χωρίς την επιχορήγηση και οι συνθήκες είναι τέτοιες που τα οικονομικά έσοδα του έργου δεν επαρκούν για την κάλυψη των εξόδων του·
- μόχλευση: συγκέντρωση πρόσθετης χρηματοδότησης για συνολική επένδυση που υπερβαίνει την αρχική επιχορήγηση.

- 29** Σύμφωνα με την Επιτροπή, όλα τα έργα εξ ορισμού είχαν να επιδείξουν οικονομικά και κοινωνικά οφέλη, καθώς αποτελούν μέρος του κεντρικού ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Δεδομένου ότι τα οικονομικά τους έσοδα δεν επαρκούσαν για την κάλυψη του επενδυτικού κόστους (χρηματοδοτικό κενό) χωρίς δημόσια στήριξη, η ανάγκη για επιχορηγήσεις της ΕΕ δικαιολογούνταν πλήρως. Οι χρηματοοικονομικοί δείκτες που περιλαμβάνονται στην ανάλυση κόστους-οφέλους ή στις αιτήσεις επιχορήγησης υποστήριζαν σε μεγάλο βαθμό την αξιολόγηση της Επιτροπής.
- 30** Για ορισμένα από τα έργα του δείγματός μας, διαπιστώσαμε ότι η παροχή επιχορηγήσεων δεν αποτελούσε προϋπόθεση για τη χορήγηση δανείου από τα ΔΧΙ (απουσία μόχλευση στο πλαίσιο του WBIF). Εντοπίσαμε τρεις περιπτώσεις στις οποίες, κατά τον χρόνο υποβολής των αιτήσεων επιχορήγησης, τα δάνεια και οι εθνικές συνεισφορές επαρκούσαν ήδη για την κάλυψη του επενδυτικού κόστους των έργων, γεγονός που σημαίνει ότι οι επιχορηγήσεις δεν ήταν απαραίτητες για την εξασφάλιση δανείων. Τα ΔΧΙ είχαν συμφωνήσει με τους φορείς ανάπτυξης να μειώνουν σημαντικά (μεταξύ 30 % και 52 %) τα συνομολογημένα δάνεια σε περίπτωση έγκρισης της επιχορήγησης. Επιπλέον, επισημάνσαμε ότι πέντε από τις 12 αιτήσεις επιχορήγησης του δείγματός μας είχαν υποβληθεί μετά την υπογραφή της δανειακής σύμβασης. Σε αυτές περιλαμβάνονταν τρεις που είχαν υποβληθεί τουλάχιστον μία διετία μετά την υπογραφή του δανείου (βλέπε [γράφημα 7](#)). Προέκυψε έτσι φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης, καθώς η επένδυση θα είχε πραγματοποιηθεί ακόμη και χωρίς την επιχορήγηση.

Γράφημα 7 | Χρόνος μεταξύ αιτήσεων επιχορήγησης και εξασφάλισης δανείων

Έργα κατά σειρά ημερομηνίας υποβολής της αίτησης επιχορήγησης



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης των έργων.

Οι περισσότερες εκτιμήσεις κόστους στις αιτήσεις επιχορήγησης δεν είναι αναλυτικές, γεγονός που δυσχεραίνει την αξιολόγηση του εύλογου χαρακτήρα τους

- 31** Το ποσό της επιχορήγησης καθορίζεται κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης και περιορίζεται ως προς το ύψος με την εφαρμογή προκαθορισμένου μέγιστου ποσοστού συγχρηματοδότησης στις συνολικές εκτιμώμενες δαπάνες για εργασίες και προμήθειες (αναφερόμενες από κοινού ως «εργασίες»). Η Επιτροπή καθόρισε ως μέγιστο ποσοστό συγχρηματοδότησης το 50 % για έργα σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Για τα οδικά έργα, το αντίστοιχο ποσοστό αρχικά περιοριζόταν στο 20 % και αυξήθηκε στο 40 % το 2021. Αξιολογήσαμε αν η Επιτροπή έλεγχε κατά πόσον οι εκτιμώμενες δαπάνες ήταν εύλογες και αρκετά αναλυτικές κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης.

- 32** Για τον έλεγχο του ευλόγου των δαπανών, οι υπάλληλοι της Επιτροπής που εκτελούν τη διαλογή των έργων επαφίενται στη δέουσα επιμέλεια που οφείλει να επιδεικνύει το επικεφαλής ΔΧΙ. Για όλα τα έργα του δείγματός μας, η αίτηση περιλάμβανε ενότητα σχετικά με τη χρηματοδότηση του έργου, με τις αντίστοιχες εκτιμήσεις κόστους. Για 10 από τα έργα αυτά, οι φορείς ανάπτυξης παρουσίαζαν τις δαπάνες των εργασιών ως ενιαίο ποσό, χωρίς περαιτέρω ανάλυση (βλέπε παράδειγμα στο [πλαίσιο 2](#)). Η Επιτροπή σχολίασε μόνο αυτή την απουσία αναλυτικού προϋπολογισμού σε πέντε περιπτώσεις.

Πλαίσιο 2

Παράδειγμα ελλιπούς ανάλυσης κόστους που δεν αποτυπώνει αναλυτικά τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν

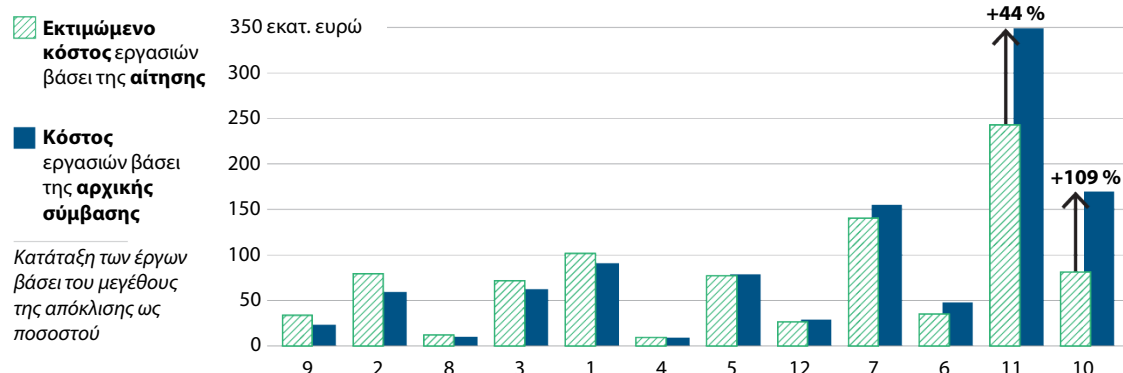
Σε μία αίτηση επιχορήγησης, για την οποία η Επιτροπή δεν επέκρινε την απουσία αναλυτικών ποσών, οι δαπάνες των εργασιών περιλαμβάνονταν ως ενιαίο ποσό, μολονότι κάλυπταν συμβάσεις εκτέλεσης εργασιών και επίβλεψης που αντιστοιχούσαν σε τρεις διαφορετικές συνιστώσες.

Κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης, ο φορέας ανάπτυξης του έργου είχε ήδη υπογράψει σύμβαση για τις σημαντικότερες εργασίες χωρίς να προσδιορίζει το πραγματικό κόστος, όπως απαιτείται σε αυτή την περίπτωση. Επιπλέον, κατά τον εκ νέου υπολογισμό του ποσού της επιχορήγησης, διαπιστώσαμε ότι οι υπάλληλοι της Επιτροπής που είχαν κάνει τη διαλογή δεν είχαν εντοπίσει μη επιλέξιμες δαπάνες, με αποτέλεσμα να υπολογίσουν επιπλέον 0,9 εκατομμύρια ευρώ (3,6 % της επιχορήγησης).

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης των έργων.

- 33** Για μία από τις δύο αιτήσεις για τις οποίες υπήρχε ανάλυση των επιμέρους δαπανών, η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε τον εύλογο χαρακτήρα τους. Διαπιστώσαμε, ωστόσο, ότι ο φορέας ανάπτυξης του έργου είχε συμπεριλάβει παρωχημένα στοιχεία και είχε αυξήσει το συνολικό κόστος κατά 50 % χωρίς να έχει προβεί σε αξιόπιστη και επικαιροποιημένη ανάλυση της αγοράς, προκειμένου να εκτιμήσει το κόστος των εργασιών.
- 34** Οι υπάλληλοι της Επιτροπής που εκτελούσαν τη διαλογή των έργων εξέτασαν πόσο εύλογο ήταν το κόστος όλων των εργασιών για πέντε από τις 12 επιχορηγήσεις του δείγματός μας. Κατόπιν τούτου, τροποποιήθηκαν οι δαπάνες δύο από αυτές τις πέντε αιτήσεις. Υπολογίσαμε τη διαφορά μεταξύ των εκτιμώμενων και των αρχικών, συμβατικά συμφωνημένων, δαπανών, όπως αυτές προέκυπταν από τις σχετικές δημόσιες συμβάσεις (βλέπε [γράφημα 8](#)). Εκτός από δύο έργα στα οποία η διαφορά είναι μεγάλη, διαπιστώσαμε ότι οι εκτιμήσεις κόστους των εργασιών που περιλάμβαναν οι αιτήσεις προσέγγιζαν τις αρχικές συμβατικές τιμές, με διάμεση απόκλιση 14 % και για τα 12 έργα.

Γράφημα 8 | Εκτιμώμενα και συμβατικώς συμφωνημένα ποσά για εργασίες (εκατ. ευρώ)

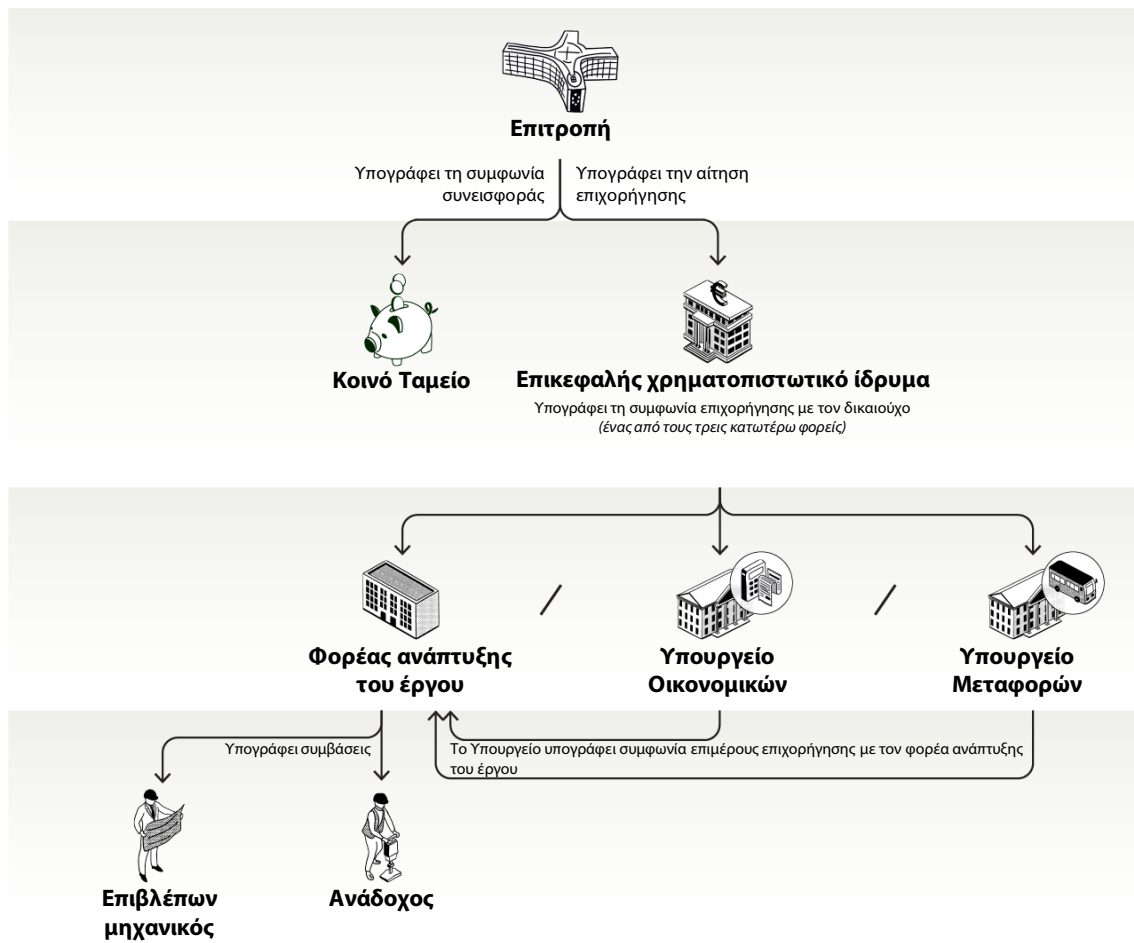


Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των αιτήσεων, των αρχικών συμβάσεων και, για ένα έργο, της προσφοράς που έγινε δεκτή.

Η Επιτροπή βασίζεται στην εποπτεία που ασκούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η οποία ενίοτε είναι ελλιπής

35 Στο [γράφημα 9](#) συνοψίζονται οι συμβατικές σχέσεις μεταξύ των κύριων συμφεροντούχων. Η Επιτροπή αναθέτει στα επικεφαλής ΔΧΙ, που συγχρηματοδοτούν έργα μέσω δανείων, την εποπτεία της εκτέλεσης των επενδυτικών επιχορηγήσεων από τους φορείς ανάπτυξης των έργων. Η εξάρτηση της Επιτροπής από την εποπτεία των ΔΧΙ βασίζεται σε επίσημη εκ των προτέρων αξιολόγηση των συστημάτων, των διαδικασιών και των συμβατικών διατάξεών τους, οι οποίες προβλέπουν μεταξύ άλλων υποχρεώσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων.

Γράφημα 9 | Συμβατικές σχέσεις μεταξύ των διάφορων συμφεροντούχων

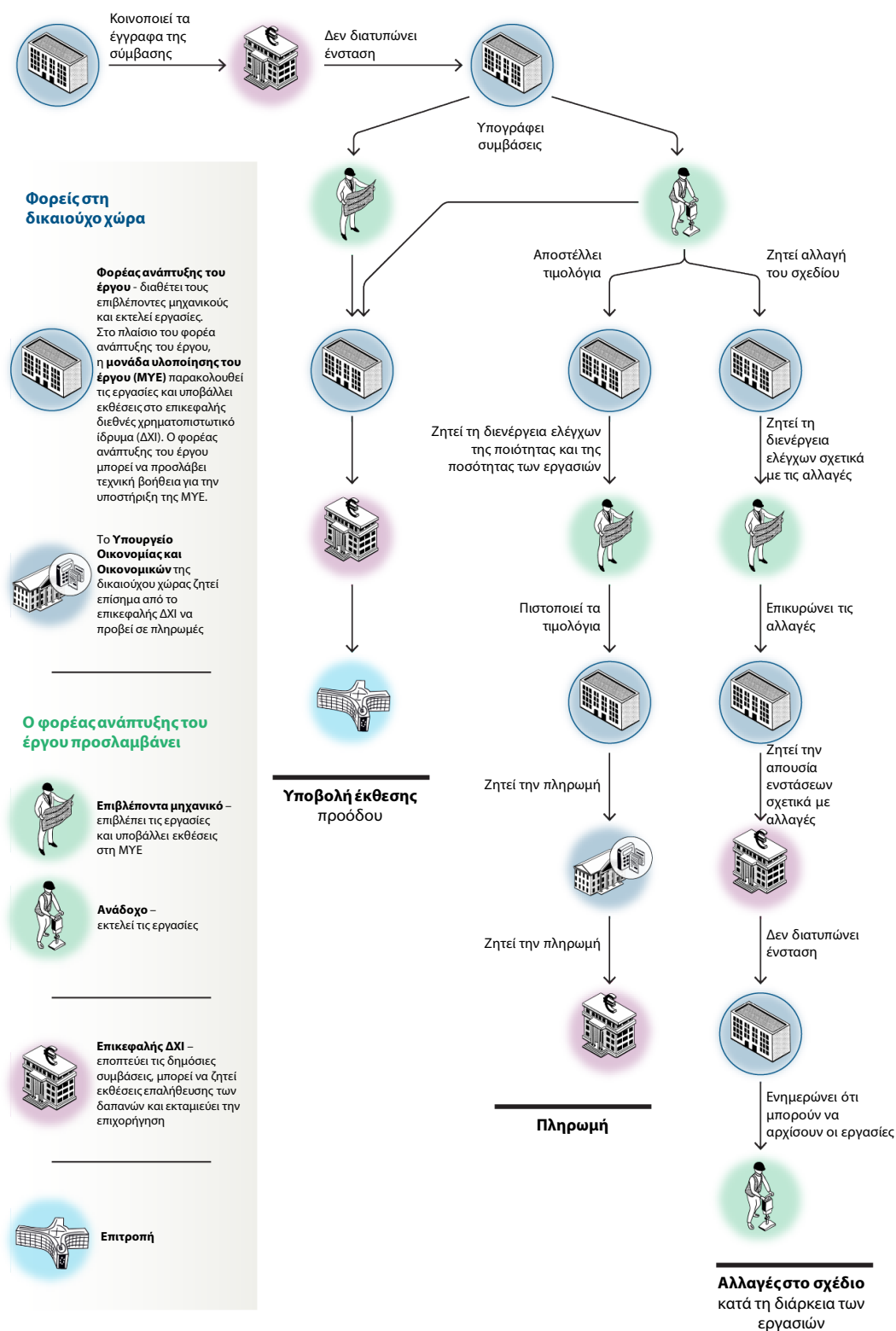


Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του οδηγού του WBIF, των γενικών όρων του Κοινού Ταμείου και των εγγράφων της σύμβασης έργου.

Η Επιτροπή δεν είναι γενικά σε θέση να εξαλείψει τις αδυναμίες της εποπτείας που ασκούν τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα όσον αφορά τους κινδύνους υλοποίησης και τις δημόσιες συμβάσεις

- 36** Εξετάσαμε κατά πόσον η Επιτροπή διασφάλισε ότι τα επικεφαλής ΔΧΙ εκπληρώνουν τις εποπτικές υποχρεώσεις τους καθ' όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων. Ειδικότερα, εξετάσαμε:
- αν οι κίνδυνοι υλοποίησης, όπως η ανεπαρκής τεχνική ικανότητα, είχαν αξιολογηθεί και μετριάσει κατάλληλα·
 - αν η εποπτεία των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων ήταν επαρκής για τη διασφάλιση των γενικών αρχών του ανταγωνισμού, της ίσης μεταχείρισης και της χρηστής δημοσιονομικής διαχείρισης.
- 37** Καθοριστική σημασία την ομαλή υλοποίηση έχει η διασφάλιση ότι ο φορέας ανάπτυξης ενός έργου διαθέτει την κατάλληλη ικανότητα υλοποίησης με τη μορφή μιας καλά οργανωμένης μονάδας υλοποίησης έργου (ΜΥΕ), η οποία να περιλαμβάνει, λόγου χάριν, έναν υπεύθυνο διαχείρισης, μαζί με άλλους ειδικούς, όπως μηχανικούς και δικηγόρους, εφόσον κρίνεται απαραίτητο. Εφαρμόζοντας τις οδηγίες του WBIF, τα επικεφαλής ΔΧΙ ζήτησαν από τους φορείς ανάπτυξης όλων των έργων του δείγματός μας να συστήσουν τέτοια μονάδα. Ο ρόλος των ΜΥΕ ήταν να συντονίζουν τους διάφορους συμφεροντούχους (π.χ. εθνικές αρχές, επικεφαλής ΔΧΙ, αναδόχους και επιβλέποντες μηχανικούς), να διαχειρίζονται και να παρακολουθούν την υλοποίηση των εργασιών και να υποβάλλουν εκθέσεις στα επικεφαλής ΔΧΙ σχετικά με τις διάφορες πτυχές της υλοποίησης, συμπεριλαμβανομένων της προμήθειας αγαθών, εργασιών και υπηρεσιών, και της εκπλήρωσης όλων των συμβατικών υποχρεώσεων (βλέπε [γράφημα 10](#)).

Γράφημα 10 | Τα έργα υλοποιούνται συνεργατικά, με τη μονάδα υλοποίησης έργου να έχει κομβικό ρόλο



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των επισκέψεων ελέγχου και των συζητήσεων με τις ΜΥΕ, τα ΔΧΙ, τα Υπουργεία Οικονομικών και τους επιβλέποντες μηχανικούς.

- 38** Εξετάζοντας τον τρόπο με τον οποίο τα ΔΧΙ αξιολογούσαν και μετρίαζαν τους κινδύνους υλοποίησης των έργων, διαπιστώσαμε ότι και οι 12 αιτήσεις του δείγματός μας περιείχαν εκτιμήσεις τόσο των πολιτικών κινδύνων όσο και των κινδύνων υλοποίησης· μάλιστα, τρία από αυτά ανέφεραν υψηλούς κινδύνους υλοποίησης. Η Επιτροπή βασιζόταν στις αξιολογήσεις των ΔΧΙ, προκειμένου να εξασφαλίζει επαρκές δυναμικό για τις ΜΥΕ. Για όλα τα έργα πλην ενός, τα ΔΧΙ είχαν απαιτήσει οι μονάδες αυτές να υποστηριχθούν με τεχνική βοήθεια. Ωστόσο, ούτε οι αιτήσεις επιχορήγησης που είχαν αξιολογηθεί από τα ΔΧΙ ούτε οι υπογραφείσες συμφωνίες επιχορήγησης προσδιόριζαν συστηματικά ποιες ήταν οι ικανότητες των ΜΥΕ που έπρεπε να εξασφαλίζουν οι φορείς ανάπτυξης των έργων (βλέπε [πλαίσιο 3](#)).

Πλαίσιο 3

Ανεπαρκείς απαιτήσεις ως προς τις ικανότητες των ΜΥΕ

Στο δείγμα μας εντοπίσαμε μόνο δύο αιτήσεις επιχορήγησης στις οποίες περιγραφόταν λεπτομερώς η σύνθεση της ΜΥΕ, η οποία διέθετε προφίλ όπως ειδικοί σε περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα, ειδικευμένοι μηχανικοί και υπεύθυνος διαχείρισης έργου.

Ωστόσο, για ένα από αυτά τα δύο έργα, η ΜΥΕ δεν διέθετε υπεύθυνο σχεδιασμού κατά το στάδιο της υλοποίησης, ο οποίος να επικαιροποιεί εγκαίρως τα σχέδια, σύμφωνα με τις ανάγκες του αναδόχου. Επιπλέον, η ΜΥΕ δεν διέθετε επίσης νομικούς για τον χειρισμό των πολυάριθμων αξιώσεων του αναδόχου, ούτε εμπειρογνώμονες σε περιβαλλοντικά και κοινωνικά θέματα, οι οποίοι να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση με το περιβαλλοντικό και κοινωνικό σχέδιο δράσης.

Επιπλέον, και οι 12 συμφωνίες επιχορήγησης όριζαν απλώς ότι η ΜΥΕ έπρεπε να διαθέτει κατάλληλα ειδικευμένο προσωπικό και επαρκείς πόρους καθ' όλη τη διάρκεια της υλοποίησης, χωρίς ωστόσο να καθορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης των έργων.

- 39** Κατά τη διάρκεια της υλοποίησης, η Επιτροπή δεν ζητούσε από τα ΔΧΙ να παρουσιάζουν στοιχεία που να αποδεικνύουν τα μέτρα μετριασμού που εφαρμόζονταν (π.χ. μέσω των ετήσιων εκθέσεων υλοποίησης). Διαπιστώσαμε ότι, για τρία έργα, η συνιστώμενη τεχνική βοήθεια προς τις ΜΥΕ δεν κάλυπτε ολόκληρη την περίοδο υλοποίησης. Αυτό το ελλειπές μέτρο επηρέαζε αρνητικά τις ικανότητες των ΜΥΕ και συνέτεινε σε καθυστερήσεις.

- 40** Για καμία από τις αιτήσεις επιχορήγησης που ελέγξαμε, οι κίνδυνοι διαφθοράς δεν επισημαίνονταν στην εκτίμηση κινδύνου (βλέπε σημείο 38). Στις συμφωνίες επιχορήγησης, τα ΔΧΙ περιλαμβάνουν την απαίτηση οι αποδέκτες των κονδυλίων να μη μετέρχονται απαγορευμένες πρακτικές. Ωστόσο, δύο από τα τρία ΔΧΙ του δείγματός μας παραδέχονταν τη γνωστοποίηση τεσσάρων εικαζόμενων απαγορευμένων πρακτικών, όπως επιβλέποντες μηχανικοί που ενδεχομένως δήλωναν προς πληρωμή περισσότερες ώρες από όσες είχαν εργαστεί πραγματικά. Ένα ΔΧΙ διερεύνησε τρεις από αυτούς τους ισχυρισμούς και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν ήταν βάσιμοι, ενώ το άλλο ΔΧΙ, κατά τον χρόνο του ελέγχου, διερευνούσε ακόμη έναν από αυτούς τους ισχυρισμούς.
- 41** Όσον αφορά τα έργα του δείγματος, διαπιστώσαμε ότι τα επικεφαλής ΔΧΙ είχαν εξετάσει τις κρίσιμες ενέργειες και τις ρήτρες στα τεύχη δημοπράτησης, στην έκθεση αξιολόγησης και στη σύμβαση. Από το 2020, η ΕΤΑΑ χρησιμοποιεί μια ηλεκτρονική πλατφόρμα δημόσιων συμβάσεων, γνωστή ως «δικτυακή πύλη ηλεκτρονικών δημόσιων συμβάσεων πελατών της ΕΤΑΑ» (EBRD Client eProcurement Portal), η οποία περιέχει το σύνολο των συμβατικών εγγράφων. Η χρήση της πλατφόρμας αυτής αποδείχθηκε ευεργετική για τον ανταγωνισμό και τη διαφάνεια.
- 42** Στο δείγμα μας εντοπίσαμε δύο περιπτώσεις ελλιπούς εποπτείας των δημόσιων συμβάσεων από ένα ΔΧΙ:
- το επικεφαλής ΔΧΙ δεν ζήτησε πρόσβαση σε όλα τα συμβατικά έγγραφα για μία επιχορήγηση που κάλυπτε τρεις συνιστώσες. Το ΔΧΙ επόπτευε τη σύμβαση μόνο ως προς τη μία. Δεν έκρινε αναγκαία την εποπτεία της δεύτερης, δεδομένου ότι αυτή ήταν χαμηλότερη από το κατώτατο όριο για την ανάθεση εργασιών, ούτε της τρίτης, η οποία δημοπρατήθηκε από κράτος μέλος της ΕΕ και για την οποία το επικεφαλής ΔΧΙ ανέμενε οι έλεγχοι να διενεργηθούν από την εθνική αναθέτουσα αρχή·
 - για μια άλλη επιχορήγηση, υπό τη διαχείριση διαφορετικού ΔΧΙ, ο φορέας ανάπτυξης του έργου δεν διεξήγαγε διαγωνισμό για τη σύναψη σύμβασης για πρόσθετες εργασίες (αξίας 23 εκατ. ευρώ) που συγχρηματοδοτήθηκαν από την επιχορήγηση, κατά παράβαση της οδηγίας της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις⁹. Το ΔΧΙ δεν ζήτησε την προκήρυξη διαγωνισμού και αποδέχθηκε πρόσθετες εργασίες βάσει εντολών τροποποίησης (οδηγίες για την τροποποίηση της σύμβασης). Το κόστος των πρόσθετων υλικών καθορίστηκε από τη χαμηλότερη προσφορά μεταξύ μόνο δύο προμηθευτών.

⁹ Άρθρο 72 της οδηγίας 2014/24/ΕΕ.

- 43** Τα ΔΧΙ απαιτούν από τους επιτυχόντες προσφέροντες να υπογράψουν δήλωση περί απουσίας σύγκρουσης συμφερόντων για τις συμβάσεις που χρηματοδοτούνται μέσω δανεισμού από τα ίδια ή μέσω επιχορήγησης από το WBIF. Βασίζονταν έτσι κυρίως στην εν λόγω υπεύθυνη δήλωση και διενεργούσαν περιορισμένους μόνον ελέγχους, προκειμένου να επιβεβαιώνουν την ακεραιότητα των αναδόχων και των επιβλεπόντων μηχανικών. Ωστόσο, πριν από την ανάθεση μιας σύμβασης, χρησιμοποιούσαν βάση δεδομένων με πληροφορίες για τους διάφορους κινδύνους, ώστε να εντοπίζουν φυσικά πρόσωπα ή οντότητες υψηλού κινδύνου και έτσι να μπορούν να αποκλείουν προσφέροντες στους οποίους είχαν επιβληθεί κυρώσεις. Η Παγκόσμια Τράπεζα τηρεί επίσης δημόσιο [κατάλογο](#) των επιχειρήσεων και των φυσικών προσώπων που έχουν διαγραφεί ή τεθεί σε αναστολή, τον οποίο οφείλουν να ελέγχουν οι φορείς ανάπτυξης έργων.
- 44** Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν συμμετέχει άμεσα στην εποπτεία των μέτρων μετριασμού των κινδύνων και των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων, δεν είναι σε θέση να λαμβάνει διορθωτικά μέτρα σε περιπτώσεις στις οποίες τα ΔΧΙ δεν εντοπίζουν και δεν της αναφέρουν αδυναμίες.

Κατά την υλοποίηση των έργων, η Επιτροπή βασίζεται στην εποπτεία που ασκούν χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και η οποία είναι ελλιπής

- 45** Εξετάσαμε τις διαδικασίες που εφαρμόζουν τα τρία επικεφαλής ΔΧΙ, προκειμένου να αξιολογήσουμε κατά πόσον η Επιτροπή μπορούσε να βασιστεί στην εποπτεία που αυτά ασκούσαν κατά την υλοποίηση. Από την άποψη αυτή, ελέγξαμε κατά πόσον τα επικεφαλής ΔΧΙ είχαν εξετάσει την τεκμηρίωση των επιβλεπόντων μηχανικών, προκειμένου να βεβαιωθούν ότι διασφαλιζόταν η αναμενόμενη ποιότητα και ποσότητα των εργασιών.

46 Για τα έργα του δείγματός μας, τα επικεφαλής ΔΧΙ βασίζονται στους επιβλέποντες μηχανικούς για την πιστοποίηση της ποιότητας και της ποσότητας των εργασιών, καθώς και για την εξέταση τυχόν αιτημάτων τροποποίησης από τον φορέα ανάπτυξης. Ωστόσο, αποτελεί ευθύνη της ΜΥΕ να ελέγχει ότι οι επιβλέποντες μηχανικοί εργάζονται σωστά, κατά τα συμβατικώς συμφωνημένα με τον φορέα ανάπτυξης του έργου (βλέπε [γράφημα 9](#)). Κατά την εποπτεία της εκτέλεσης των εργασιών, τα ΔΧΙ απαιτούσαν τακτικές εκθέσεις από τις ΜΥΕ, χωρίς να μπορούν να ζητήσουν το ίδιο απευθείας από τους επιβλέποντες μηχανικούς, οι οποίοι αναφέρονταν απευθείας στη ΜΥΕ. Για ένα από τα 12 έργα του δείγματός μας, διαπιστώσαμε ότι ο επιβλέπων μηχανικός είχε πιστοποιήσει πρόσθετες δαπάνες για εργασίες που δεν ήταν σύμφωνες με την αρχική σύμβαση. Επισημάναμε επίσης ότι οι αδυναμίες στην αλυσίδα της εποπτείας παρέμεναν ανεντόπιστες μέχρι τον χρόνο του ελέγχου μας (βλέπε [πλαίσιο 4](#)).

Πλαίσιο 4

Αυξημένο κόστος πιστοποιημένο από τον επιβλέποντα μηχανικό και επικυρωμένο από το ΔΧΙ

Για μία συνιστώσα του έργου, ο φορέας ανάπτυξης υπέγραψε σύμβαση με Ρώσο προμηθευτή για την παράδοση των εργασιών εντός ενός έτους από την υπογραφή της σύμβασης (Σεπτέμβριος 2021). Μετά τις κυρώσεις που επέβαλε η ΕΕ στη Ρωσία λόγω του επιθετικού πολέμου της δεύτερης κατά της Ουκρανίας, καθώς ήταν αδύνατη η μεταφορά κεφαλαίων σε ρωσική τράπεζα, ο φορέας ανάπτυξης υπέγραψε τριμερή συμφωνία τον Ιούνιο του 2023 με τον πρώτο ανάδοχο και έναν ακόμη εγκατεστημένο στην ΕΕ. Σκοπός της συμφωνίας ήταν η μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και υποχρεώσεων από τον πρώτο στον δεύτερο ανάδοχο. Οι τιμές αυτής της συμφωνίας ήταν υψηλότερες λόγω των διογκωμένων τιμών της αγοράς και της παράτασης των προθεσμιών. Ωστόσο, οι όροι της αρχικής σύμβασης δεν περιλάμβαναν ρήτρα αναθεώρησης των τιμών.

Τον Νοέμβριο του 2023, η συμβατική τιμή αυξήθηκε περαιτέρω για να καλύψει το πρόσθετο κόστος επισκευής εμπορευμάτων που θα είχαν υποστεί ζημιές. Μολονότι η συμφωνία επιχορήγησης του ΔΧΙ όριζε ότι τα διάφορα στοιχεία έπρεπε να είναι σε κάθε περίπτωση ασφαλισμένα έναντι παντός κινδύνου, ο φορέας ανάπτυξης δεν είχε ασφαλίσει ως όφειλε τη χρηματοδοτούμενη συνιστώσα.

Για τους δύο προαναφερόμενους λόγους, το τελικό κόστος, το οποίο πιστοποιήθηκε από τον επιβλέποντα μηχανικό και στη συνέχεια έγινε δεκτό από το ΔΧΙ, ήταν κατά 27 % υψηλότερο από την τιμή της προσφοράς.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης του έργου.

- 47** Ένα οδικό έργο περιλάμβανε στην αίτηση επιχορήγησης μέτρα μετριασμού για την αντιστάθμιση των εκπομπών (βλέπε σημείο 20), τα οποία ωστόσο δεν εφαρμόστηκαν πλήρως κατά την υλοποίηση (βλέπε [πλαίσιο 5](#)). Ούτε ο επιβλέπων μηχανικός ούτε το ΔΧΙ αναγνώρισαν το ζήτημα αυτό ως αδυναμία που απαιτούσε τη λήψη διορθωτικών μέτρων και την υποβολή σχετικής αναφοράς.

Πλαίσιο 5

Η δενδροφύτευση στο πλάι αυτοκινητόδρομου δεν ήταν αρκετή για να αντισταθμίσει τις πρόσθετες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου

Μία αίτηση επιχορήγησης προέβλεπε προϋπολογισμό 1,05 εκατομμυρίων ευρώ για δενδροφύτευση και αναβλάστηση.

Κατά την επίσκεψή μας, διαπιστώσαμε ότι η κατασκευή του δρόμου είχε ολοκληρωθεί, αλλά ότι είχε γίνει ούτε δενδροφύτευση ούτε αναβλάστηση.

Ο φορέας ανάπτυξης εξήγησε ότι η δενδροφύτευση και η αναβλάστηση ήταν δυνατές μόνο σε ορισμένα σημεία του αυτοκινητόδρομου. Μας υποβλήθηκαν τιμολόγια αξίας μόλις 35 000 ευρώ (περί το 3 % του προϋπολογισμού των 1,05 εκατ. ευρώ). Ο φορέας ανάπτυξης του έργου διευκρίνισε ότι το υπόλοιπο 97 % του προϋπολογισμού για τη δενδροφύτευση και την αναβλάστηση είχε χρησιμοποιηθεί για τη χρηματοδότηση δικτύων για τη σταθεροποίηση των πρανών (βλέπε κατωτέρω φωτογραφία).

Παρόλο που ο προϋπολογισμός για την αναβλάστηση δεν χρησιμοποιήθηκε πλήρως, ο αριθμός των φυτών που φύτευσε ο φορέας ανάπτυξης υπερέβαινε τις αρχικές εκτιμήσεις. Ωστόσο, η φύτευση αυτή κάλυπτε μικρότερη έκταση, με αποτέλεσμα η πυκνότητα της βλάστησης να είναι υπερβολικά μεγάλη για να είναι βιώσιμη.

Φωτογραφία 2 | Πρανές προστατευμένο με δίχτυ σταθεροποίησης



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης του έργου και της επιτόπιας επίσκεψης.

- 48** Τα ΔΧΙ μπορούν να διενεργούν πρόσθετους ελέγχους προσλαμβάνοντας συμβούλους *ad hoc*, προκειμένου να ελέγχουν, παραδείγματος χάριν, την επίτευξη της αναμενόμενης ποιότητας και ποσότητας των εργασιών. Εντοπίσαμε δύο παραδείγματα τέτοιων πρόσθετων ελέγχων, που παρείχαν στα ΔΧΙ διαφωτιστικά στοιχεία σχετικά με διάφορες τεχνικές πτυχές των εργασιών. Μολονότι οι έλεγχοι αυτοί συνεπάγονται επιπλέον έξοδα για τα ΔΧΙ, διαπιστώσαμε τη χρησιμότητά τους ιδίως για την παρακολούθηση σύνθετων έργων.
- 49** Σύμφωνα με τις υφιστάμενες ρυθμίσεις, η Επιτροπή βασίζεται στην εποπτεία των ΔΧΙ προκειμένου να διασφαλίζει ότι οι επιχορηγήσεις εκταμιεύονται βάσει των επιλέξιμων εξόδων. Όταν τα έξοδα αυτά επικυρώνονται από το ΔΧΙ, όπως περιγράφεται στο [πλαίσιο 4](#), και τα έργα υλοποιούνται υπό έμμεση διαχείριση, η Επιτροπή διαθέτει περιορισμένα μέσα για να εντοπίσει πιθανές περιπτώσεις κατάχρησης ενωσιακών κονδυλίων και να λάβει τα απαραίτητα διορθωτικά μέτρα, εκτός αν αποφασίσει να προβεί σε ειδικές ενέργειες, όπως σε επισκέψεις παρακολούθησης και ελέγχους.

Η Επιτροπή δεν διαθέτει αποτελεσματικές διαδικασίες για την παρακολούθηση των καθυστερήσεων και τη διασφάλιση της βιωσιμότητας και της προβολής της ΕΕ

Η Επιτροπή δεν διαθέτει αρκετά αναλυτικές και ενημερωμένες πληροφορίες σχετικά με τις καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων

- 50** Σύμφωνα με τους κανόνες διακυβέρνησης του WBIF, η Επιτροπή δεν παρακολουθεί άμεσα την εκτέλεση των επιχορηγήσεων, καθώς αυτό αποτελεί ευθύνη των ΔΧΙ. Αντ' αυτού, συλλέγει πληροφορίες μέσω διάφορων μηχανισμών. Αξιολογήσαμε κατά πόσον η Επιτροπή συγκέντρωνε ενημερωμένα και πλήρη στοιχεία, ώστε να μπορεί να εποπτεύει την υλοποίηση των έργων.

- 51** Κάθε χρόνο, τα επικεφαλής ΔΧΙ αναφορτώνουν στο σύστημα παρακολούθησης και πληροφοριών (MIS) ετήσια έκθεση υλοποίησης για κάθε έργο που επιχορηγείται από το WBIF και επικαιροποιούν τις πληροφορίες που αυτό περιέχει. Ωστόσο, για όλα τα έργα του δείγματος πλην ενός, διαπιστώσαμε ότι δεδομένα όπως οι ημερομηνίες, το στάδιο εκτέλεσης και τα ποσά που είχαν καταχωρηθεί στην πλατφόρμα δεν ήταν ενημερωμένα. Επιπλέον, επισημάνσαμε ότι οι ετήσιες εκθέσεις που αναφορτώνονταν συχνά δεν αναφέρονταν λεπτομερώς στην πρόοδο των έργων, ούτε στα προβλήματα με την υλοποίηση που οδηγούσαν σε καθυστερήσεις. Μολονότι, το 2021, η Επιτροπή είχε εισαγάγει ενότητα σχετικά με τους λόγους των καθυστερήσεων, για πέντε έργα του δείγματός μας διαπιστώσαμε ότι τα χρονοδιαγράμματα για την επίλυση των προβλημάτων ήταν υπερβολικά αισιόδοξα.
- 52** Από το 2019, η Επιτροπή διοργανώνει εξαμηνιαίες συνεδριάσεις με τα επικεφαλής ΔΧΙ, όπου συζητούνται οι κύριες προκλήσεις, μεταξύ δε άλλων και οι καθυστερήσεις. Ωστόσο, στα συνοπτικά πρακτικά των συνεδριάσεων αυτών δεν περιγράφονται επαρκώς όλα τα σοβαρά προβλήματα με την υλοποίηση. Σε εξαμηνιαία βάση η Επιτροπή συναντάται επίσης με τους φορείς ανάπτυξης των έργων και συζητεί μαζί τους τα ορόσημα που έχουν συμφωνηθεί. Ωστόσο, αυτά είναι απλώς ενδεικτικά, με συνέπεια οι σχετικές προθεσμίες να αναβάλλονται τακτικά κατά τη διάρκεια της υλοποίησης.
- 53** Η Επιτροπή δεν πραγματοποιούσε επισκέψεις με σκοπό την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων, έτσι ώστε να ελέγχει τα έργα μεταφορών και να σχηματίζει άμεσα εικόνα των επιδόσεών τους. Μολονότι οι αντιπροσωπείες της ΕΕ στις τέσσερις χώρες του δείγματος δεν είχαν επίσημο ρόλο στην παρακολούθηση των έργων, ενημέρωναν τις κεντρικές υπηρεσίες της Επιτροπής σχετικά με τυχόν συναντήσεις τους με το επικεφαλής ΔΧΙ, τους φορείς ανάπτυξης ή τις αρμόδιες αρχές. Επισημάνσαμε ότι οι εν λόγω αντιπροσωπείες είχαν γενική εικόνα της υλοποίησης, μεταξύ άλλων δε και των καθυστερήσεων, αλλά δεν ενημερώνονταν συστηματικά σχετικά με τις τεχνικές λεπτομέρειες.
- 54** Οι σύμβουλοι που εργάζονται για τη γραμματεία του WBIF (το γραφείο συντονισμού μεταξύ της Επιτροπής και των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων) έχουν εκπροσώπους στις διάφορες χώρες, οι οποίοι κοινοποιούν κάθε μήνα τις εκθέσεις τους και στην Επιτροπή. Πρόκειται για σύντομες αναφορές που βασίζονται σε στοιχεία που γνωστοποιούν τα εθνικά γραφεία των ΔΧΙ και οι ΜΥΕ των φορέων ανάπτυξης, και οι οποίες παρέχουν στην Επιτροπή πληροφορίες παρόμοιες με εκείνες που της κοινοποιούν τα ΔΧΙ (βλέπε σημείο [51](#)). Διαπιστώσαμε διαφορές στην ακρίβεια και την ταχύτητα με την οποία οι εν λόγω μηνιαίες εκθέσεις επισήμαιναν τα προβλήματα με την υλοποίηση (βλέπε παραδείγματα στο [πλαίσιο 6](#)).

Πλαίσιο 6

Παραδείγματα ασυνεπειών στην αναφορά στην Επιτροπή των προβλημάτων με την υλοποίηση

Για ένα από τα 12 έργα του δείγματος, η ΜΥΕ έλαβε επιβεβαίωση στα τέλη Φεβρουαρίου 2024 ότι η πιστοποίηση μιας σειράς εργασιών που είχαν πραγματοποιηθεί το 2023 επρόκειτο να αρθεί από τον υπεύθυνο μηχανικό για τον λόγο ότι είχε χρησιμοποιηθεί μη εγκεκριμένο σκυρόδεμα. Κατά τον χρόνο του ελέγχου μας το 2025, δεν είχε ακόμη ληφθεί απόφαση σχετικά με την ανάγκη καθαίρεσης των κατασκευών, κάτι που εγκυμονεί τον κίνδυνο περαιτέρω καθυστέρησης του έργου. Ωστόσο, μνεία της κατάστασης αυτής δεν υπήρχε ούτε στις μηνιαίες εκθέσεις που είχε κοινοποιήσει στην Επιτροπή το γραφείο συντονισμού ούτε στην ετήσια έκθεση υλοποίησης του ΔΧΙ για το 2024.

Αντιθέτως, εντοπίσαμε περίπτωση τέτοιας αναφοράς, στην οποία το γραφείο συντονισμού επισήμαινε την αναστολή των εργασιών λόγω ακαταλληλότητας του σκυροδέματος. Το πρόβλημα αυτό αναφέρθηκε στην Επιτροπή τον Ιούνιο του 2025, ήτοι δύο μήνες μετά την εμφάνισή του.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης του έργου και των επιτόπιων επισκέψεων.

- 55** Σε κάθε αίτηση επιχορήγησης του δείγματός μας, οι φορείς ανάπτυξης περιλάμβαναν περιορισμένο αριθμό δεικτών εκροής και επακόλουθου, αλλά όχι δείκτες αντικτύπου, καθώς η Επιτροπή δεν θεωρούσε ότι βοηθούσαν στην παρακολούθηση της προόδου. Μολονότι οι δείκτες είναι συναφείς, εννέα εγκεκριμένες αιτήσεις δεν προέβλεπαν δείκτες που να αντικατοπτρίζουν όλες τις συνιστώσες των εργασιών που έπρεπε να ολοκληρωθούν (βλέπε παράδειγμα στο [πλαίσιο 7](#)). Από το 2021, η Επιτροπή έχει καθορίσει κοινούς δείκτες επιδόσεων και, μέχρι τον Οκτώβριο του 2025, εξακολουθούσε να επεξεργάζεται μεθοδολογία για τη συγκέντρωση των αποτελεσμάτων.

Πλαίσιο 7

Παράδειγμα δεικτών που δεν καλύπτουν επακριβώς όλες τις συνιστώσες ενός έργου

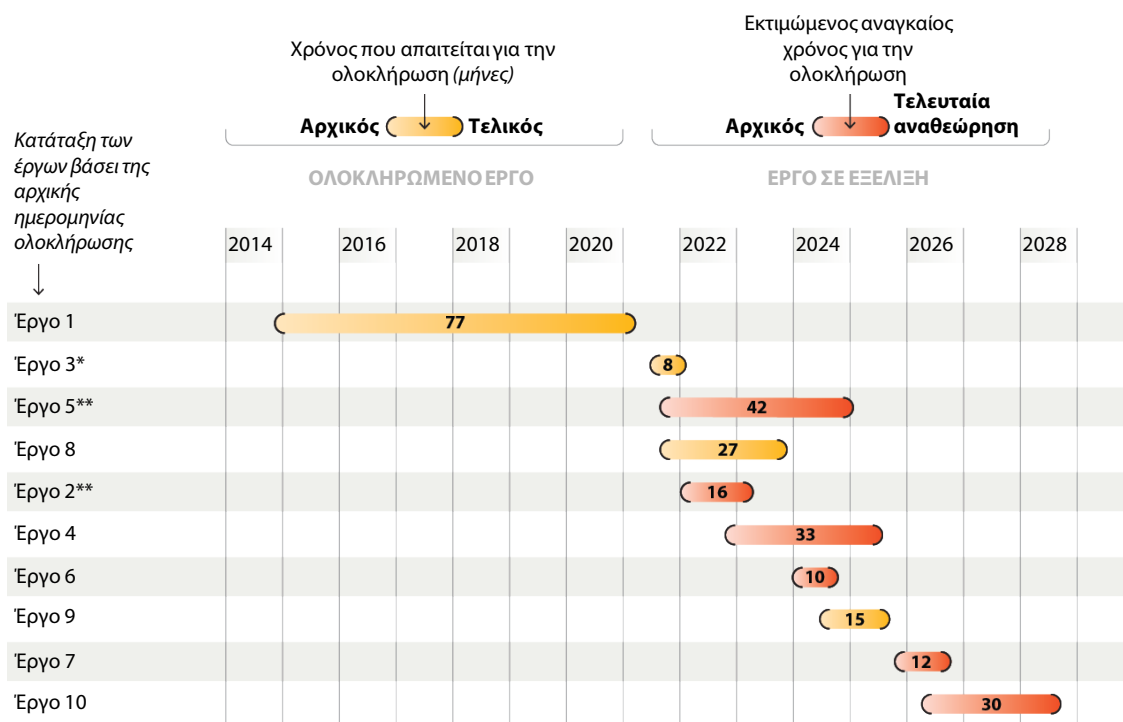
Σε έργο αποκατάστασης τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής, η αίτηση περιλάμβανε ως αναμενόμενη εκροή το συνολικό μήκος του διαδρόμου (148 χλμ.) και όχι τα 66,8 χλμ. που ήταν το αντικείμενο των προβλεπόμενων εργασιών. Στην αίτηση δεν αναφέρονταν ούτε οι πρόσθετες εργασίες που προέβλεπε ο φορέας ανάπτυξης, όπως ο αριθμός των σηράγγων, των γεφυρών και των σταθμών που έπρεπε να αποκατασταθούν. Επιπλέον, δεν υπήρχε τιμή-στόχος για τους δείκτες επακόλουθου ως προς τον ετήσιο αριθμό επιβατών και τόνων φορτίου. Η απαίτηση ταχύτητας, κριτήριο του [ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών](#), δεν αποτυπωνόταν στους δείκτες.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης του έργου.

Η Επιτροπή διαθέτει περιορισμένα μέσα για την επιβολή της έγκαιρης υλοποίησης

- 56** Αξιολογήσαμε κατά πόσον η Επιτροπή είχε σχεδιάσει και εφαρμόσει αποτελεσματικά μέτρα για τη μείωση των καθυστερήσεων.
- 57** Προκειμένου να έχει μια εικόνα της υλοποίησης των έργων, η Επιτροπή χρησιμοποιεί από το 2015 έναν πίνακα, γνωστό ως «πίνακα συνδεσιμότητας». Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει «φωτεινούς σηματοδότες» για την παρακολούθηση της έγκαιρης εκτέλεσης των εργασιών. Όπως φαίνεται στο [γράφημα 11](#), όλα τα έργα του δείγματός μας είχαν σημειώσει καθυστερήσεις. Παρά την τεχνική βοήθεια που παρασχέθηκε σε όλες τις ΜΥΕ πλην μίας, οι καθυστερήσεις δεν εξαλείφθηκαν. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, οι καθυστερήσεις αυτές ήταν σημαντικές (άνω της διετίας) για έξι έργα, κυρίως επειδή τα λεπτομερή σχέδια χρειάστηκε να αλλάξουν κατά τη διάρκεια της υλοποίησης, και συχνά επιδεινώνονταν λόγω περαιτέρω καθυστερήσεων στις διαδικασίες αδειοδότησης.

Γράφημα 11 | Καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των έργων (αρχικές ημερομηνίες ολοκλήρωσης έναντι των τελικών/τελευταίων αναθεωρημένων ημερομηνιών)



Σημ.: Η ημερομηνία ολοκλήρωσης δύο έργων δεν έχει ακόμη επικαιροποιηθεί και, ως εκ τούτου, δεν περιλαμβάνεται στο γράφημα 11.

* Χωρίς τεχνική βοήθεια προς τη μονάδα υλοποίησης του έργου (ΜΥΕ).

** Οι ανάδοχοι δεν έχουν ακόμη παρουσιάσει επικαιροποιημένες εκτιμήσεις βάσει των πραγματικών καθυστερήσεων.

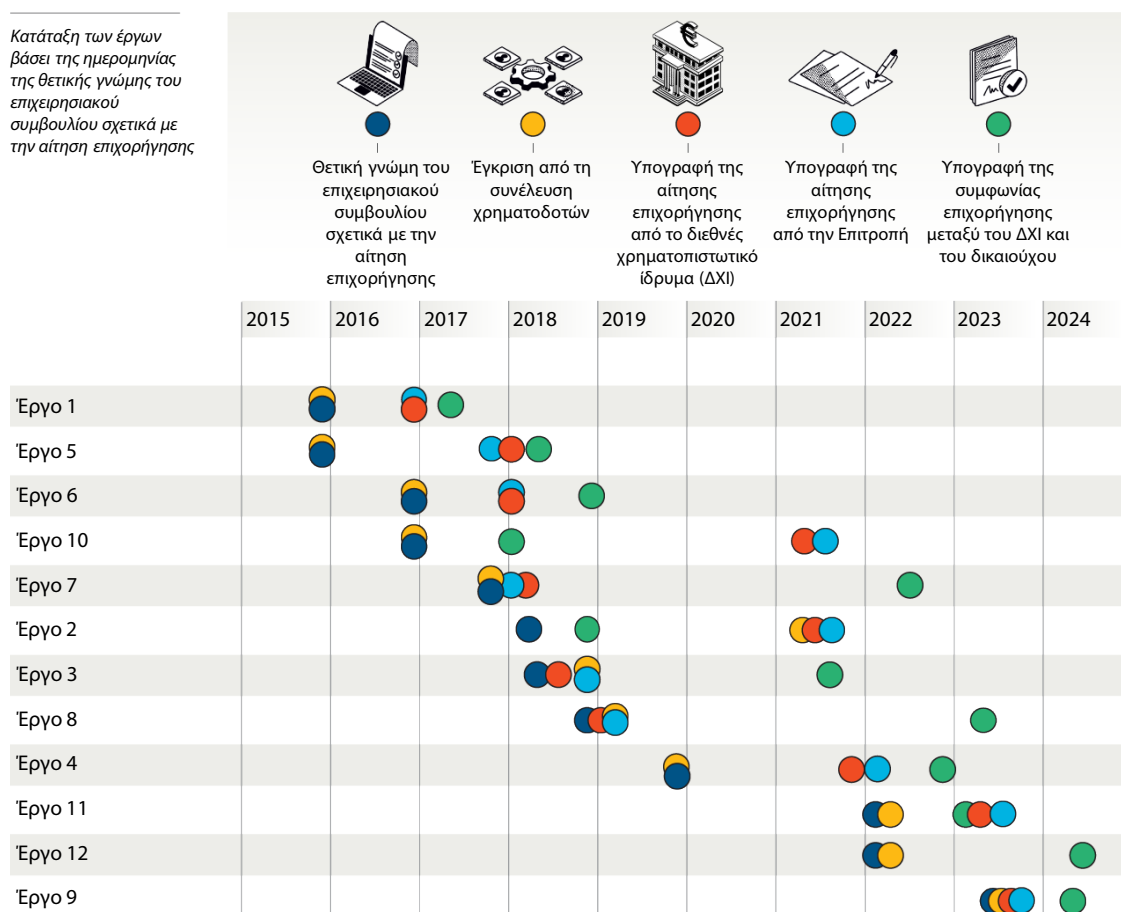
Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης των συμβάσεων τον Ιούνιο του 2025.

58 Τον Ιούλιο του 2020, η Επιτροπή απέστειλε επιστολές στα ΔΧΙ και στις εθνικές αρχές σχετικά με τρία από τα έργα του δείγματός μας, ζητώντας κυρίως να λάβει επικαιροποιημένα χρονοδιαγράμματα της υλοποίησής τους. Μετά τον Ιούλιο του 2020, απέστειλε παρόμοια αιτήματα σχετικά με δύο άλλα έργα του δείγματος. Στις περισσότερες περιπτώσεις, έλαβε γενικές απαντήσεις με επικαιροποιημένα χρονοδιαγράμματα. Ωστόσο, καμία από τις επιστολές αυτές δεν απέτρεψε περαιτέρω καθυστερήσεις, μετά τις επικαιροποιήσεις.

59 Ένας άλλος παράγοντας που επηρέασε αρνητικά την υλοποίηση ήταν οι καθυστερήσεις στις πληρωμές. Μετά την έγκριση της επιχορήγησης από το επιχειρησιακό συμβούλιο και, εν συνεχεία, από τη συνέλευση των χρηματοδοτών, η Επιτροπή και το επικεφαλής ΔΧΙ υπογράφουν την αίτηση επιχορήγησης. Ωστόσο, τα σχετικά κονδύλια δεν χορηγούνται στον φορέα ανάπτυξης πριν από την υπογραφή της σχετικής συμφωνίας και, σε ορισμένες χώρες, πριν από την κύρωσή της από τις εθνικές αρχές (βλέπε [γράφημα 12](#)). Η κύρωση της υπογεγραμμένης συμφωνίας επιχορήγησης μπορεί επίσης να παρατείνει τη διαδικασία (π.χ. κατά ένα χρόνο στη Βοσνία και Ερζεγοβίνη), ανάλογα με τις εθνικές αρχές. Στο δείγμα μας, οι φορείς ανάπτυξης έργων χρειάστηκε να προβούν σε προκαταβολές για πέντε έργα, κυρίως επειδή οι συμφωνίες επιχορήγησης δεν είχαν υπογραφεί ή κυρωθεί.

Γράφημα 12 | Καθυστερήσεις μεταξύ της έγκρισης της επιχορήγησης και της υπογραφής της σχετικής συμφωνίας

Κατάταξη των έργων βάσει της ημερομηνίας της θετικής γνώμης του επιχειρησιακού συμβουλίου σχετικά με την αίτηση επιχορήγησης



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων από την Επιτροπή και τα ΔΧΙ μέχρι τον Ιούνιο του 2025.

- 60** Οι εκταμιεύσεις της Επιτροπής αντιστοιχούν σε προχρηματοδοτήσεις που μεταφέρονται στον λογαριασμό του Κοινού Ταμείου, τον οποίο διαχειρίζεται η ΕΤΑΑ. Μολονότι τα ΔΧΙ πρέπει να προβλέπουν τις εκταμιεύσεις βάσει των πραγματικών αναγκών, εντοπίσαμε έξι περιπτώσεις στις οποίες η Επιτροπή εκταμίευσε επιχορηγήσεις βασιζόμενη στις προβλέψεις των ΔΧΙ, που ανέφεραν ποσά υψηλότερα από εκείνα που δικαιολογούσε η οικονομική και φυσική πρόοδος των έργων. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την πρόωρη μεταφορά κεφαλαίων στο Κοινό Ταμείο (βλέπε παράδειγμα στο [πλαίσιο 8](#)). Η Επιτροπή διευκρίνισε ότι, για την επικύρωση των αιτήσεων εκταμίευσης προς το Κοινό Ταμείο, λαμβάνει κυρίως υπόψη τις προβλέψεις των ΔΧΙ.

Πλαίσιο 8

Παράδειγμα καταβολής αδικαιολόγητα υψηλής προχρηματοδότησης από την Επιτροπή

Τον Οκτώβριο του 2024, η Επιτροπή, βάσει των προβλέψεων του ΔΧΙ, κατέβαλε για ένα έργο στο Κοινό Ταμείο το 63 % του συνολικού ποσού, ποσοστό που μεταφράστηκε στην καταβολή προχρηματοδότησης ύψους 52 εκατομμυρίων ευρώ. Ωστόσο, η πρόβλεψη αυτή ήταν υπερβολικά αισιόδοξη, καθώς, κατά τον χρόνο της επίσκεψής μας τον Ιούνιο του 2025, δεν είχε πραγματοποιηθεί καμία δαπάνη, διότι η σύμβαση έργου δεν είχε υπογραφεί ακόμη.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης του έργου.

Πολλά είναι τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη, ωστόσο η σύνδεση των Δυτικών Βαλκανίων με την ΕΕ εξελίσσεται αργά, με συνέπεια να κινδυνεύει η βιωσιμότητα των έργων

- 61** Δέκα χρόνια μετά την έγκριση των πρώτων έργων στον τομέα των μεταφορών στις τέσσερις χώρες του δείγματός μας, εξετάσαμε κατά πόσον τα 12 έργα του δείγματος είχαν αποφέρει απτά αποτελέσματα. Αξιολογήσαμε επίσης αν η Επιτροπή είχε καθορίσει δείκτες για την παρακολούθηση της προόδου τόσο σε επίπεδο επιμέρους έργων όσο και συνολικά. Το δείγμα μας περιλάμβανε επτά διαδρόμους (βλέπε [παράρτημα II](#)).
- 62** Για την παρακολούθηση της συνολικής προόδου, η Επιτροπή έχει θεσπίσει τρεις βασικούς δείκτες¹⁰ (αύξηση του ΑΕΠ, αξία του εμπορίου αγαθών και υπηρεσιών και δείκτης ανθρώπινης ανάπτυξης), χωρίς ωστόσο να συλλέξει και να παρουσιάσει ποτέ σχετικά στοιχεία. Παρόλα αυτά, οι δείκτες αυτοί δεν επιτρέπουν την ουσιαστική αξιολόγηση των συγκεκριμένων επιπτώσεων των έργων του WBIF στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα στα Δυτικά Βαλκάνια (που είναι και ο γενικός στόχος). Και αυτό γιατί η ανάπτυξη αυτή εξαρτάται επίσης από διάφορους εξωγενείς παράγοντες, όπως η εξασφάλιση εκτεταμένης στήριξης και πέραν του WBIF.

¹⁰ Πολυκρατικά προγράμματα δράσης για τα έτη 2016, σ. 10, 2017-2018, σ. 11, 2018-2019, σ. 13, και 2020, σ. 8.

- 63** Ο ειδικός στόχος του WBIF στον τομέα των μεταφορών είναι η βελτίωση της συνδεσιμότητας εντός της περιοχής, καθώς και μεταξύ των Δυτικών Βαλκανίων και της ΕΕ¹¹. Κατά την υπογραφή της Συνθήκης για την ίδρυση Κοινότητας Μεταφορών¹², οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων δεσμεύθηκαν να τηρήσουν τους στόχους του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹³, οι οποίοι περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου μέχρι το 2030¹⁴. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν συγκέντρωσε πληροφορίες σχετικά με την ολοκλήρωση του κεντρικού [ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών](#) στα Δυτικά Βαλκάνια (βλέπε σημείο 17), όπως ο βαθμός ολοκλήρωσης (π.χ. το μήκος των ολοκληρωμένων και επιχειρησιακών τμημάτων ανά διάδρομο) και η συμμόρφωση με τα πρότυπα του δικτύου για τους υποστηριζόμενους διαδρόμους. Βασίζεται απλώς στις εκθέσεις της [Κοινότητας Μεταφορών](#), οι οποίες δεν περιλαμβάνουν τόσο αναλυτικές πληροφορίες για κάθε διάδρομο. Οι πληροφορίες αυτές, που είναι διαθέσιμες μόνο κατόπιν ειδικού αιτήματος, δεν αξιοποιήθηκαν από την Επιτροπή για την παρακολούθηση των συγκεκριμένων επιπτώσεων της χρηματοδότησης του WBIF.
- 64** Η Κοινότητα Μεταφορών, ένας διεθνής οργανισμός που προωθεί την περιφερειακή συνεργασία στον τομέα των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των Δυτικών Βαλκανίων, δημοσιεύει από το 2021 ετήσιες εκθέσεις σχετικά με την υλοποίηση του [ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών](#) στα Δυτικά Βαλκάνια. Από τις εκθέσεις αυτές προκύπτει συνολικά αργή πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή όλων των προτύπων (βλέπε [πλαίσιο 9](#)).

¹¹ Πολυκρατικά προγράμματα δράσης για τα έτη [2015-2016](#), σ. 4, [2016](#), σ. 10, [2017-2018](#), σ. 11, [2018-2019](#), σ. 13, και [2020](#), σ. 8.

¹² Άρθρο 1 και παράρτημα Ι.1 της [Συνθήκης για την ίδρυση της Κοινότητας Μεταφορών](#).

¹³ Άρθρα 38, παράγραφος 3, και 39 του [κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 1315/2013](#), που καταργήθηκε από τον [κανονισμό \(ΕΕ\) 2024/1679](#).

¹⁴ Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α), του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2024/1679](#).

Πλαίσιο 9

Πρόοδος ως προς την εφαρμογή των προτύπων του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια

Τα πρότυπα του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών περιλαμβάνουν τα εξής:

- τον εξηλεκτισμό του σιδηροδρομικού δικτύου, με το 65 % του κεντρικού δικτύου να ηλεκτροδοτείται το 2024 (έναντι 73 % το 2021, πρώτο έτος κατά το οποίο υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία)·
- ελάχιστη ταχύτητα για τις εμπορευματικές αμαξοστοιχίες 100 χλμ./ώρα μέχρι το 2030, με το 60 % του κεντρικού δικτύου να πληροί την απαίτηση ταχύτητας (έναντι 72 % το 2021)·
- χωριστά οδοστρώματα για τις δύο κατευθύνσεις της οδικής κυκλοφορίας με τη δημιουργία διαχωριστικής λωρίδας που δεν προορίζεται για κυκλοφορία και χώρων ανάπαυσης ανά 100 χλμ. κατά μήκος του αυτοκινητόδρομου μέχρι το 2030. Το 2024 το ποσοστό συμμόρφωσης του κεντρικού δικτύου ανερχόταν σε 54 % (έναντι 45 % το 2021).

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2024/1679](#) και των εκθέσεων της Κοινότητας Μεταφορών σχετικά με την ανάπτυξη ενδεικτικών επεκτάσεων του εκτεταμένου και του κεντρικού δικτύου του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια για τα έτη [2022](#) και [2024](#).

65 Για τις τέσσερις χώρες του δείγματός μας, μεταξύ του 2015 και του Ιουνίου 2025, η Επιτροπή ενέκρινε 43 επιχορηγήσεις επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών. Μέχρι τον Ιούνιο του 2025, 22 από τις επενδύσεις αυτές είχαν ξεκινήσει και έξι είχαν ήδη ολοκληρωθεί. Τέσσερα από τα έξι ολοκληρωμένα έργα είναι οδικά και περιλαμβάνονταν στο δείγμα μας για τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη και τη Βόρεια Μακεδονία, έχουν δε ήδη δοθεί στην κυκλοφορία. Μολονότι είναι πολύ νωρίς για να αξιολογηθούν οι εκροές που έχουν επιτευχθεί για τέσσερα έργα που δεν αναμένονταν να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι τον χρόνο του ελέγχου, η εικόνα είναι ανάμικτη για τα υπόλοιπα οκτώ (τέσσερα είχαν ολοκληρωθεί και τέσσερα θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί). Τρία είχαν επιτύχει πλήρως τους στόχους τους, δύο τους είχαν επιτύχει εν μέρει και τρία δεν λειτουργούσαν. Στο [παράρτημα III](#) παρατίθενται, για τα 12 έργα του δείγματος, περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιτευχθείσες εκροές και τη λειτουργικότητά τους κατά τον χρόνο του ελέγχου.

66 Οι συνδέσεις εντός των διαδρόμων τους οποίους αφορούν τα έργα του δείγματός μας καταγράφουν άνιση πρόοδο (βλέπε [πίνακα 1](#)). Στη Σερβία, η στήριξη του σιδηροδρομικού τομέα βρίσκεται κυρίως στη φάση σχεδιασμού, με προοπτική την αναβάθμιση στα πρότυπα της ΕΕ¹⁵. Στη Βόρεια Μακεδονία, ένα σιδηροδρομικό τμήμα 23 χλμ. που θα έπρεπε να είχε ξεκινήσει το 2024 δεν έχει ακόμη κατασκευαστεί στα βουλγαρικά σύνορα, με προβλεπόμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης το 2030. Όσον αφορά τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη, τον Ιούνιο του 2022 η Επιτροπή ανέστειλε δύο έργα που είχαν εγκριθεί αρχικά (συμπεριλαμβανομένων μη συνδεδεμένων τμημάτων του διαδρόμου Vc) λόγω της πολιτικής κατάστασης στη Σερβική Δημοκρατία, τη διοικητική οντότητα στη δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται το βόρειο τμήμα της χώρας. Στο Κόσοβο, οι σιδηροδρομικές συνθήκες κατά τον χρόνο του ελέγχου ήταν χειρότερες από ό,τι πριν από την έναρξη του έργου. Η κυκλοφορία έχει διαταραχθεί από το 2020, επειδή ορισμένες σήραγγες κατέρρευσαν κατά τη διάρκεια των εργασιών. Επιπλέον, δεν προβλέπεται ημερομηνία έναρξης των εργασιών στο βόρειο τμήμα της χώρας. Κατά τον χρόνο του ελέγχου (Ιούνιος 2025), δεν υπήρχε ούτε σηματοδότηση ούτε ηλεκτροδότηση.

¹⁵ Ενημερωτικό δελτίο για τον σιδηροδρομικό διάδρομο X υπό το WBIF.

Πίνακας 1 | Κατάσταση του κεντρικού ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που αφορά το δείγμα μας

Διάδρομος του κεντρικού δικτύου	Χώρα	Συνολικό μήκος (χλμ.)	Έχουν ολοκληρωθεί (χλμ.)	Βρίσκονται σε λειτουργία (χλμ.)	Έχουν συγχρηματοδοτηθεί από την ΕΕ (χλμ.)	Έργα του δείγματος στον διάδρομο
Οδικός διάδρομος Vc	Βοσνία και Ερζεγοβίνη	323,5	144,2	133,3	119,9	3 έργα συνολικού μήκους 19,9 χλμ.
Σιδηροδρομική γραμμή 10	Κόσοβο	148,0	0,0	0,0	100,2	2 έργα συνολικού μήκους 100,2 χλμ.
Σιδηροδρομικός διάδρομος X	Σερβία	513,0	0,0	513,0	256,1	1 έργο μήκους 17,7 χλμ.
Σιδηροδρομικός διάδρομος Xc	Σερβία	104,0	0,0	0,0*	104,0	1 έργο μήκους 90 χλμ.
Οδικός διάδρομος VIII	Βόρεια Μακεδονία	308,0	286,0	286,0	47,2	2 έργα συνολικού μήκους 47,2 χλμ.
Σιδηροδρομικός διάδρομος VIII	Βόρεια Μακεδονία	261,0	30,5	30,5	57,4	1 έργο μήκους 23 χλμ.

Σημ.: *Η κυκλοφορία συνεχίζεται υπό ειδικές συνθήκες κατά την εκτέλεση των κατασκευαστικών εργασιών. Ο πίνακας αυτός δεν περιλαμβάνει τα δύο έργα εσωτερικών πλωτών οδών του δείγματος που αφορούν τον διάδρομο Ρήνου-Δούναβη.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων προερχόμενων από την Κοινότητα Μεταφορών, το MIS και τον φορέα ανάπτυξης, από τον Σεπτέμβριο του 2025.

67 Επιπλέον, διαπιστώσαμε ότι η βιωσιμότητα επτά έργων του δείγματος δεν διασφαλιζόταν πλήρως λόγω εκκρεμών διοικητικών διαδικασιών, έλλειψης πόρων για τη συνέχιση των επενδύσεων, ανεπαρκούς συντήρησης ή μη αξιοποίησης των υποδομών (βλέπε [παράρτημα III](#)). Στο [πλαίσιο 10](#) παρατίθεται παράδειγμα υποδομών που παρέμεναν αναξιοποίητες.

Πλαίσιο 10

Σήραγγα χωρίς σύνδεση με οδό που υπονομεύει τη βιωσιμότητα

Το δείγμα μας περιλάμβανε σήραγγα μήκους 3,2 χλμ. για την οποία τα κύρια έργα υποδομής είχαν ολοκληρωθεί τον Σεπτέμβριο του 2023. Κατά τον χρόνο της επίσκεψης ελέγχου, βρισκόταν σε εξέλιξη η εγκατάσταση του ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού που θα επέτρεπε την ολοκλήρωση του έργου, αλλά η σήραγγα εξακολουθεί να μην συνδέεται με τα παρακείμενα οδικά δίκτυα που χρηματοδοτούνται από άλλους χορηγούς. Είναι έτσι υπαρκτός ο κίνδυνος η σήραγγα όχι μόνο να παραμείνει αχρησιμοποίητη για αρκετά χρόνια λόγω των καθυστερήσεων στα παρακείμενα οδικά έργα, αλλά και να χρειαστεί συντήρηση και προστασία από πιθανές ζημιές.

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει της τεκμηρίωσης του έργου και της επιτόπιας επίσκεψης.

Αν και ο ρόλος του WBIF γίνεται αντιληπτός, η στήριξη της ΕΕ είναι λιγότερο ορατή

- 68** Όλοι οι αποδέκτες ενωσιακής χρηματοδότησης υπέχουν τη γενική υποχρέωση να μνημονεύουν ρητώς την προέλευση των κονδυλίων και να διασφαλίζουν την προβολή της ενωσιακής χρηματοδότησης¹⁶. Εξετάσαμε κατά πόσον τα έργα του δείγματός μας έδιναν επαρκή έμφαση στη χρηματοδότησή τους από την ΕΕ, χρησιμοποιώντας τα κατάλληλα μέσα επικοινωνίας, όπως τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, διάφορες εκδηλώσεις και αναφορές, όπως και σχετικές υπαίθριες πινακίδες. Οι τελευταίες πρέπει να τοποθετούνται δίπλα στις οδούς πρόσβασης στον χώρο όπου λαμβάνει χώρα η δράση και να παραμένουν αναρτημένες από την έναρξη της δράσης μέχρι και έξι μήνες μετά την ολοκλήρωσή της¹⁷.
- 69** Με δύο εξαιρέσεις, και για τα 12 έργα του δείγματός μας υπήρχαν ενημερωτικές πινακίδες που ανέφεραν τη στήριξη της ΕΕ. Σε ένα από τα δύο έργα με προβλήματα στην προβολή της ΕΕ, ο ανάδοχος είχε τοποθετήσει δύο πινακίδες ορατές από το κοινό, στις οποίες όμως αναφερόταν μόνο η στήριξη από το επικεφαλής ΔΧΙ.

¹⁶ Άρθρα 24 και 25 του [εκτελεστικού κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 447/2014 της Επιτροπής](#) και άρθρο 18, παράγραφος 1, του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2021/1529](#).

¹⁷ [Εγχειρίδιο επικοινωνίας και προβολής](#) του 2009 για τις εξωτερικές δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σ. 20, και [απαιτήσεις επικοινωνίας και προβολής στις χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ εξωτερικές δράσεις](#) του 2018, σ. 21.

- 70** Στις ετήσιες εκθέσεις υλοποίησης τα ΔΧΙ οφείλουν να αναφέρουν τα έξοδα που πραγματοποίησαν σε σχέση με τις δραστηριότητες προβολής. Τέτοιες χρηματοοικονομικές πληροφορίες δεν υπήρχαν για τέσσερις από τις επιχορηγήσεις του δείγματος, υπό την εποπτεία δύο ΔΧΙ. Ως εκ τούτου, ήταν αδύνατο να αξιολογηθούν τόσο οι δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν όσο και η αποτελεσματικότητά τους ως προς τη διασφάλιση της προβολής της ΕΕ. Για μία από αυτές τις επιχορηγήσεις, το επικεφαλής ΔΧΙ διευκρίνισε ότι για την προβολή δεν είχαν χρησιμοποιηθεί κονδύλια του WBIF, παρά τον προϋπολογισμό των 20 000 ευρώ που προέβλεπε η αίτηση σχετικά.
- 71** Για τρεις άλλες επιχορηγήσεις του δείγματός μας, ένα ΔΧΙ είχε ορίσει συγκεκριμένο πρόσωπο ως υπεύθυνο για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων προβολής, τη διοργάνωση εκδηλώσεων και την παραγωγή περιεχομένου (π.χ. βίντεο, περιεχόμενο πολυμέσων, φωτογραφίες και μηνύματα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης). Διαπιστώσαμε ότι το ΔΧΙ είχε χρησιμοποιήσει τους προϋπολογισμούς προβολής που προέβλεπαν οι επιχορηγήσεις για τους μισθούς του εν λόγω προσώπου που απασχολούνταν περισσότερο για την προβολή των δραστηριοτήτων του ίδιου του ΔΧΙ στα Δυτικά Βαλκάνια και μόνο σε περιορισμένο βαθμό της ΕΕ. Ομοίως, σε εσωτερική έκθεση παρακολούθησης που ζητήθηκε από την Επιτροπή υπήρχε η παρατήρηση ότι η στήριξη του WBIF συνδεόταν κυρίως με τα ΔΧΙ και πολύ λιγότερο με την ΕΕ.

72 Για τη βελτίωση της προβολής της ΕΕ, εντοπίσαμε ένα θετικό παράδειγμα στο οποίο η αντιπροσωπεία της ΕΕ στη Βοσνία και Ερζεγοβίνη πρότεινε να τοποθετηθούν πινακίδες επιπλέον εκείνων που απαιτούνταν κατά τη διάρκεια των κατασκευαστικών εργασιών σύμφωνα με τις συναφείς κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ. Μετά από διαπραγματεύσεις, δύο ΔΧΙ συμφώνησαν σε μια κοινή διατύπωση, αποδεκτή από όλους τους χορηγούς βοήθειας (βλέπε [φωτογραφία 3](#)).

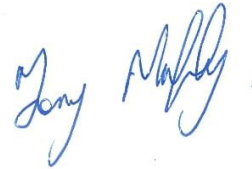
Φωτογραφία 3 | Μήνυμα στην πινακίδα: «Στηρίζουμε τη Βοσνία και Ερζεγοβίνη στην κατασκευή του διαδρόμου 5C (Vc)»



Πηγή: ΕΕΣ.

Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα III, του οποίου προεδρεύει ο George Marius Hyzler, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 28ης Απριλίου 2026.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο



Tony Murphy
Πρόεδρος

Παραρτήματα

Παράρτημα Ι – Σχετικά με τον έλεγχο

Μέσω του WBIF η Επιτροπή στηρίζει τον τομέα των μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια

- 01** Το 2008, το [Συμβούλιο](#) παρότρυνε την Επιτροπή και τα διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα (ΔΧΙ) να συγκεντρώσουν πόρους και να χρηματοδοτήσουν έργα υποδομών προτεραιότητας στα Δυτικά Βαλκάνια. Οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων —Αλβανία, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κόσοβο¹, Μαυροβούνιο, Βόρεια Μακεδονία και Σερβία— βρίσκονται στο επίκεντρο της [πολιτικής διεύρυνσης της ΕΕ](#).
- 02** Τον Δεκέμβριο του 2009 η Επιτροπή, σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ([ΕΤΕπ](#)), την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης ([ΕΤΑΑ](#)) και την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης και με την έγκριση των κρατών μελών της ΕΕ, εξήγγειλε το επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια (WBIF), με σκοπό τον συντονισμό και τη διοχέτευση της τεχνικής και χρηματοδοτικής στήριξης των χορηγών προς τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων μέσω ενός ενιαίου σημείου εισόδου. Το πλαίσιο WBIF μοχλεύει πρόσθετες επενδύσεις συνδυάζοντας επιχορηγήσεις² με δάνεια³ μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινού Ταμείου για τα Δυτικά Βαλκάνια (το «Κοινό Ταμείο» στην παρούσα έκθεση)⁴.

¹ Ο χαρακτηρισμός αυτός δεν θίγει τις θέσεις ως προς το καθεστώς και είναι σύμφωνος με το [ψήφισμα 1244\(1999\) του Συμβουλίου Ασφαλείας](#) του ΟΗΕ και τη [γνωμοδότηση](#) του Διεθνούς Δικαστηρίου για τη διακήρυξη της ανεξαρτησίας του Κόσοβου.

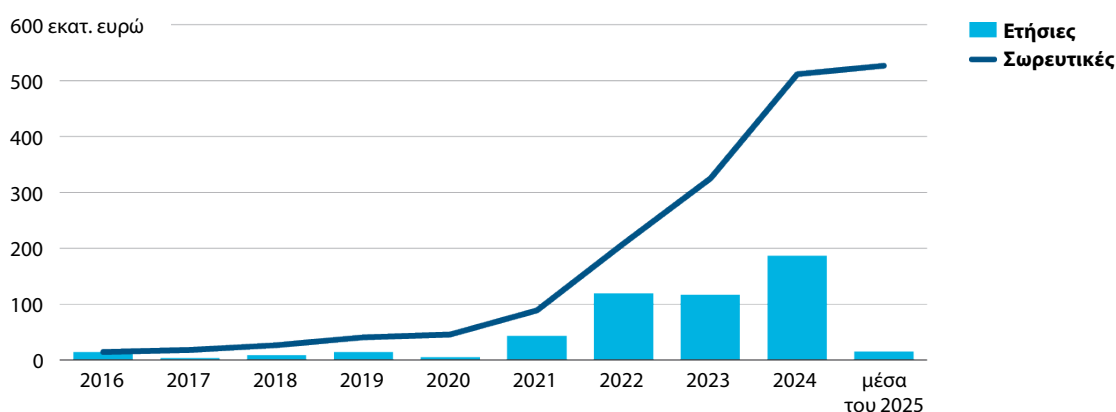
² Συμπεράσματα του Συμβουλίου του 2008, [Επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια](#).

³ Παράρτημα της [εκτελεστικής απόφασης της Επιτροπής για την έγκριση πολυκρατικού προγράμματος δράσης για τη συνδεσιμότητα για το έτος 2020](#), σ. 4.

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

- 03** Στην πορεία, στο WBIF ήλθαν να συμμετάσχουν η γερμανική αναπτυξιακή τράπεζα Kreditanstalt für Wiederaufbau, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων, η Agence française de développement και ο Όμιλος της Παγκόσμιας Τράπεζας, συμπεριλαμβανομένου του Διεθνούς Οργανισμού Χρηματοδότησης.
- 04** Για την αντιμετώπιση της υπανάπτυξης των υποδομών στα Δυτικά Βαλκάνια, η Επιτροπή, με τη [διαδικασία του Βερολίνου](#) που καθιερώθηκε το 2014, αναγνώρισε τη σημασία της σύνδεσης της περιοχής με το κεντρικό [ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών](#) μέσω επενδύσεων σε στρατηγικά έργα υποδομών μεταφορών.
- 05** Το WBIF είναι μια πλατφόρμα για την προετοιμασία, την επιλογή και τη χρηματοδότηση στρατηγικών επενδυτικών έργων στα Δυτικά Βαλκάνια.
- 06** Μέσω του WBIF, η Επιτροπή στηρίζει έξι τομείς (βιώσιμες μεταφορές, καθαρή ενέργεια, περιβάλλον και κλίμα, ιδιωτικός τομέας, ανθρώπινο κεφάλαιο και ψηφιακό μέλλον) στα Δυτικά Βαλκάνια. Η βελτίωση των υποδομών συμβάλλει στη μείωση του [επενδυτικού κενού](#) και αποτελεί ένα ακόμη βήμα προς την ικανοποίηση των κριτηρίων προσχώρησης στην ΕΕ⁵. Από το 2015 και μέχρι τα μέσα του 2025, η Επιτροπή κατέβαλε στο Κοινό Ταμείο 527 εκατομμύρια ευρώ από τον Μηχανισμό Προενταξιακής Βοήθειας (ΜΠΒ) II και III για έργα στον τομέα των μεταφορών (βλέπε [γράφημα 1](#)).

Γράφημα 1 | Σωρευτικές και ετήσιες πληρωμές της ΕΕ στο Κοινό Ταμείο για έργα μεταφορών (2016-μέσα 2025)



Σημ.: Η Επιτροπή δεν πραγματοποίησε καμία πληρωμή το 2015.

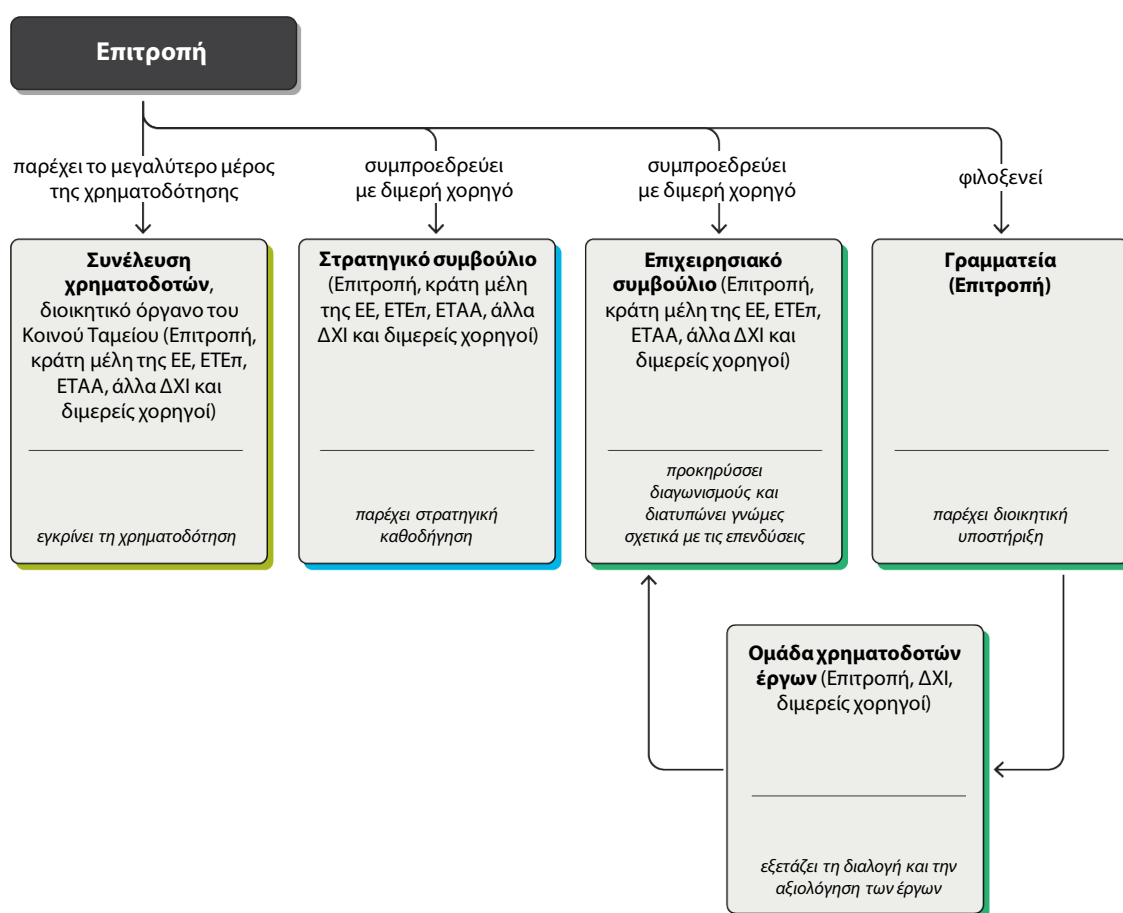
Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων προερχόμενων από τις προβλέψεις του Κοινού Ταμείου του Ιανουαρίου 2026.

⁵ Έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής του 2020: έκθεση σχετικά με τη [Βοσνία και Ερζεγοβίνη](#), σ. 93, το [Κόσοβο](#), σ. 95, τη [Σερβία](#), σ. 86, και τη [Βόρεια Μακεδονία](#), σ. 55 και 76.

Ρόλοι και αρμοδιότητες

07 Το Κοινό Ταμείο συγκεντρώνει τις συνεισφορές της Επιτροπής, των ΔΧΙ και των διμερών χορηγών. Η ΕΤΑΑ και η ΕΤΕπ, ως συνδιαχειρίστριες, είναι επιφορτισμένες με την εκτέλεσή του. Αμφότερα τα ΔΧΙ υπήρξαν για μεγάλο διάστημα εταίροι κατά την εξαγγελία, την ανάπτυξης και την εφαρμογή του WBIF⁶. Τα κύρια όργανα διακυβέρνησης του WBIF είναι η συνέλευση των χρηματοδοτών, το στρατηγικό συμβούλιο, το επιχειρησιακό συμβούλιο και η ομάδα χρηματοδοτών των έργων. Στο [γράφημα 2](#) συνοψίζονται οι ρόλοι και η σύνθεση των κύριων φορέων του WBIF στους οποίους περιλαμβάνεται και η Επιτροπή.

Γράφημα 2 | Ο ρόλος της Επιτροπής στη διακυβέρνηση του WBIF



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του εσωτερικού κανονισμού του WBIF.

⁶ Παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης της Επιτροπής για την έγκριση πολυκρατικού προγράμματος δράσης για τη συνδεσιμότητα για το έτος 2020, σ. 13.

- 08** Ως ο κύριος χορηγός, η Επιτροπή διαδραματίζει καίριο ρόλο στη λήψη αποφάσεων του WBIF. Από τη σύσταση του Κοινού Ταμείου μέχρι το 2024, η Επιτροπή τού έχει διαθέσει 898,6 εκατομμύρια ευρώ (85,9 % των συνολικών συνεισφορών) για όλους τους τομείς, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών⁷. Η Επιτροπή παρέχει επιχορηγήσεις με σκοπό τη μόχλευση των δανείων που χορηγούν τα ΔΧΙ, προκειμένου να συγχρηματοδοτηθούν τα επιλεγμένα έργα, με απώτερο στόχο την ενίσχυση της συνδεσιμότητας στα Δυτικά Βαλκάνια.
- 09** Κατά τον χρόνο του ελέγχου, η ίδια η Επιτροπή [Γενική Διεύθυνση Διεύθυνσης και Ανατολικής Γειτονίας (ΓΔ ENEST)] διέθετε μία ομάδα αρμόδια για όλες τις δημόσιες επενδύσεις, συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών. Σε επίπεδο επιμέρους χωρών, κάθε αντιπροσωπεία της ΕΕ έχει ένα πρόσωπο επικοινωνίας, το οποίο συντονίζει τις δραστηριότητες του WBIF, μπορεί δε να διαθέτει και ειδικευμένο προσωπικό. Η Επιτροπή προσέλαβε συμβούλους (το γραφείο συντονισμού για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα), οι οποίοι παρέχουν υποστήριξη σε τομείς όπως η διαδικασία διαλογής, οι δραστηριότητες γραμματείας (διοργάνωση συνεδριάσεων) και η παρακολούθηση των έργων μέσω των εκπροσώπων των χωρών.
- 10** Οι εθνικές αρχές υποβάλλουν αίτηση για επιχορηγήσεις που διατίθενται στους φορείς ανάπτυξης των έργων. Οι τελευταίοι είναι υπεύθυνοι για την προετοιμασία και την υλοποίηση του έργου, συμπεριλαμβανομένων των μελετών, των διάφορων συμβάσεων και της επίβλεψης των εργασιών.
- 11** Για τα έργα του δείγματός μας, η ΕΤΑΑ, η ΕΤΕπ και η Παγκόσμια Τράπεζα, ως τα επικεφαλής ΔΧΙ, ήταν αρμόδιες για τον συντονισμό των δανείων και την εποπτεία της υλοποίησης των έργων. Τα εν λόγω τρία ΔΧΙ που ελέγξαμε είχαν οργανώσει την εκπροσώπησή τους στις δικαιούχους χώρες μέσω τοπικών ή περιφερειακών γραφείων, παρέχοντας συγχρόνως και *ad hoc* στήριξη από τις κεντρικές υπηρεσίες τους.

⁷ Ετήσια έκθεση του WBIF για το 2024, σ. 29.

Εμβέλεια και προσέγγιση του ελέγχου

- 12** Τα προηγούμενα χρόνια δημοσιεύσαμε αρκετές εκθέσεις που αναφέρονταν στα Δυτικά Βαλκάνια. Οι σχετικές εργασίες μας συνίσταντο, μεταξύ άλλων, σε ελέγχους σχετικά με την προενταξιακή βοήθεια για την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας και το κράτος δικαίου, καθώς και σε γνωμοδότηση αναφορικά με τη θέσπιση της διευκόλυνσης μεταρρυθμίσεων και ανάπτυξης.
- 13** Στο πλαίσιο του εν προκειμένω ελέγχου, εξετάσαμε κατά πόσον η Επιτροπή διασφάλιζε ότι το WBIF συμβάλλει αποτελεσματικά στην ανάπτυξη υποδομών μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια, οι οποίες να συνδέονται με το κεντρικό δίκτυο της ΕΕ. Αξιολογήσαμε κατά πόσον η Επιτροπή είχε αναπτύξει συγκεκριμένες διαδικασίες σχετικά με το WBIF, ώστε να εξασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα:
- της επιλογής των έργων στον τομέα των μεταφορών,
 - της εποπτείας της υλοποίησης των έργων, και
 - της παρακολούθησης και της κατάρτισης των σχετικών εκθέσεων.
- 14** Ο έλεγχος δεν περιλάμβανε τη χρηματοδότηση που προέρχεται από τη διευκόλυνση μεταρρυθμίσεων και ανάπτυξης, καθώς αυτή δημιουργήθηκε το 2024, ούτε εξετάσαμε τις διαδικασίες για τη διάθεση επιχορηγήσεων τεχνικής βοήθειας. Επιπλέον, δεν ελέγξαμε την ακρίβεια των δαπανών των έργων, καθώς, μέχρι την ολοκλήρωση του ελέγχου μας, η Επιτροπή δεν είχε εγκρίνει από οικονομική άποψη κανένα από τα έργα του δείγματος.
- 15** Ο έλεγχος καλύπτει μία 10ετία, από τις πρώτες αιτήσεις επιχορήγησης που υποβλήθηκαν το 2015 μέχρι τον Ιούνιο του 2025, όταν πραγματοποιήσαμε τις επιτόπιες επισκέψεις μας. Από το 2015 και μέχρι τα μέσα του 2025, η Επιτροπή δέσμευσε 2 665 εκατομμύρια ευρώ για 55 έργα στον τομέα των μεταφορών στα Δυτικά Βαλκάνια. Τα κονδύλια της ΕΕ που είχαν δεσμευθεί στις τέσσερις χώρες που επισκεφθήκαμε (Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κόσοβο, Βόρεια Μακεδονία και Σερβία) ανέρχονταν συνολικά σε 2 115 εκατομμύρια ευρώ (βλέπε [πίνακα 1](#)).

Πίνακας 1 | Εγκεκριμένες επιχορηγήσεις από το επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια σε εκατομμύρια ευρώ (2015-μέσα 2025)

Χώρα	Σύνολο εγκεκριμένων ενωσιακών κονδυλίων	Σύνολο των ενωσιακών κονδυλίων του δείγματος
Βοσνία και Ερζεγοβίνη	914,8	61,5
Κόσοβο	158,6	55,8
Βόρεια Μακεδονία	292,9	84,6
Σερβία	748,6	139,7
Σύνολο	2 114,9	341,6

Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων από το σύστημα παρακολούθησης και πληροφοριών της Επιτροπής.

- 16** Επιλέξαμε δείγμα 12 έργων στον τομέα των μεταφορών από το κεντρικό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (βλέπε [παράρτημα II](#)), αξίας 341,6 εκατομμυρίων ευρώ (16,2 % των συνολικών κονδυλίων που είχαν δεσμευθεί για τον τομέα των μεταφορών στις χώρες του δείγματος), με βάση τη σημαντικότητα και τον βαθμό ολοκλήρωσης, προκειμένου να εξετάσουμε, κατά το δυνατόν, τα έργα που βρίσκονταν σε προχωρημένο στάδιο όπως και τα διάφορα δίκτυα (οδικά, σιδηροδρομικά και εσωτερικά πλωτά).
- 17** Εξετάσαμε τις διαδικασίες που αφορούσαν ειδικά το WBIF. Αναλύσαμε συγκεκριμένα τον ρόλο της Επιτροπής στο πλαίσιο της διαλογής των αιτήσεων και της επιλογής των έργων, τις διαδικασίες που εφαρμόζε το επικεφαλής ΔΧΙ για τη διασφάλιση αποτελεσματικής εποπτείας κατά τη σύναψη των συμβάσεων και την υλοποίηση των έργων, δεδομένου ότι η Επιτροπή έχει αναθέσει τη σύναψη και την υλοποίηση στο επικεφαλής ΔΧΙ. Δεν παραλείψαμε τις ρυθμίσεις παρακολούθησης που εξασφαλίζουν την ενημέρωση της Επιτροπής, όπως το σύστημα παρακολούθησης και πληροφοριών (MIS), οι εκθέσεις παρακολούθησης και τα πρακτικά των συνεδριάσεων.
- 18** Προς επίρρωση των ευρημάτων μας, επαληθεύσαμε τα τεκμήρια που συγκεντρώσαμε από τις επισκοπήσεις εγγράφων, τις συνεντεύξεις, τις επιτόπιες επισκέψεις και τα δεδομένα του MIS. Η [ελεγκτική μεθοδολογία](#) που εφαρμόζουμε είναι σύμφωνη με τα διεθνή πρότυπα ελέγχου που εκδίδει ο [Διεθνής Οργανισμός των Ανώτατων Οργάνων Ελέγχου](#) (INTOSAI).

19 Η Επιτροπή έχει αναλάβει σημαντικές δεσμεύσεις όσον αφορά τις υποδομές σε όλους τους τομείς στα Δυτικά Βαλκάνια, περιλαμβανομένου και αυτού των μεταφορών.

Οι συνεισφορές της ΕΕ στο Κοινό Ταμείο προέρχονται από τις εξής πηγές:

- 0,9 δισεκατομμύρια ευρώ από τα πολυκρατικά προγράμματα συνδεσιμότητας του ΜΠΒ II για την περίοδο 2015-2020,
- το οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο της ΕΕ για τα Δυτικά Βαλκάνια για την περίοδο 2021-2027, που δρομολογήθηκε το 2021 και προβλέπει επενδύσεις που μπορούν να φτάσουν τα 30 δισεκατομμύρια ευρώ, συμπεριλαμβανομένων 9 δισεκατομμυρίων ευρώ σε επιχορηγήσεις της ΕΕ μέσω του ΜΠΒ III, και το οποίο αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στη στήριξη του τομέα των μεταφορών, ώστε τα Δυτικά Βαλκάνια να προσεγγίσουν περισσότερο την ΕΕ⁸,
- τη διευκόλυνση μεταρρυθμίσεων και ανάπτυξης για τα Δυτικά Βαλκάνια, η οποία εγκρίθηκε το 2024. Η συνεισφορά αυτή μπορεί να φθάσει τα 3 δισεκατομμύρια ευρώ, εάν οι δικαιούχοι χώρες σημειώσουν πρόοδο σύμφωνα με όσα προβλέπονται στα μεταρρυθμιστικά τους θεματολόγια⁹.

20 Δεδομένων των αυξημένων συνεισφορών στο WBIF, αναμένουμε ότι τα ευρήματά μας θα βελτιώσουν τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή επιλέγει και παρακολουθεί τα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα του WBIF και καταρτίζει τις σχετικές εκθέσεις.

⁸ Economic and Investment Plan - Endorsed Flagship Investments 2020-2024, σ. 2.

⁹ Σημαντικότερα επιτεύγματα του WBIF για το 2023, σ. 7.

Παράρτημα II – Κατάλογος των έργων του δείγματος

Αριθμός έργου	Δικαιούχος χώρα	Εμβληματικές επενδύσεις της ΕΕ	Διάδρομος του κεντρικού δικτύου	Είδος δικτύου	Εγκριθέν ποσό επιχορήγησης, εκτός των εξόδων υλοποίησης και των διοικητικών εξόδων (χιλιάδες ευρώ)	Έτος έγκρισης
1*	Βοσνία και Ερζεγοβίνη	Σύνδεση Βορρά-Νότου	Οδικός διάδρομος Vc	Οδός 10,7 χλμ.	24 540	2015
2*	Βοσνία και Ερζεγοβίνη	Σύνδεση Βορρά-Νότου	Οδικός διάδρομος Vc	Οδός 3,2 χλμ.	19 000	2018
3	Βοσνία και Ερζεγοβίνη	Σύνδεση Βορρά-Νότου	Οδικός διάδρομος Vc	Οδός 6 χλμ.	14 940	2018
4	Βοσνία και Ερζεγοβίνη	Σύνδεση Ανατολής-Δύσης	Κεντρικός διάδρομος Ρήνου-Δούναβη	Εσωτερική πλωτή οδός (λιμενικές εγκαταστάσεις) και σιδηροδρομική γραμμή 6,3 χλμ.	3 020	2019
5*	Κόσοβο	Σύνδεση Βορρά-Νότου	Σιδηροδρομική γραμμή 10	Τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής 66,8 χλμ.	38 540	2015
6*	Κόσοβο	Σύνδεση Βορρά-Νότου	Σιδηροδρομική γραμμή 10	Τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής 33,4 χλμ.	17 240	2016

Αριθμός έργου	Δικαιούχος χώρα	Εμβληματικές επενδύσεις της ΕΕ	Διάδρομος του κεντρικού δικτύου	Είδος δικτύου	Εγκριθέν ποσό επιχορήγησης, εκτός των εξόδων υλοποίησης και των διοικητικών εξόδων (χιλιάδες ευρώ)	Έτος έγκρισης
7*	Βόρεια Μακεδονία	Σύνδεση Ανατολής-Δύσης	Σιδηροδρομικός διάδρομος VIII	Τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής 34 χλμ.	68 626	2017
8	Βόρεια Μακεδονία	Σύνδεση Ανατολής-Δύσης	Οδικός διάδρομος VIII	Τμήμα οδού 13,2 χλμ.	2 470	2018
9	Βόρεια Μακεδονία	Σύνδεση Ανατολής-Δύσης	Οδικός διάδρομος VIII	Τμήμα οδού 23 χλμ.	13 508	2023
10	Σερβία	Σύνδεση Ανατολής-Δύσης	Σιδηροδρομικός διάδρομος Xc	Τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής 80 χλμ.	43 730	2016
11	Σερβία	Σύνδεση Ανατολής-Δύσης	Σιδηροδρομικός διάδρομος X	Τμήμα σιδηροδρομικής γραμμής 17,7 χλμ.	80 150	2022
12	Σερβία	Σύνδεση Ανατολής-Δύσης	Κεντρικός διάδρομος Ρήνου-Δούναβη	Εσωτερική πλωτή οδός (21 βυθισμένα σκάφη)	15 850	2022
ΣΥΝΟΛΟ					341 614	

Σημ.: *Στήριξη ΕΕ/WBIF που καταβλήθηκε για τη λεπτομερή μελέτη σχεδιασμού.

Παράρτημα III – Αξιολόγηση των έργων από το ΕΕΣ

Αριθμός έργου	ΑΙΤΗΣΗ				ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ			
	Συνδεσιμότητ α	Βιώσιμες μεταφορές	Οριζόντια κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης	Έναρξη υλοποίησης όπως προβλεπόταν στην αίτηση	Επιτευχθείσες εκκροές	Έγκαιρη ολοκλήρωση όπως προβλεπόταν αρχικά	Βιωσιμότητα	
						Λειτουργούσε όπως προβλεπόταν, κατά τον χρόνο του ελέγχου		
1					Οδός μήκους 10,7 χλμ. ανοικτή στην κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων γέφυρας και σημείου διέλευσης ανοικτού στην κυκλοφορία αλλά μη πλήρως λειτουργικού			
2					Κατασκευή οδού (σήραγγας) μήκους 3,2 χλμ., που όμως δεν είναι ανοικτή στην κυκλοφορία			
3					Οδός μήκους 6 χλμ., συμπεριλαμβανομένων σταθμού διοδίων και γέφυρας ανοικτής στην κυκλοφορία			
4					Οι λιμενικές εγκαταστάσεις λειτουργούν, αλλά η σιδηροδρομική γραμμή είναι υπό κατασκευή			
5					Σιδηροτροχιές, σταθμοί, σήραγγες και γέφυρες – υπό αποκατάσταση			
6					Σιδηροτροχιές, σταθμοί και γέφυρες – υπό αποκατάσταση			
7					Η κατασκευή ή η αποκατάσταση των σιδηροτροχιών, των σταθμών, των σιδηροδρομικών και των γεφυρών βρίσκεται σε εξέλιξη, αλλά εκκρεμεί η σύμβαση για τη σηματοδότηση και τις τηλεπικοινωνίες			
8					Κατασκευή οδού μήκους 13,2 χλμ., ανοικτής στην κυκλοφορία			
9					Δημιουργήθηκαν τα πρανή και η οδός δόθηκε στην κυκλοφορία			
10					Η κατασκευή ή η αποκατάσταση των σιδηροτροχιών, των σταθμών και των γεφυρών βρίσκεται σε εξέλιξη			
11					Δεν έχει αρχίσει ακόμη			
12					Απομακρύνθηκαν 4 από τα 21 σκάφη			

- Ικανοποιητικό επίπεδο
- Ορισμένες αδυναμίες
- Σημαντικές αδυναμίες
- Αδύνατη ακόμη η εξαγωγή συμπεράσματος

Συντομογραφίες

Συντομογραφία	Επεξήγηση
MIS	Σύστημα παρακολούθησης και πληροφοριών (Monitoring and Information System)
WBIF	Επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια (Western Balkans Investment Framework)
ΔΧΙ	Διεθνές χρηματοπιστωτικό ίδρυμα
ΕΤΑΑ	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης
ΕΤΕπ	Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων
ΜΠΒ	Μηχανισμός προενταξιακής βοήθειας
ΜΥΕ	Μονάδα υλοποίησης έργου

Γλωσσάριο

Όρος	Ορισμός/Επεξήγηση
Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν	Βασικό μέτρο του συνολικού μεγέθους της οικονομίας μιας χώρας.
Ανάλυση κόστους-οφέλους	Σύγκριση του εκτιμώμενου κόστους προτεινόμενης δράσης με τα οφέλη που αυτή αναμένεται να αποφέρει.
Αντιπροσωπεία της ΕΕ	Διπλωματική αντιπροσωπεία της ΕΕ σε τρίτη χώρα.
Βιώσιμες μεταφορές	Κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων με αποδοτικότερη χρήση των πόρων και με απώτερο στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις μεταφορές.
Βιωσιμότητα	Ικανότητα της χρηματοδότησης της ΕΕ να συνεχίζει να παράγει αποτελέσματα ακόμη και μετά την παύση της.
Γραφείο συντονισμού για τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα	Πάροχος υπηρεσιών χρηματοδοτούμενος από την Επιτροπή, ο οποίος υποστηρίζει το έργο της γραμματείας του WBIF.
Δείκτης ανθρώπινης ανάπτυξης	Μέτρηση της προόδου των χωρών με βάση το μέσο προσδόκιμο ζωής των ανθρώπων, τα έτη εκπαίδευσης και τα εισοδηματικά επίπεδα.
Διάμεση τιμή	Μέση τιμή ενός συνόλου δεδομένων.
Διεθνές χρηματοπιστωτικό ίδρυμα	Τράπεζα που έχει συσταθεί από περισσότερες από μία χώρες για την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης και επαγγελματικών συμβουλών σε σχέση με αναπτυξιακούς στόχους, καθώς και για την προώθηση της διεθνούς οικονομικής συνεργασίας και σταθερότητας.
Διευθύνουσα επιτροπή	Όργανο στο οποίο μετείχαν εκπρόσωποι της Επιτροπής, των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των διμερών χορηγών και το οποίο ήταν αρμόδιο μέχρι το 2021 για τη διαλογή, την αξιολόγηση και την έγκριση έργων επιλέξιμων για στήριξη από το επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια.
Διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών	Δίκτυο διασυννοριακών υποδομών μεταφορών, ενέργειας ή τηλεπικοινωνιών, που δημιουργείται για την υποστήριξη και την ενίσχυση της λειτουργίας της ενιαίας αγοράς της ΕΕ με τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας αγαθών, προσώπων και υπηρεσιών.
Εθνικός συντονιστής ΜΠΒ	Υπάλληλος σε κάθε δικαιούχο χώρα, αρμόδιος για τον συντονισμό των έργων που χρηματοδοτούνται από τον ΜΠΒ και για τις επαφές με την Επιτροπή.
Έμμεση διαχείριση	Μέθοδος εκτέλεσης του προϋπολογισμού της ΕΕ, στο πλαίσιο της οποίας η Επιτροπή αναθέτει καθήκοντα εκτέλεσής του σε άλλες οντότητες (όπως διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα).
Ενιαία δεξαμενή έργων	Κεντρικός κατάλογος έργων που προωθούνται κατά προτεραιότητα από τις δικαιούχους χώρες και τα οποία μπορούν να συγχρηματοδοτηθούν από το επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια.

Επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια	Μηχανισμός που συνδυάζει διάφορες μεθόδους χρηματοδότησης (π.χ. επιχορηγήσεις ή δάνεια) για τη στήριξη της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης στις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, με ιδιαίτερη έμφαση σε έργα υποδομών.
Επικεφαλής διεθνές χρηματοπιστωτικό ίδρυμα	Τράπεζα που επιβλέπει την αξιολόγηση και την υλοποίηση ενός αναπτυξιακού έργου και συντονίζει την παροχή στήριξης από διάφορους δανειστές.
Επιχειρησιακό συμβούλιο	Όργανο στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι της Επιτροπής, των κρατών μελών της ΕΕ, των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των διμερών χορηγών και το οποίο είναι αρμόδιο για τη διαλογή, την αξιολόγηση και την έγκριση έργων επιλέξιμων για στήριξη από το επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια.
Ετήσια έκθεση υλοποίησης	Στο πλαίσιο του WBIF, έγγραφο που υποβάλλεται στην Επιτροπή από το επικεφαλής χρηματοπιστωτικό ίδρυμα σχετικά με την πρόοδο ενός έργου κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος.
Ευρωπαϊκό Κοινό Ταμείο για τα Δυτικά Βαλκάνια	Συγκέντρωση χρηματοδοτικών πόρων που διοχετεύονται μέσω του επενδυτικού πλαισίου για τα Δυτικά Βαλκάνια και βρίσκονται υπό τη διαχείριση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.
Μελέτη σκοπιμότητας	Αξιολόγηση του κατά πόσον προτεινόμενη μέθοδος, σχέδιο ή εργασία είναι δυνατή ή εύλογη.
Μηχανισμός προενταξιακής βοήθειας	Το εργαλείο της ΕΕ για την ανάπτυξη της τεχνικής και διοικητικής ικανότητας των υποψήφιων και των δυνάμει υποψήφιων χωρών.
Οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο	Πρωτοβουλία της ΕΕ που εγκρίθηκε το 2020 για τη στήριξη της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης στα Δυτικά Βαλκάνια, συμπεριλαμβανομένων των επενδύσεων σε υποδομές μεταφορών, ακολουθούμενη το 2023 από ενωσιακό σχέδιο ανάπτυξης για την ίδια περιοχή.
Ομάδα του Παρισιού	Οι εκπρόσωποι της Επιτροπής, τα επικεφαλής διεθνή χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και ο/η διμερής συμπρόεδρος των χορηγών βοήθειας που συνέρχονται τακτικά μετά τη διαλογή των αιτήσεων επιχορήγησης και πριν από τις συνεδριάσεις της ομάδας χρηματοδοτών ενός έργου.
Ομάδα χρηματοδοτών	Εκπρόσωποι της Επιτροπής, των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των χορηγών που καταρτίζουν κατάλογο των επικρατέστερων επενδυτικών έργων.
Στρατηγικό συμβούλιο	Όργανο στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι της Επιτροπής, των κρατών μελών της ΕΕ, των διεθνών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και των διμερών χορηγών και το οποίο καθοδηγεί από στρατηγική άποψη και εποπτεύει την επιλογή και την υλοποίηση επενδυτικών έργων υπό το επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια.
Συνδεσιμότητα	Στο πλαίσιο των μεταφορών, σύνδεση μέσω οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών δικτύων με σκοπό τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας προσώπων και εμπορευμάτων.
Συνδυαστική χρηματοδότηση	Πρακτική συνδυασμού ενωσιακών επιχορηγήσεων με δάνεια ή κεφάλαια από δημόσιους και ιδιωτικούς χρηματοδότες.

Συνέλευση χρηματοδοτών	Όργανο διακυβέρνησης των χρηματοδοτών του Ευρωπαϊκού Κοινού Ταμείου για τα Δυτικά Βαλκάνια. Καθορίζει τον βασικό προσανατολισμό του Κοινού Ταμείου και παρακολουθεί τους χρηματοδοτικούς πόρους και τις πληρωμές του.
Φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης	Κατάσταση κατά την οποία δραστηριότητα που χρηματοδοτήθηκε από ενωσιακούς πόρους θα είχε προχωρήσει ακόμη και χωρίς την επιχορήγηση.
Φορέας ανάπτυξης έργου	Φορέας —συνήθως δημόσιος— που είναι υπεύθυνος για τις υποδομές μεταφορών και προσπορίζεται τα σχετικά οφέλη.

Απαντήσεις της Επιτροπής

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

Χρονογραμμή

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

Κλιμάκιο ελέγχου

Στις ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ελέγχων που αυτό διενεργεί επί πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπο ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου ΙΙΙ (Εξωτερικές δράσεις, ασφάλεια και δικαιοσύνη), του οποίου προήδρευε αρχικά η Bettina Jakobsen, Μέλος του ΕΕΣ, και στη συνέχεια ο George Marius Hyzler.

Επικεφαλής του συγκεκριμένου ελέγχου ήταν η Laima Liucija Andrikienė, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενη από τον Tomas Mackevičius, προϊστάμενο του ιδιαίτερου γραφείου της, την Aldona Drėgnaitė, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο της, τη Margit Spindelegger, διοικητικό στέλεχος, την Aurelia Petliza, υπεύθυνη έργου, και τους Bertrand Tanguy και Erik Kotlarik, ελεγκτές. Η Aleksandra Mazilu παρείχε υποστήριξη για τη δημιουργία των γραφικών και η Joanna Piotrowicz διοικητική υποστήριξη.



Από αριστερά: Γεωργία Περγάμαλη, Tomas Mackevičius, Bertrand Tanguy, Laima Liucija Andrikienė, Erik Kotlarik, Sara Perez Miguel, Aldona Drėgnaitė.

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2026

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) ορίζεται στην [απόφαση αριθ. 6-2019 του ΕΕΣ](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Ισχύει, επομένως, ως γενικός κανόνας ότι η περαιτέρω χρήση επιτρέπεται υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Κατά την περαιτέρω χρήση απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, απαιτείται πρόσθετη έγκριση.

Όταν παραχωρείται η έγκριση, αυτή ακυρώνει και αντικαθιστά την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στη χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας.

Φωτογραφία εξωφύλλου: © Lev – stock.adobe.com.

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, οι λογότυποι και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση.

Το σύνολο των ιστότοπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης εντός του ονόματος χώρου «europa.eu» παρέχει συνδέσμους προς ιστότοπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογότυπου του ΕΕΣ χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

HTML	ISBN 978-92-849-7640-9	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/4619337	QJ-01-26-026-EL-Q
PDF	ISBN 978-92-849-7641-6	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/6222578	QJ-01-26-026-EL-N

Παραπομπή στην παρούσα έκθεση να γίνεται ως εξής:

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο, [ειδική έκθεση 16/2026](#), με τίτλο «Επενδυτικό πλαίσιο για τα Δυτικά Βαλκάνια – Η στήριξη της ΕΕ καλύπτει τις ανάγκες συνδεσιμότητας, αλλά η ενσωμάτωση στο κεντρικό δίκτυο μεταφορών εξελίσσεται αργά», Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2026.

Οι χώρες των Δυτικών Βαλκανίων έχουν αναλάβει τη δέσμευση να ολοκληρώσουν το κεντρικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών μέχρι το 2030. Εξετάσαμε την αποτελεσματικότητα της στήριξης που παρέχει η ΕΕ μέσω του επενδυτικού πλαισίου για τα Δυτικά Βαλκάνια για υποδομές μεταφορών στην περιοχή, με στόχο τη σύνδεσής της στο κεντρικό δίκτυο μεταφορών της ΕΕ μέχρι το 2030. Διαπιστώσαμε ότι, αν και τα έργα που ελέγξαμε ανταποκρίνονταν στις δηλωμένες προτεραιότητες ως προς τη συνδεσιμότητα, η πρόοδος ήταν αργή λόγω τόσο της ανωριμότητας των επιλεγμένων έργων όσο και αδυναμιών στην εποπτεία που ασκούν τα διάφορα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Ανεπαρκείς ήταν και η παρακολούθηση, η αναφορά στοιχείων και η προβολή της ΕΕ, ενώ εξακολουθούσαν οι καθυστερήσεις και τα προβλήματα βιωσιμότητας. Δεδομένων των καθυστερήσεων στην υλοποίηση και των επιχειρησιακών προκλήσεων, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι είναι απίθανο να τηρηθεί η προθεσμία του 2030. Συνιστούμε στην Επιτροπή να βελτιώσει την επιλογή, την παρακολούθηση, τη βιωσιμότητα και την προβολή των έργων.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/contact
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Μέσα κοινωνικής δικτύωσης: @EUauditors