

Vakarų Balkanų investicijų programa

Teikiant ES paramą tenkinami junglumo poreikiai, tačiau integracija į pagrindinį transporto tinklą vyksta lėtai



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI

Turinys

Dalis

01–12 | **Pagrindiniai aspektai** 01

01–05 | Kodėl ši sritis svarbi

06–12 | Ką nustatėme ir rekomenduojame

13–72 | **Mūsų pastabos išsamiau** 02

13–34 | Nors transporto projektais tenkinami junglumo poreikiai, jie dažnai pradedami vėlai

13–21 | Projektai atitinka junglumo poreikius, tačiau jų atrankai būdingi tam tikri trūkumai

22–27 | Komisija per atrankos procedūrą nepakankamai dėmesio skiria projektų išbaigtumui

28–30 | ES dotacijos suteikia pridėtinės vertės, tačiau ne visada yra būtinos paskoloms gauti

31–34 | Dauguma dotacijų paraiškose pateiktų išlaidų sąmatų nėra išsamios, todėl sunku įvertinti jų pagrįstumą

35–49 | Komisija remiasi finansų įstaigų priežiūra, kuri kartais yra nepakankama

36–44 | Komisija paprastai negali pašalinti finansų įstaigų vykdomos įgyvendinimo rizikos ir viešųjų pirkimų priežiūros trūkumų

45–49 | Įgyvendindama projektą Komisija kliaujasi finansų įstaigų vykdoma priežiūra, kuri turi tam tikrų trūkumų

50–72 | Komisija neturi veiksmingų procedūrų vėlavimams stebėti ir tvarumui bei ES matomumui užtikrinti

- 50–55 | Komisijai trūksta pakankamai išsamios ir naujausios informacijos apie projektų įgyvendinimo vėlavimus
- 56–60 | Komisijos priemonės užtikrinti, kad teisės aktai būtų įgyvendinti laiku, yra ribotos
- 61–67 | Pradėta daug projektų, tačiau pažanga siekiant sujungti Vakarų Balkanus su ES yra lėta ir kyla rizika projektų tvarumui
- 68–72 | VBIP vaidmuo yra matomas, tačiau ES parama yra mažiau pastebima

Priedai

I priedas. Apie auditą

II priedas. Į imtį įtrauktų projektų sąrašas

III priedas. Europos Audito Rūmų projektų vertinimai

Santrumpos

Žodynėlis

Komisijos atsakymai

Chronologija

Audito grupė

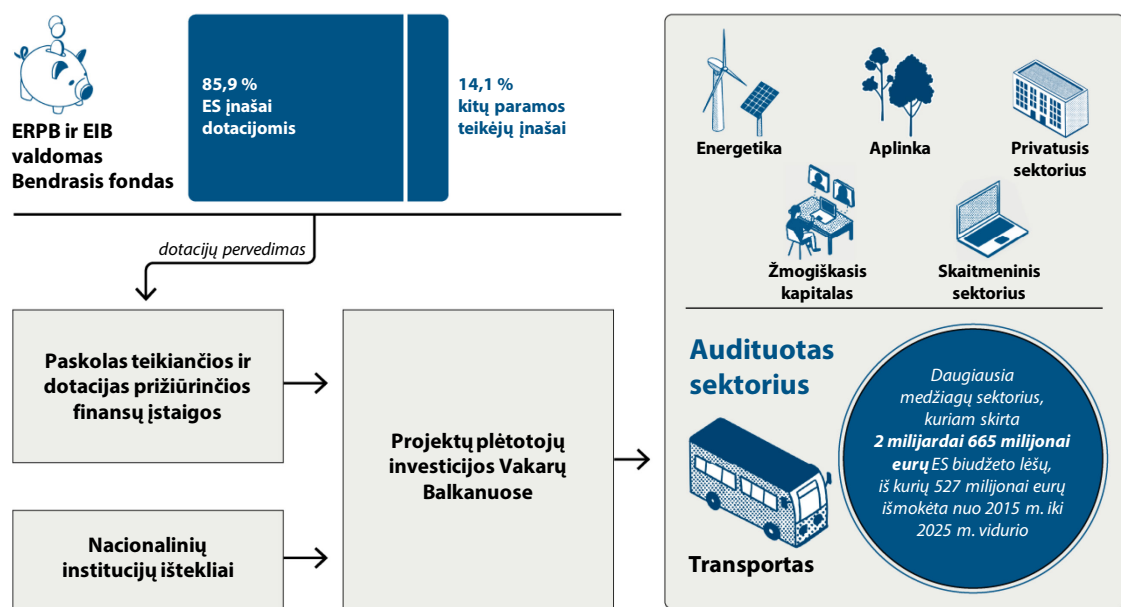
01

Pagrindiniai aspektai

Kodėl ši sritis svarbi

- 01** Siekdama iki 2030 m. pašalinti infrastruktūros trūkumą ir išplėsti pagrindinį [ES transeuropinį transporto tinklą](#) pagal ES standartus Vakarų Balkanuose (toliau – Europos transporto tinklas), Komisija skiria lėšų pagal Vakarų Balkanų investicijų programą (VBIP). Ši platforma veikia ir kaip forumas, kuriame keičiamasi investicijų poreikių analize, ir kaip derinimo mechanizmas, pagal kurį skiriamos ES dotacijos sudaro palankesnes sąlygas gauti paskolas. Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas ir Europos investicijų bankas valdo paramos teikėjų įnašus į VBIP per Europos bendrąjį Vakarų Balkanų fondą. Didžiąją dalį finansavimo skiria Komisija (nuo 2015 m. į Jungtinio fondo sąskaitą pervesti 899 milijonai eurų, arba 86 %) (žr. [1 diagramą](#)).

1 diagrama | Investicijų finansavimas pagal Vakarų Balkanų investicijų programą (nuo 2015 m. iki 2025 m. vidurio)



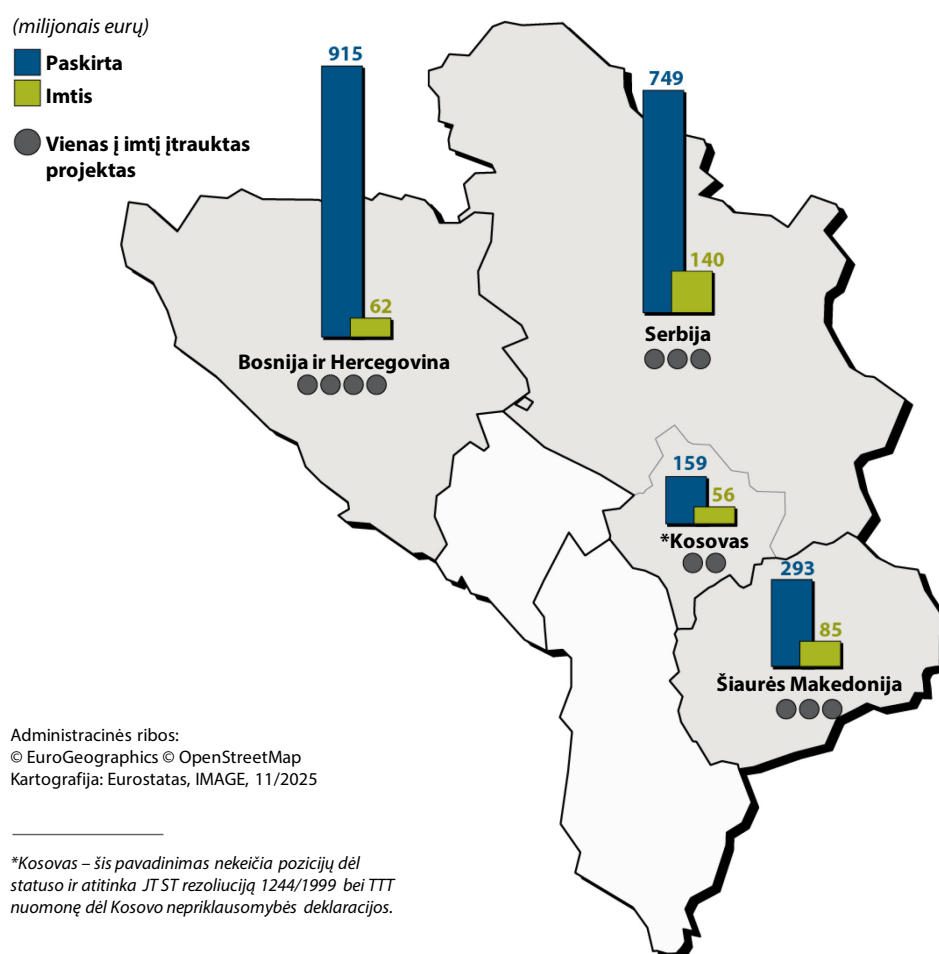
Pastaba: Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas (ERP); Europos investicijų bankas (EIB).

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Bendrojo fondo duomenimis.

- 02** Infrastruktūros projektų plėtotojai (paprastai viešojo sektoriaus subjektai, agentūros ar įmonės, atsakingos už viešųjų paslaugų teikimą) yra atsakingi už projektų viešuosius pirkimus, sutarčių sudarymą ir įgyvendinimą prižiūrint tarptautinėms finansų įstaigoms. Šios institucijos taip pat atsako už projektų vertinimą koordinavimą ir paskolų teikimą.
- 03** Tikrinome, ar Komisija užtikrina, kad VBIP būtų veiksmingai prisidedama prie transporto infrastruktūros, susietos su ES pagrindiniu tinklu, plėtros Vakarų Balkanuose. Vertinome, ar Komisija, kaip pagrindinė paramos VBIP teikėja, nustatė procedūras, kuriomis užtikrinama veiksminga:
- transporto projektų atranka;
 - projektų įgyvendinimo priežiūra;
 - stebėseną ir ataskaitų teikimas.

04 Tikrinome Komisijos ir trijų pagrindinių finansų įstaigų (Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko, Europos investicijų banko ir Pasaulio banko) darbą nuo 2015 m. iki 2025 m. birželio mėn. Daugiau bendros informacijos ir išsamesnė informacija apie audito apimtį ir metodą pateikta [I priede](#). Į imtį įtraukėme 12 transporto projektų ([II priedas](#)), įgyvendinamų Bosnijoje ir Hercegovinoje, Kosove¹, Šiaurės Makedonijoje ir Serbijoje (žr. [2 diagramą](#)).

2 diagrama | Į imtį įtraukti projektai ir atitinkamos dotacijų sumos (nuo 2015 m. iki 2025 m. vidurio)



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Komisijos stebėsenos ir informacinės sistemos duomenimis.

¹ Šia nuoroda nedaroma poveikio pozicijoms dėl statuso ir ji neprieštarauja JT Saugumo Tarybos rezoliucijai Nr. 1244/1999 bei Tarptautinio Teisingumo Teismo nuomonei dėl Kosovo nepriklausomybės deklaracijos.

- 05** Šį auditą atlikome atsižvelgdami į nustatytą tikslą iki 2030 m. užbaigti pagrindinį Europos transporto tinklą ir padidėjusias ES lėšas, skiriamas pagal VBIP, kuri tebėra labai svarbi [Vakarų Balkanų reformų ir ekonomikos augimo priemonei](#). Tikimės, kad mūsų nustatyti faktai ir rekomendacijos padidins VBIP arba bet kokios būsimos paramos, grindžiamos panašiu derinimo mechanizmu, rezultatyvumą.

Ką nustatėme ir rekomenduojame

- 06** Apskritai darome išvadą, kad Komisija užtikrino, jog VBIP būtų prisidedama prie pagrindinio Europos transporto tinklo plėtros, nes į mūsų imtį įtraukti finansuojami projektai yra suderinti su Vakarų Balkanų ir ES junglumo prioritetais. Tačiau projektų atrankos trūkumai, visų pirma susiję su projektų išbaigtumu, lėmė didelius įgyvendinimo vėlavimus. Komisija tik iš dalies veiksmingai užtikrino, kad finansų įstaigos atliktų tinkamą priežiūrą ir kad būtų nustatyta veiksminga stebėsenos ir ataskaitų teikimo tvarka. Taip buvo apribotas jos gebėjimas laiku spręsti įgyvendinimo rizikos, vėlavimo ir tvarumo problemas. Atsižvelgiant į įgyvendinimo vėlavimus ir veiklos iššūkius, mažai tikėtina, kad pagrindinis Europos transporto tinklas Vakarų Balkanuose bus užbaigtas iki 2030 m. termino.

Nors transporto projektais tenkinami junglumo poreikiai, jie dažnai pradedami vėlai

- 07** Pagal Pasirengimo narystei paramos priemonę, kuri buvo į imtį įtrauktų projektų ES finansavimo šaltinis, reikalaujama, kad Komisija projektams teiktų pirmenybę pagal kelis kriterijus, įskaitant jų indėlį į judumą, darnųjį transportą, mažesnį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir svarbą Europos transporto tinklui. Nustatėme, kad visi į imtį įtraukti projektai buvo susiję su pagrindiniu Europos transporto tinklu, t. y. ES prioritetu. Tačiau iki 2022 m. Komisija nepakankamai dėmesio skyrė darniojo transporto projektų, kurie padeda mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, atrankai. Be to, Komisija nepakankamai dėmesio skyrė atrinktų projektų paraiškų išbaigtumui, todėl juos buvo labai vėluojama įgyvendinti. Projektas yra išbaigtas, t. y. parengtas įgyvendinti, kai su juo susijęs parengiamasis darbas (pavyzdžiui, sąnaudų ir naudos analizė ir detalusis planas) yra užbaigtas ir aktualus. Todėl projektai paprastai buvo pradėti įgyvendinti vėluojant 17 mėnesių (žr. [14–27](#) dalis).



1 rekomendacija

Atrinkti tik išbaigtus projektus

Komisija turėtų atrinkti projektus tik tada, kai projektų plėtotojai gali įrodyti, kad parengiamasis darbas yra užbaigtas ir aktualus, kad projektus būtų galima pradėti laiku po to, kai patvirtinama dotacija.

Tikslinė įgyvendinimo data: 2027 m.

- 08** VBIP dotacijos laikomos pagrįstomis, kai projekto finansinių pajamų nepakanka jo išlaidoms padengti, kartu užtikrinant visuomenės gerovę. Ši sąlyga buvo taikoma visiems į imtį įtrauktiems projektams. Tačiau nustatėme tris atvejus, kai dotacijos nebuvo būtinos paskoloms gauti, nes susijusios paskolų sutartys buvo pasirašytos gerokai prieš pateikiant dotacijų paraiškas. Be to, dauguma dotacijų paraiškose pateiktų išlaidų sąmatų yra nepakankamai išsamios, todėl sunku įvertinti jų pagrįstumą (žr. [29–34](#) dalis).

Komisija remiasi finansų įstaigų priežiūra, kuri kartais yra nepakankama

- 09** Projektų įgyvendinimo priežiūros vykdymo srityje Komisija kliaujasi pagrindinėmis finansų įstaigomis. Nors galutinė atsakomybė už ES biudžeto vykdymą tenka Komisijai, nustatėme, kad ji:
- neprašė finansų įstaigų (pavyzdžiui, metinėse įgyvendinimo ataskaitose) pateikti įrodymų apie jų vykdomą priežiūrą ir įgyvendinimo rizikos mažinimą; ji taip pat negalėjo nustatyti viešųjų pirkimų procedūrų priežiūros trūkumų (žr. [37–44](#) dalis);
 - klio vėsi finansų įstaigų projektų įgyvendinimo priežiūra, tačiau jų darbas kartais turėjo trūkumų (žr. [46–49](#) dalis).



2 rekomendacija

Gauti iš finansų įstaigų įrodymų apie jų atliktus vertinimus ir įgyvendinimo rizikos mažinimą

Komisija turėtų užtikrinti, kad pagrindinės finansų įstaigos pateiktų įrodymų apie:

- a) jų atliktą įgyvendinimo rizikos (pavyzdžiui, nepakankamų projekto plėtotėjo pajėgumų, interesų konflikto arba paramos gavėjo ir nacionalinės atsakomybės trūkumo) vertinimą ir siūlomas rizikos mažinimo priemones, kai pateikiama paraiška;
- b) rizikos mažinimo priemones, kurios įgyvendinamos tada, kai teikiamos metinės ataskaitos.

Tikslinė įgyvendinimo data: 2027 m.

Komisija neturi veiksmingų procedūrų vėlavimams stebėti ir tvarumui bei ES matomumui užtikrinti

- 10** Stebėsenos tikslais Komisija remiasi keliais mechanizmais, skirtais informacijai apie projektų įgyvendinimą rinkti, visų pirma metinėmis finansų įstaigų įgyvendinimo ataskaitomis. Tačiau ši informacija dažnai nebuvo pakankamai išsami ar atnaujinta, kad Komisija galėtų pašalinti vėlavimo priežastis. Be to, kad buvo vėluojama pradėti projektus, daugelį į mūsų imtį įtrauktų projektų buvo labai vėluojama įgyvendinti (daugiau kaip dvejus metus), tačiau Komisijos gebėjimas užtikrinti, kad projektai būtų įgyvendinti laiku, yra ribotas. Nepaisant šių vėlavimų, tam tikrais atvejais Komisija pervedė sumas, viršijančias sumas, kurios buvo pagrįstos finansine ir fizine projektų pažanga (žr. [51–60](#) dalis).
- 11** Bendrai pažangai stebėti Komisija nustatė tris pagrindinius rodiklius (bendrojo vidaus produkto augimą, prekybos prekėmis ir paslaugomis vertę ir žmogaus socialinės raidos indeksą). Nustatėme, kad šiems rodikliams įtakos turi įvairūs veiksniai, nesusiję su VBIP, todėl jais negalima prasmingai įvertinti konkrečaus VBIP projektų poveikio. Nustatėme, kad Komisija nesurinko informacijos apie koridorių, kuriuos ji finansavo, užbaigtumo lygį arba apie tai, ar transporto koridoriai atitiko ES standartus. Remiantis tokia informacija būtų buvę galima įvertinti konkretų finansavimo pagal VBIP poveikį. Iš turimų duomenų matyti, kad apskritai pažanga siekiant iki 2030 m. įgyvendinti visus pagrindinio Europos transporto tinklo standartus yra lėta (žr. [62–66](#) dalis).



3 rekomendacija

Gerinti projektų įgyvendinimo stebėseną

Kad pagerintų savo stebėseną, Komisija turėtų:

- a) gauti naujausią ir svarbią informaciją apie finansinę ir fizinę pažangą, vėlavimų priežastis ir veiksmingai šalinti vėlavimus bei problemas, apie kuriuos pranešta;
- b) reikalauti, kad finansų įstaigos bent du kartus per metus praneštų naujausią informaciją apie patirtas išlaidas ir paramos gavėjui išmokėtas dotacijų sumas, ir užtikrinti, kad mokėjimai būtų suderinti su finansine ir fizine projektų pažanga;
- c) gerinti ataskaitų teikimą įtraukiant rodiklius, kuriais matuojamas su Europos transporto tinklu susijusių ES standartų išsamumas ir atitiktis jiems.

Tikslinė įgyvendinimo data: 2027 m.

- 12** Taip pat nustatėme, kad septynių į imtį įtrauktų projektų tvarumas nebuvo visiškai užtikrintas dėl kelių veiksnių, pavyzdžiui, lėšų tęsti investicijas trūkumo arba nepakankamos priežiūros. Galiausiai VBIP vaidmuo yra matomas, tačiau ES parama – matoma mažiau, nepaisant pareigos užtikrinti bet kokio gauto ES finansavimo matomumą (žr. 67–72 dalis).



4 rekomendacija

Didinti projektų rezultatų tvarumą ir ES matomumą

Komisija turėtų užtikrinti, kad pagal Vakarų Balkanų investicijų programą finansuojamose dotacijų paraiškose būtų:

- a) nustatytos tinkamos tvarumo priemonės (pavyzdžiui, techninės priežiūros susitarimai ir finansavimas);
- b) numatyta konkreti matomumo didinimo veikla, kuria būtų skatinamas ES dotacijų indėlis.

Tikslinė įgyvendinimo data: 2027 m.

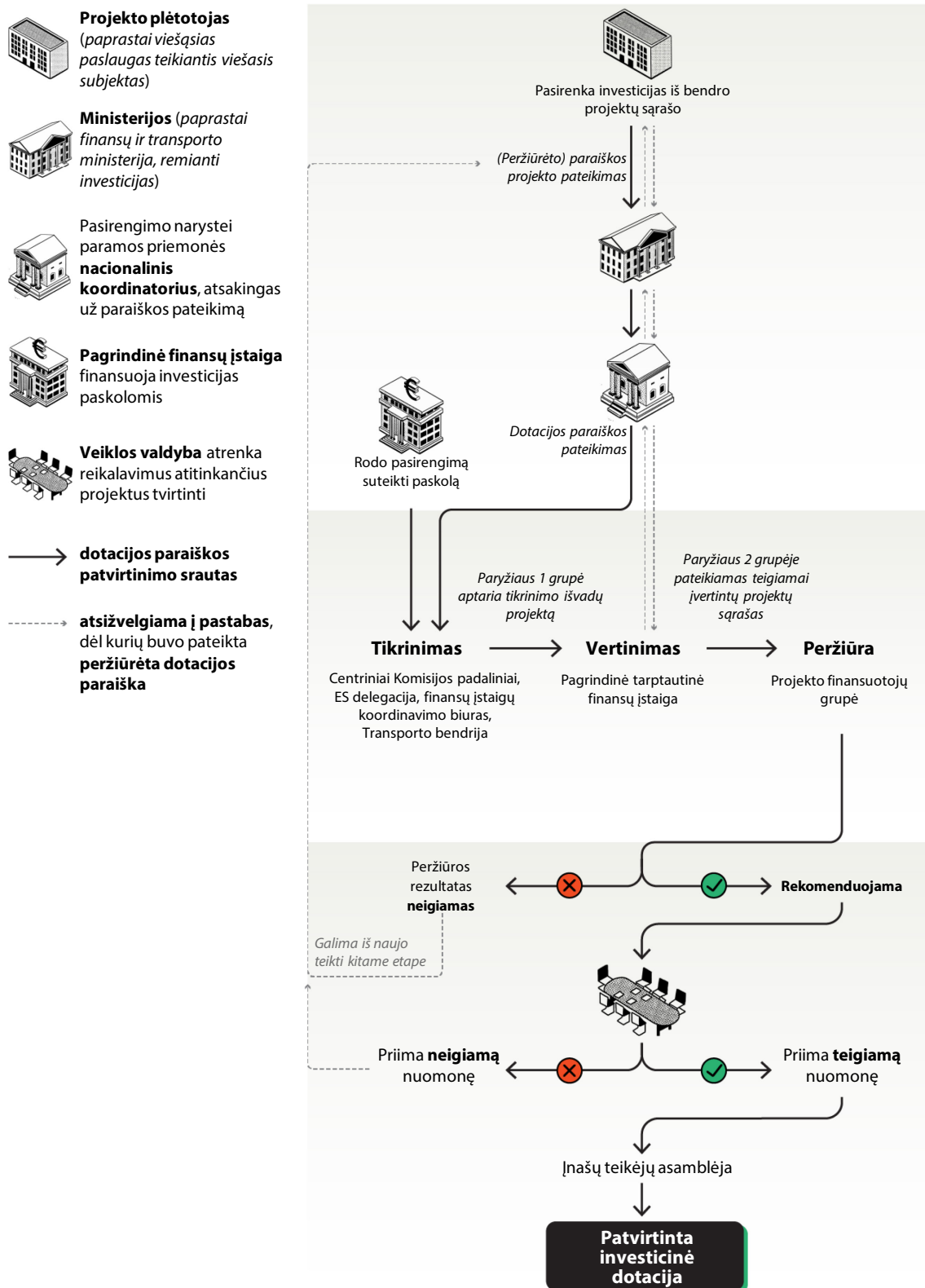
Mūsų pastabos išsamiau

Nors transporto projektais tenkinami junglumo poreikiai, jie dažnai pradedami vėlai

Projektai atitinka junglumo poreikius, tačiau jų atrankai būdingi tam tikri trūkumai

- 13** Komisija teikia lėšas dotacijų forma investicijų projektams bendrai finansuoti pagal Vakarų Balkanų investicijų programą (VBIP) (žr. [I priedą](#)). Komisija ir pagrindinės tarptautinės finansų įstaigos (TFI) parengė ir įgyvendino transporto projektų tikrinimo ir tvirtinimo procedūras. [3 diagramoje](#) parodyti įvairūs procese (nuo dotacijos paraiškos parengimo ir pateikimo iki patvirtinimo etapo) dalyvaujantys suinteresuotieji subjektai.

3 diagrama | Procese (nuo dotacijos paraiškos parengimo iki patvirtinimo etapo) dalyvaujantys įvairūs suinteresuotieji subjektai



Šaltinis: Audito Rūmai.

- 14** VBIP tikrintojai (t. y. Komisijos būstinės darbuotojai, ES delegacijos ir ekspertai) peržiūri dotacijų paraiškas ir patikrina, ar jos suderintos su ES politika (pavyzdžiui, transporto ir aplinkos politika) ir nacionalinėmis, sektorių ir regioninėmis strategijomis, ar yra nustatyta paramos gavėjų ir nacionalinė atsakomybė (veiksmingas strateginis, techninis ir finansinis projektų asignavimas) ir ar projektai yra parengti įgyvendinti. Peržiūrėjome šių procedūrų tinkamumą atrenkant svarbiausius projektus junglumo² ir darniojo transporto³ srityse.
- 15** 2014 m., siekdama skatinti atsakomybės prisiėmimą ir palengvinti projektų prioritetų nustatymą, Komisija per VBIP valdymo komitetą (Komisijos, TFJ ir dvišalės paramos teikėjų atstovus) paprašė paramą gaunančių šalių nustatyti poreikius ir būsimus infrastruktūros projektus nacionaliniame prioritetų sąraše, vadinamajame bendrame projektų sąraše, išdėstyti eilės tvarka. Projektų plėtotojai turėjo teisę prašyti skirti bendrą finansavimą į bendrą projektų sąrašą įtrauktam projektui.
- 16** Nustatėme, kad visi 12 į mūsų imtį įtrauktų projektų (žr. [II priedą](#)) buvo išdėstyti eilės tvarka atitinkamame nacionaliniame projektų sąraše (žr. [3 diagramą](#)). Pavyzdžiui, bendrame projektų sąraše Serbijoje projektai buvo išdėstyti eilės tvarka pagal jų strateginę svarbą ir parengtumą įgyvendinti. Tačiau mūsų į imtį įtrauktų projektų atveju Komisija, tikrindama paraiškas, ne visada laikėsi nacionalinio projektų eiliškumo. Veiklos valdyba faktiškai patvirtino tris projektus skirtingose šalyse (Bosnijoje ir Hercegovinoje, Šiaurės Makedonijoje ir Serbijoje), kurie nacionaliniame bendrame projektų sąraše užėmė žemą vietą (pavyzdžiui, vienas projektas užėmė 22 vietą iš 27 transporto projektų), nes manė, kad šie projektai yra parengti įgyvendinti. Tačiau taip nebuvo, nes du iš šių trijų projektų pradėti įgyvendinti vėluojant daugiau nei vienus metus.
- 17** 2015 m. Komisija, vėl veikdama per valdymo komitetą, pareikalavo, kad visi projektai būtų pagrindinio [ES transeuropinio transporto tinklo](#) Vakarų Balkanuose (toliau – Europos transporto tinklas) dalis. Be to, pagal Pasirengimo narystei paramos priemonę (PNPP)⁴, kuri buvo į imtį įtrauktų projektų ES finansavimo šaltinis, reikalaujama, kad Komisija projektams teiktų pirmenybę remdamasi keliais kriterijais, įskaitant jų indėlį į judumą, darnųjį transportą, mažesnę išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir svarbą Europos transporto tinklui.

² VBIP, [Connectivity agenda 2015](#), p. 3.

³ [Reglamento \(ES\) Nr. 231/2014 II priedas](#) ir [Reglamento \(ES\) 2021/1529 3 straipsnio 2 dalies e punktas](#) ir [3 straipsnio 3 dalies n punktas](#).

⁴ [Reglamento \(ES\) Nr. 231/2014 II priedas](#) ir [Reglamento \(ES\) 2021/1529 3 straipsnio 2 dalies e punktas](#) ir [3 straipsnio 3 dalies n punktas](#).

- 18** Nustatėme, kad visi į imtį įtraukti projektai buvo susiję su pagrindiniu Europos transporto tinklu. Tačiau dviejuose iš 12 į imtį įtrauktuose projektuose veiklos valdyba patvirtino dotacijas nesusijusioms transporto atkarpoms. Šiaurės Makedonijoje pagrindinis geležinkelių koridorius nebuvo sujungtas su viena iš kaimyninių šalių ir nebuvo pasiektas joks susitarimas su kaimyninėmis šalimis siekiant užtikrinti, kad tuo metu, kai buvo patvirtinta dotacija, būtų galima naudotis visu koridoriumi (žr. **4 diagramą**). Bosnijoje ir Hercegovinoje paraiškos teikimo metu viena kelio atkarpa nebuvo sujungta ir tokia išliko mūsų audito vizito 2025 m. birželio mėn. metu, nors dauguma darbų buvo užbaigti iki 2023 m.

4 diagrama | Nesujungta geležinkelio atkarpa Šiaurės Makedonijoje

- rengiami arba tiesiami geležinkelio ruožai
- atrinkta tiesiamo geležinkelio atkarpa
- rengiamas geležinkelio ruožas, kurio jungties su Bulgarija sąlygos neaiškios

— neprijungta atkarpa



*Kosovas – šis pavadinimas nekeičia pozicijų dėl statuso ir atitinka JT ST rezoliuciją 1244/1999 bei TTT nuomonę dėl Kosovo nepriklausomybės deklaracijos.

Šaltinis: VBIP, nuo taikymo pradžios (2017 m.).

- 19** Tikrinimo proceso metu Komisija neteikė pirmenybės darniajam transportui, pavyzdžiui, geležinkeliams ar vidaus vandenų keliams, kurie labiausiai prisidėjo prie išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo. Pasak Komisijos, atitiktis darniojo transporto kriterijams užtikrinama laikantis pagrindinio [Europos transporto tinklo](#), nes paramą gaunančios šalys įsipareigojo įgyvendinti ES transeuropinio transporto tinklo reglamentą⁵ tada, kai pasirašė Transporto bendrijos sutartį⁶. Todėl Komisija tikisi, kad iki tikslinės datos (2030 m.) bus įvykdyti darniojo transporto ir sumažinto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio kriterijai. Mūsų manymu, mažai tikėtina, kad tikslai bus pasiekti iki šio termino.
- 20** Šiomis aplinkybėmis į mūsų imtį buvo įtraukti penki kelių projektai. Keturių iš šių projektų atveju nustatėme, kad paraiškoje pateiktas darniojo transporto, įskaitant sumažintą išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, pagrindimas buvo menkas (žr. [III priedą](#)). Paraiškose tvarumo kriterijai daugiausia aprašyti ekonominiu, o ne aplinkosaugos požiūriu. Komisija nurodė, kad nuo 2022 m., po to kai buvo priimtas [Ekonomikos ir investicijų planas](#), ji įtraukė darniojo transporto patikras.
- 21** Veiklos valdyba taip pat patvirtino šešias dotacijas geležinkeliams visose keturiose šalyse, nors trys iš šių linijų tebėra neelektrifikuotos ir eksploatuojamos dyzeliniais traukiniais. Todėl susijusi nauda aplinkai bus mažesnė nei elektrifikavimo atveju (žr. [III priedą](#)).

⁵ Reglamento (ES) Nr. 1315/2013, panaikinto Reglamentu (ES) 2024/1679, 38 straipsnio 3 dalis.

⁶ Transporto bendrijos steigimo sutartis.

Komisija per atrankos procedūrą nepakankamai dėmesio skiria projektų išbaigtumui

- 22** Siekiant išvengti vėlavimo dėl netinkamos struktūros, labai svarbu, kad dotacijos būtų teikiamos tik tinkamai parengtiems projektams, kuriuos galima įgyvendinti. Projekto ciklas pavaizduotas [5 diagramoje](#). Vertiname, ar patvirtinti projektai buvo išbaigti, t. y. parengti įgyvendinti.

5 diagrama | Parengiamieji darbai prieš įgyvendinant projektą



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projektų dokumentais.

- 23** Nustatėme, kad, nors VBIP tikrintojai vertina projektų išbaigtumą, jie nevertina paraiškų pagal šį kriterijų, kaip, pavyzdžiui, Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomoji įstaiga tai daro vertindama Europos infrastruktūros tinklų priemonės projektus, finansuojamus Sanglaudos fondo lėšomis⁷. Be to, 2014 m. peržiūrėtoje VBIP metodikoje veiklos valdyba nepateikė aiškios tokio projektų išbaigtumo apibrėžties ir nenustatė jo kriterijų⁸. Kad projektas būtų laikomas išbaigtu, reikėjo atlikti tik galimybių studiją su išsamia sąnaudų ir naudos analize. Ilgainiui veiklos valdyba patobulino šios koncepcijos vertinimo metodiką:

- idealiu atveju nuo 2020 m. rengiant projektą iki numatomo einamosios veiklos valdybos patvirtinimo turėtų būti pasiektas detaliojo plano lygis;
- nuo 2022 m. prieš pateikiant dotacijos paraišką TFĮ turėjo būti užbaigusios ir patvirtinusios poveikio aplinkai ir socialinio poveikio vertinimą. Be to, įgyvendinant projektavimo ir statybos projektus (t. y. projektus, už kurių koncepciją ir statybą atsako rangovas) projekto plėtotojas, prieš patvirtindamas dotaciją, turi parengti ir patvirtinti preliminarų projektą arba detalųjį planą kartu su konkurso dokumentais (jei tai projekto rengimo dalis).

⁷ [Kvietimas teikti paraiškas](#) dėl transporto projektų, p. 20.

⁸ Vakarų Balkanų investicijų programos [vertinimas](#), p. 92.

24 Komisijos tikrintojai suabejojo penkių iš 12 į imtį įtrauktų dotacijų paraiškų išbaigtumu dėl jų apimties ar pateikimo laiko. Viena iš šių penkių paraiškų iš pradžių buvo atmesta, nes nebuvo išbaigta, ir patvirtinta tik po metų. Mūsų nuomone, likę keturi projektai ir keturi kiti projektai – visi keturiose į imtį įtrauktose šalyse, buvo nepakankamai parengti, tačiau vis tiek buvo patvirtinti, nepaisant to, kad:

- nebuvo parengiamųjų dokumentų: viena dotacija buvo patvirtina neatlikus sąnaudų ir naudos analizės, o penkios dotacijos buvo patvirtintos, nepaisant to, kad nebuvo patvirtinto detaliojo plano;
- dviejuose projektuose buvo pakeistas maršrutas.

25 Pradiniuose detaliojo plano tyrimuose pateikiamas tikslus planas, ką rangovai turėtų sukurti, todėl jie yra sklandaus įgyvendinimo pagrindas. Tačiau TFJ nepateikia neprieštaravimo pareiškimo, kuriuo oficialiai patvirtintų, kad jos neprieštarauja pradiniam detaliesiems projektams, todėl kyla rizika, kad projektavimo trūkumai nebus pašalinti ankstyvame etape. Priešingai, įgyvendinimo etape pagal TFJ procedūras reikalaujama, kad būtų pateiktas neprieštaravimo pareiškimas dėl pradinio plano patikslinimų. Tai yra susijusių darbų išlaidų priimtino sąlyga.

26 Penkių į mūsų imtį įtrauktų projektų atveju rangovai parengė pradinį detaliojo plano tyrimus, o kitų septynių projektų atveju už jų pateikimą rangovams buvo atsakingi projektų plėtotojai. Pasirašius sutartis, reikėjo pakoreguoti visų šių septynių projektų koncepciją.

1 langelyje pateiktas pradinio detaliojo plano trūkumo pavyzdys.

1 langelis

VBIP finansuotam plano tyrimui buvo reikalingi pakeitimai

Nustatėme vieną projektą, kurio detaliojo plano tyrimai ir konkurso dokumentai buvo parengti naudojantis VBIP techninės pagalbos parama, kurios bendra suma 2013–2021 m. sudarė 2,7 milijono eurų. 26 ne iki galo pastatytų tiltų, kurių statybos darbai buvo vykdomi 1996–2004 m., sąveika buvo svarbi šio 2017 m. patvirtinto projekto dalis. 2020 m. šalyje įsigaliojo (2005 m.) Europos norma dėl konstrukcijų, pavyzdžiui, tiltų, kurios yra atsparios žemės drebėjimams, projektavimo. Rangovas darbus pradėjo tik 2022 m. Tačiau jis turėjo įdarbinti naują projektuotoją tiltams modernizuoti, kad jie atitiktų taikomus Europos standartus, todėl buvo dar labiau vėluojama.

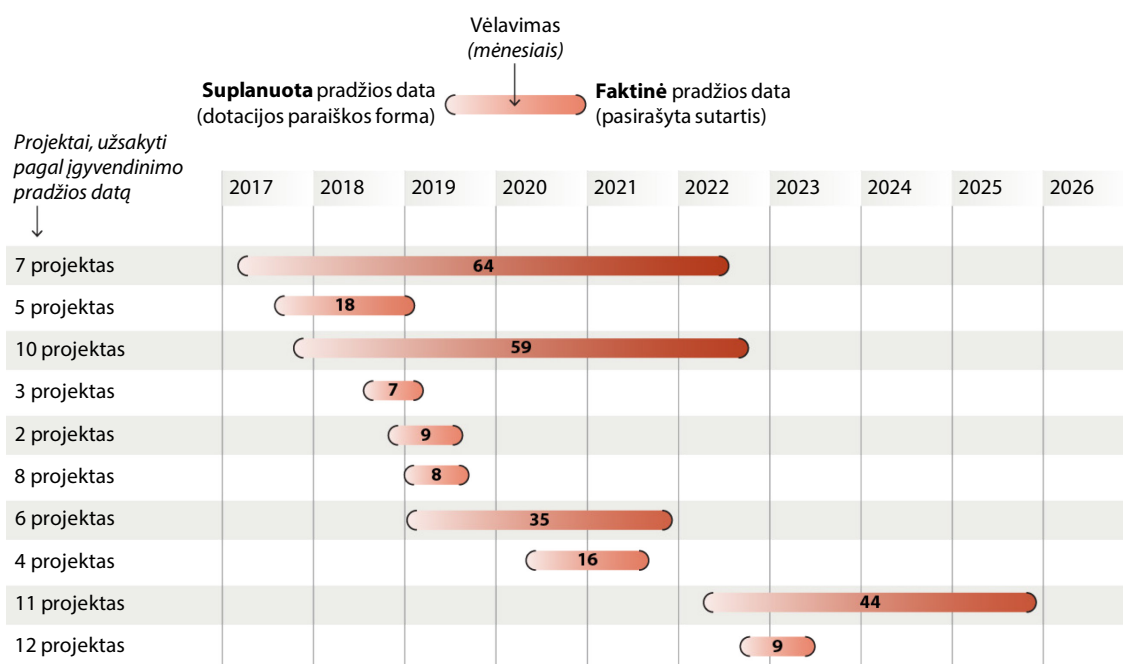
1 nuotrauka | Ne iki galo pastatytas tiltas



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projekto dokumentais ir patikrinimu vietoje.

- 27** Vienas iš projekto išbaigtumo rodiklių yra tai, kaip greitai projektą galima pradėti įgyvendinti jį patvirtinus. Apskritai dauguma įimtų įtrauktų projektų buvo pradėti įgyvendinti vėliau, nei planuota (žr. [III priedą](#)), o 10 projektų, kurie buvo pradėti patvirtinus dotaciją, vidutiniškai (mediana) buvo vėluojama įgyvendinti 17 mėnesių (žr. [6 diagramą](#)). Kaip parodyta [11 diagramoje](#), vėluojant pradėti projektą įgyvendinimo metu dažnai būdavo papildomų vėlavimų.

6 diagrama | Vėlavimai pradedant įgyvendinti projektą (planuojamos ir faktinės pradžios datos) mėnesiais



Pastaba: kiti du projektai jau buvo pradėti įgyvendinti prieš pateikiant dėlionos paraišką.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis dėlionų dokumentais ir projektų stebėsenos ataskaitomis.

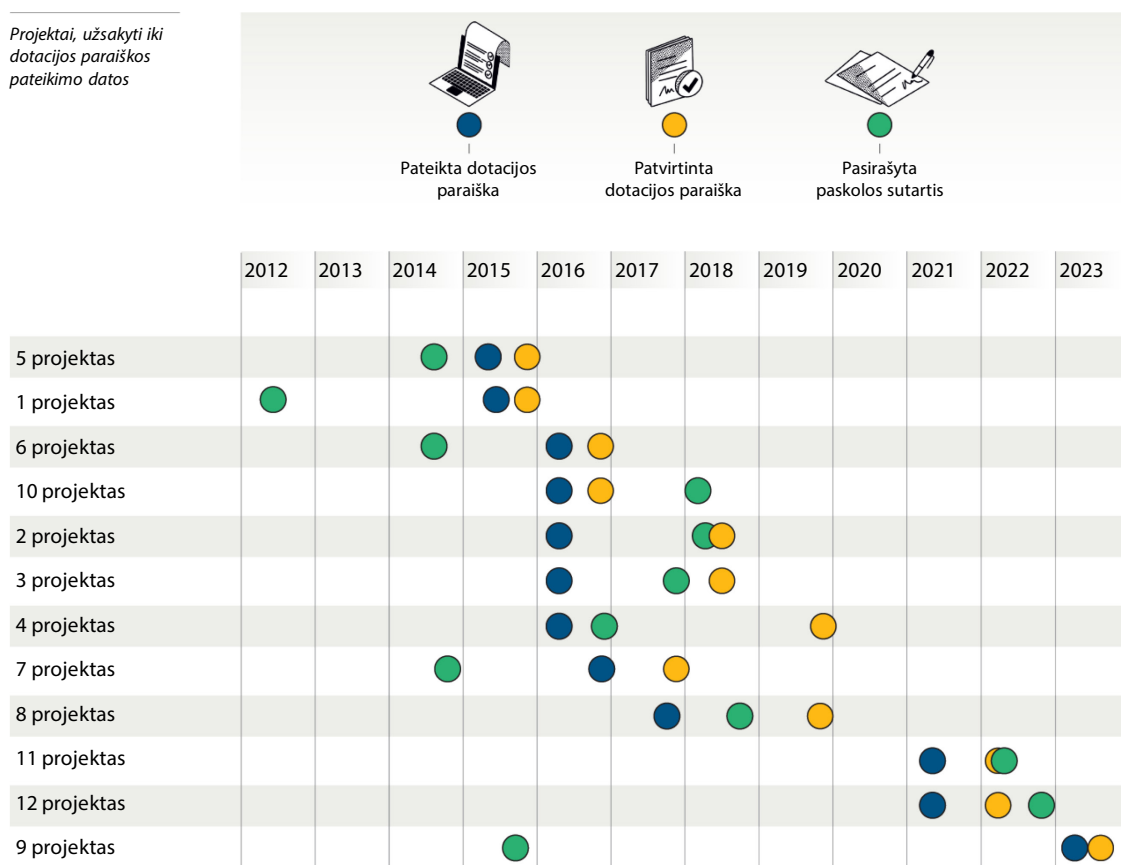
ES dėlionos suteikia pridėtinės vertės, tačiau ne visada yra būtinos paskoloms gauti

- 28** Vertiname, ar Komisija patikrina savo dėlionų pridėtinę vertę ir sverto poveikį. Tam, kad būtų užtikrinta, kad riboti ištekliai būtų kuo geriau panaudoti, Komisija, remdamasi savo VBIP gairėmis, turėtų bendrai finansuoti VBIP projektus, jei esama:
- pridėtinės vertės: projektu didinama visuomenės gerovė, viršijant tai, ką būtų galima pasiekti be dėlionos, kai projekto finansinių pajamų nepakanka jo išlaidoms padengti;
 - sverto poveikio: papildomo finansavimo pritraukimas bendrai investicijai, viršijančiai pradinę dėlioną.
- 29** Pasak Komisijos, visi projektai iš esmės davė ekonominės ir socialinės naudos, nes jie yra pagrindinio Europos transporto tinklo dalis. Kadangi jų finansinių pajamų nepakako investicinėms sąnaudoms (finansavimo trūkumui) padengti be viešosios paramos, ES dėlionų poreikis buvo pagrįstas. Į sąnaudų ir naudos analizę arba dėlionų paraiškas įtraukti finansiniai rodikliai iš esmės patvirtino Komisijos vertinimą.

30 Nustatėme, kad kai kuriuose į mūsų imtį įtrauktuose projektuose dotacijų teikimas nebuvo būtina sąlyga TFĮ sprendimams teikti paskolas (svėro poveikio nebuvimas VBIP kontekste). Nustatėme tris atvejus, kai paskolų ir nacionalinių įnašų jau pakako projektų investicinėms išlaidoms padengti tuo metu, kai buvo teikiamos dotacijų paraiškos, o tai reiškia, kad dotacijos nebuvo būtinos paskoloms gauti. TFĮ susitarė su projektų plėtotojais gerokai sumažinti įsipareigojimus suteikti paskolas (nuo 30 % iki 52 %), jei dotacija būtų patvirtinta. Be to, nustatėme, kad penkios iš 12 į imtį įtrauktų dotacijų paraiškų buvo pateiktos po paskolos sutarties pasirašymo. Tai buvo trys paraiškos, kurios buvo pateiktos praėjus dvejiems ar daugiau metų po paskolos sutarties pasirašymo (žr. **7 diagramą**). Tai turėjo savaimingumo efektą, nes investicijos būtų buvusios vykdomos net ir be dotacijos.

7 diagrama | Laikas nuo paraiškų dotacijoms gauti pateikimo iki paskolų gavimo

Projektai, užsakyti iki dotacijos paraiškos pateikimo datos



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projektų dokumentais.

Dauguma dotacijų paraiškose pateiktų išlaidų sąmatų nėra išsamios, todėl sunku įvertinti jų pagrįstumą

- 31** Dotacijos suma nustatoma ir jos viršutinė riba nustatoma teikiant paraišką, visoms numatomoms darbų ir prekių išlaidoms (toliau kartu – darbai) taikant iš anksto nustatytą didžiausią bendro finansavimo procentinę dalį. Komisija nustatė didžiausią 50 % bendro finansavimo normą geležinkelių ir vidaus vandenų projektams. Kelių projektams iš pradžių buvo nustatyta 20 % viršutinė riba, o 2021 m. ji buvo padidinta iki 40 %. Vertinome, ar paraiškos pateikimo metu Komisija patikrino, ar apskaičiuotos išlaidos buvo pakankamai pagrįstos ir išsamios.
- 32** Komisijos tikrintojai, tikrindami, ar išlaidos yra pagrįstos, remiasi pagrindinės TFJ atliekamu išsamiu patikrinimu. Visų į mūsų imtį įtrauktų projektų paraiškose buvo projektų finansavimo skirsnis, kuriame pateiktos išlaidų sąmatos. 10 šių projektų atveju projektų plėtotojai darbų išlaidų laukelyje nurodė vieną sumą, tačiau nepateikė jos išsamaus suskirstymo (žr. pavyzdį [2 langelyje](#)). Komisija pateikė pastabas dėl šio išsamaus biudžeto trūkumo tik penkiais atvejais.

2 langelis

Neišsamaus išlaidų suskirstymo, kuriame nenurodytos patirtos išlaidos, pavyzdys

Vienoje dotacijos paraiškoje, kurios atveju Komisija nepareiškė kritikos dėl išsamumo trūkumo, darbų sąnaudos buvo nurodytos kaip viena suma, nors jos apėmė darbų ir priežiūros sutartis, atitinkančias tris skirtingus komponentus.

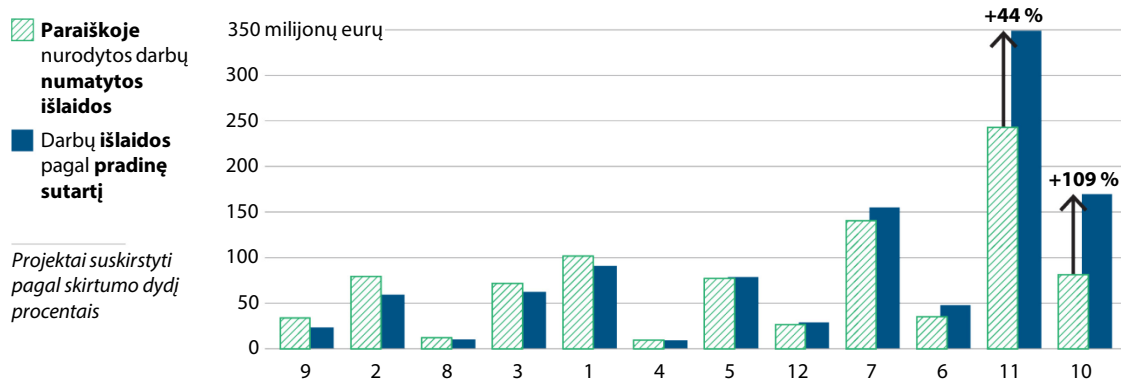
Teikdamas paraišką projekto plėtotojas jau buvo pasirašęs sutartį dėl svarbiausių darbų, tačiau nenurodė faktinių išlaidų, kaip reikalaujama tokiu atveju. Be to, perskaičiuodami dotacijos sumą nustatėme, kad Komisijos tikrintojai neaptiko netinkamų finansuoti išlaidų, todėl buvo apskaičiuota 0,9 milijono eurų (3,6 % dotacijos) per didelė suma.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projektų dokumentais.

- 33** Dėl vienos iš dviejų paraiškų, kuriose buvo nurodytos pagal straipsnius suskirstytos išlaidos, Komisija neabejojo šių išlaidų pagrįstumu. Tačiau atkreipėme dėmesį į tai, kad projekto plėtotojas įtraukė pasenusią informaciją ir 50 % padidino bendras išlaidas neatlikęs patikimos ir naujausios rinkos analizės darbų sąnaudoms įvertinti.

- 34** Komisijos tikrintojai suabejojo, ar penkių iš 12 į mūsų imtį įtrauktų dotacijų atveju visų darbų išlaidos buvo pagrįstos. Todėl dviejų iš šių penkių paraiškų sąnaudos buvo pakeistos. Apskaičiavome sąmatoje numatytų ir iš pradžių sutartimi sutartų išlaidų, susijusių su viešaisiais pirkimais, skirtumą (žr. [8 diagramą](#)). Išskyrus du projektus, kuriuose skirtumas yra didelis, nustatėme, kad į paraiškas buvo įtrauktos darbų išlaidų sąmatos, kurios buvo artimos pradinėms sutarčių kainoms, o visų 12 projektų vidutinis nuokrypis buvo 14 %.

8 diagrama | Sąmatoje numatytos ir sutartimi sutartos darbų sumos (milijonais eurų)



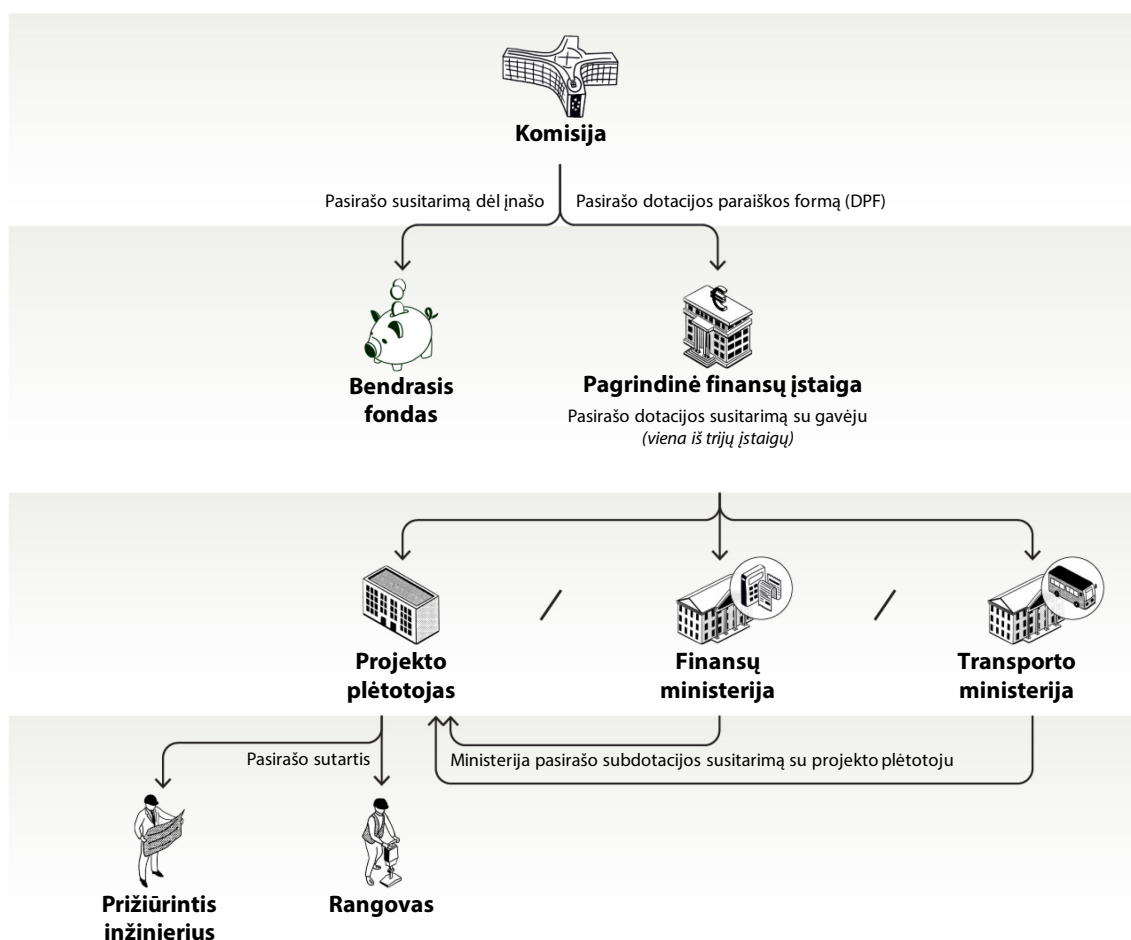
Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis paraiškomis, pradinėmis sutartimis ir – vieno projekto atveju – priimtu pasiūlymu.

Komisija remiasi finansų įstaigų priežiūra, kuri kartais yra nepakankama

35 9 diagramoje apibendrinti pagrindinių suinteresuotųjų subjektų sutartiniai santykiai.

Komisija pagrindinėms TFĮ, kurios bendrai finansuoja projektus paskolomis, paveda prižiūrėti, kaip projektų plėtotojai įgyvendina investicines dotacijas. Komisija TFĮ priežiūra kliaujasi remdamasi jų sistemų, procedūrų ir sutartinių nuostatų, įskaitant stebėsenos ir ataskaitų teikimo įsipareigojimus, oficialiu *ex ante* vertinimu.

9 diagrama | Suinteresuotųjų subjektų sutartiniai santykiai

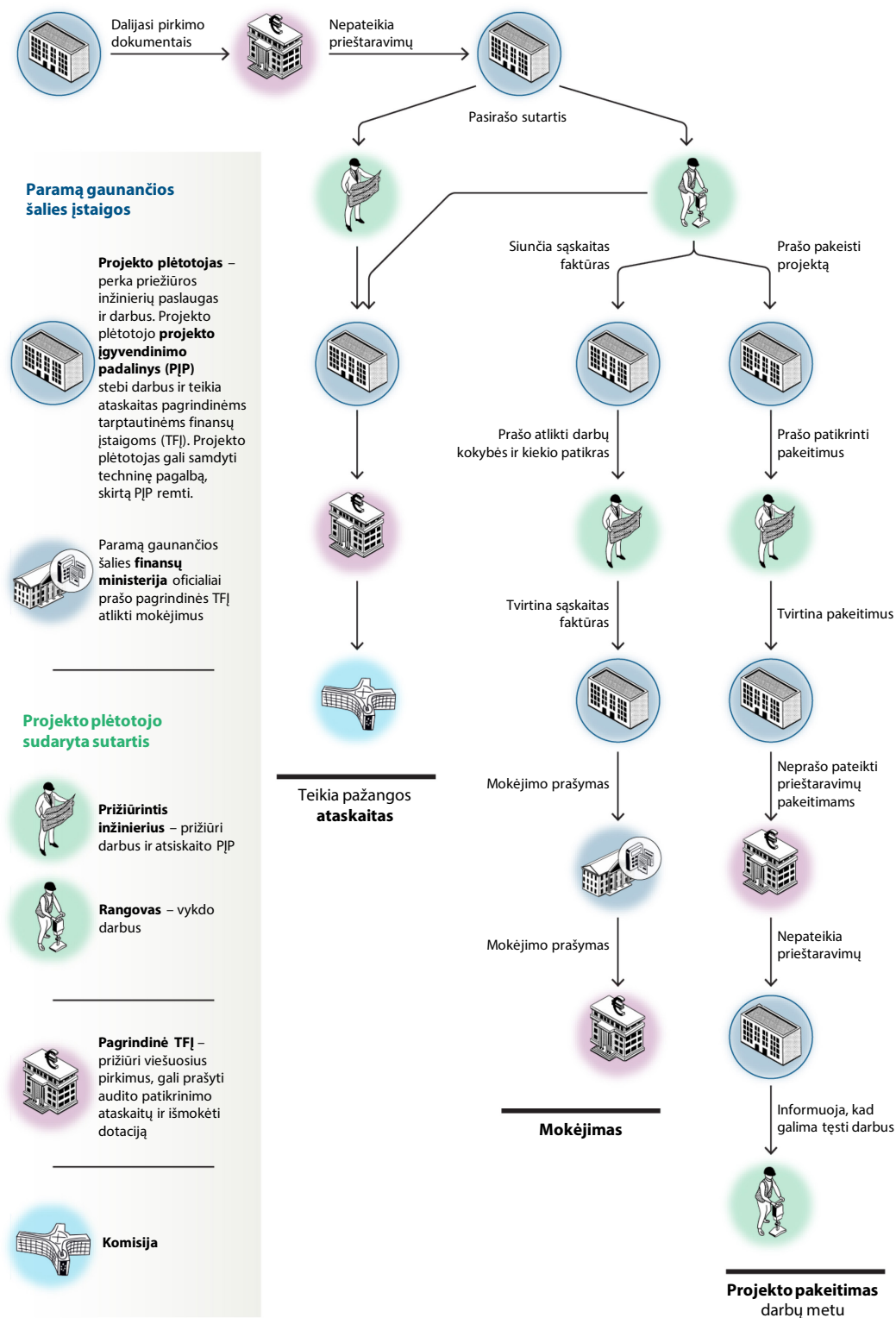


Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis VBIP vadovu, Bendrojo fondo bendrosiomis sąlygomis ir projekto sutarčių dokumentais.

Komisija paprastai negali pašalinti finansų įstaigų vykdomos įgyvendinimo rizikos ir viešųjų pirkimų priežiūros trūkumų

- 36** Tikrinome, ar Komisija užtikrino, kad pagrindinės TFJ vykdytų savo priežiūros pareigas per visą ES finansuojamų projektų gyvavimo ciklą. Visų pirma tikrinome, ar:
- buvo tinkamai įvertinta ir sumažinta įgyvendinimo rizika, pavyzdžiui, nepakankami techniniai pajėgumai;
 - viešųjų pirkimų procedūrų priežiūra buvo pakankama siekiant užtikrinti bendruosius konkurencijos, vienodo požiūrio ir patikimo finansų valdymo principus.
- 37** Vienas iš pagrindinių sklandaus įgyvendinimo veiksnių – užtikrinti, kad projekto plėtotojas turėtų tinkamus įgyvendinimo pajėgumus, t. y. veikiantį projekto įgyvendinimo padalinį (PJP), kurį sudarytų, pavyzdžiui, projekto vadovas ir, prireikus, kiti specialistai, pavyzdžiui, inžinieriai ir teisininkai. Laikydamosi VBIP gairių, pagrindinės TFJ paprašė visų mūsų į imtį įtrauktų projektų plėtotojų įsteigti PJP. PJP vaidmuo buvo koordinuoti veiksmus su keliais suinteresuotaisiais subjektais (pavyzdžiui, nacionalinėmis institucijomis, pagrindine TFJ, rangovais ir prižiūrinčiais inžinieriais), valdyti ir stebėti darbų įgyvendinimą ir teikti ataskaitas pagrindinėms TFJ dėl visų projekto įgyvendinimo aspektų, įskaitant prekių, darbų ir paslaugų viešuosius pirkimus, taip pat visų sutartinių įsipareigojimų vykdymą (žr. [10 diagramą](#)).

10 diagrama | Projektai įgyvendinami bendradarbiaujant, o ypač svarbų vaidmenį atlieka projektų įgyvendinimo padalinys



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis audito vizitais ir keitimusi PIP, TFJ, finansų ministerijomis ir inžinierių priežiūros institucijomis.

- 38** Peržiūrėdami, kaip TFĮ vertino ir mažino projektų įgyvendinimui kylančią riziką, nustatėme, kad visose 12 į mūsų imtį įtrauktų paraiškų buvo pateiktas politinės ir įgyvendinimo rizikos vertinimas, o trijose iš jų nustatyta didelė įgyvendinimo rizika. Komisija rėmėsi TFĮ vertinimais, kad užtikrintų tinkamus PJP pajėgumus. TFĮ reikalavo, kad visiems projektams, išskyrus vieną, būtų teikiama techninė pagalba, kuria remiamas PJP. Tačiau nei TFĮ vertintose dotacijų paraiškose, nei pasirašytuose dotacijos susitarimuose nebuvo sistemingai nurodomi PJP pajėgumai, kuriuos turi užtikrinti projektų plėtotojai (žr. [3 langelį](#)).

3 langelis

Nepakankami reikalavimai, taikomi PJP pajėgumams

Savo imtyje nustatėme tik dvi dotacijų paraiškas, kuriose išsamiai aprašyta PJP sandara, nurodant tokius profilius kaip aplinkos ir socialinių reikalų specialistai, specializuoti inžinieriai ir projekto vadovas.

Tačiau vieno iš šių dviejų projektų įgyvendinimo metu PJP nebuvo projektuotojo, kuris laiku pateiktų rangovui reikalingus plano atnaujinimus. PJP taip pat trūko teisės ekspertų, kurie tvarkytų įvairius rangovo reikalavimus, ir jame nebuvo aplinkos ir socialinių ekspertų, kurie užtikrintų, kad būtų laikomasi aplinkos ir socialinių veiksmų plano.

Be to, visuose 12 dotacijos susitarimų buvo nurodyta tik tai, kad PJP turėtų dirbti tinkamos kvalifikacijos darbuotojai, turintys pakankamai išteklių per visą įgyvendinimo laikotarpį, tačiau nebuvo nustatyti būtiniausi reikalavimai.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projektų dokumentais.

- 39** Įgyvendinimo proceso metu Komisija neprašė TFĮ pateikti įrodymų apie įgyvendintas rizikos mažinimo priemones (pavyzdžiui, metinėse įgyvendinimo ataskaitose). Nustatėme, kad trijuose projektuose rekomenduojama techninė pagalba, skirta padėti PJP, apėmė ne visą įgyvendinimo laikotarpį. Ši nepakankama rizikos mažinimo priemonė darė neigiamą poveikį PJP pajėgumams ir lėmė vėlavimo atvejus.
- 40** Nė vienos iš audituotų dotacijų paraiškų rizikos vertinime nebuvo nurodyta korupcijos rizika (žr. [38](#) dalį). Į dotacijos susitarimus TFI įtraukia reikalavimą, kad lėšų gavėjai neturėtų vykdyti draudžiamos praktikos. Tačiau dvi iš trijų į mūsų imtį įtrauktų TFĮ pripažino, kad buvo pranešta apie keturis įtariamus draudžiamus veiksmus, pavyzdžiui, dėl prižiūrinių inžinierių, kurie galbūt deklaravo daugiau valandų už užmokestį nei faktiškai dirbo. Viena TFĮ išnagrinėjo tris iš šių įtartinų atvejų ir padarė išvadą, kad jie nebuvo įtikinami, o kita TFĮ audito metu vis dar tyrė vieną iš šių įtartinų atvejų.

- 41** Nustatėme, kad į imtį įtrauktuose projektuose pagrindinės TFĮ peržiūrėjo konkurso dokumentų, vertinimo ataskaitos ir sutarties svarbiausius etapus ir sąlygas. Nuo 2020 m. ERPB naudoja elektroninę viešųjų pirkimų platformą, vadinamą ERPB klientų e. viešųjų pirkimų portalu, kuriame pateikiami visi viešųjų pirkimų dokumentai. Tai padėjo skatinti konkurenciją ir skaidrumą.
- 42** Savo imtyje nustatėme du atvejus, kai TFĮ viešųjų pirkimų priežiūra buvo neišsami:
- pagrindinė TFĮ neprašė leisti susipažinti su visais vienos dotacijos, apimančios tris komponentus, pirkimo dokumentais. TFĮ prižiūrėjo tik vieno komponento viešąjį pirkimą. Ji nemanė, kad priežiūra yra būtina antrajam komponentui, nes jis nesiekė darbų pirkimo vertės ribos, arba trečiajam komponentui, kurį pirkė ES valstybė narė, kai pagrindinė TFĮ tikėjosi, kad patikras atliks nacionalinė perkančioji organizacija;
 - dėl kitos dotacijos, kurią valdė kita TFĮ, projekto plėtotojas nevykdė papildomų darbų, bendrai finansuojamų dotacijos lėšomis, viešųjų pirkimų procedūros (23 milijonai eurų), o tai prieštarauja ES viešųjų pirkimų direktyvai⁹. TFĮ neprašė pradėti viešųjų pirkimų procedūros ir sutiko su papildomais darbais, remdamasi pakeitimo užsakymais (nurodymais pakeisti sutartį). Papildomų medžiagų sąnaudos buvo nustatytos remiantis mažiausiu pasiūlymu, gautu tik iš dviejų tiekėjų.
- 43** TFĮ reikalauja, kad konkurso laimėtojai pasirašytų formą, kurioje būtų nurodyta, kad dėl sutarčių, finansuojamų iš jų paskolos arba VBIP dotacijos, interesų konflikto nėra. TFĮ daugiausia rėmėsi šia savideklaracija ir atliko tik ribotas patikras, kad patvirtintų rangovų ir prižiūrinių inžinierių sąžiningumą. Tačiau prieš skirdamos sutartis jos naudojosi rizikos analizės duomenų baze, kad nustatytų rizikingus asmenis ar subjektus ir galėtų pašalinti konkurso dalyvius, kuriems buvo taikytos sankcijos. Pasaulio bankas taip pat tvarko viešą įmonių ir asmenų, kuriems uždrausta vykdyti veiklą ir kurių veikla sustabdyta, [sąrašą](#), kurį projektų plėtotojai turi patikrinti.
- 44** Kadangi Komisija tiesiogiai nedalyvauja prižiūrint rizikos mažinimo priemones ir viešųjų pirkimų procedūras, ji negali imtis taisomųjų veiksmų tais atvejais, kai TFĮ nenustato trūkumų ir apie juos jai nepraneša.

⁹ Direktyvos 2014/24/ES 72 straipsnis.

Igyvendindama projektą Komisija kliaujasi finansų įstaigų vykdoma priežiūra, kuri turi tam tikrų trūkumų

- 45** Peržiūrėjome trijų pagrindinių TFĮ procedūras, kad įvertintume, ar Komisija galėjo pasikliauti jų priežiūra įgyvendinimo proceso metu. Šiuo atžvilgiu tikrinome, ar pagrindinės TFĮ peržiūrėjo prižiūrinčių inžinierių dokumentus, siekdamos užtikrinti, kad būtų pasiekta numatyta darbų kokybė ir kiekybė.
- 46** Mūsų į imtį įtrauktų projektų pagrindinės TFĮ tikisi, kad prižiūrintys inžinieriai patvirtins darbų kokybę ir kiekį ir peržiūrės visus projekto plėtotojo prašymus dėl sąlygų keitimo. Tačiau PJP privalo patikrinti, ar prižiūrintys inžinieriai dirba tinkamai, kaip pagal sutartį sutarta su projekto plėtotoju (žr. [9 diagramą](#)). Prižiūrdamos darbų įgyvendinimą, TFĮ reikalavo, kad ataskaitas reguliariai teiktų PJP, bet ne tiesiogiai prižiūrintys inžinieriai, kurie tiesiogiai atsiskaitė PJP. Viena iš 12 į imtį įtrauktų projektų nustatė, kad prižiūrintis inžinierius patvirtino papildomas darbų išlaidas, kurios neatitiko pradinės sutarties. Taip pat nustatė, kad priežiūros grandinės trūkumai iki mūsų audito nebuvo nustatyti (žr. [4 langelį](#)).

4 langelis

Prižiūrinčio inžinieriaus sertifikuotos ir TFĮ patvirtintos padidėjusios išlaidos

Dėl vieno projekto komponento projekto plėtotojas su Rusijos tiekėju pasirašė sutartį dėl darbų atlikimo per vienus metus nuo sutarties pasirašymo (2021 m. rugsėjo mėn.). ES Rusijai dėl jos agresijos karo prieš Ukrainą nustačius sankcijas, po kurių buvo neįmanoma pervesti lėšų į Rusijos banką, 2023 m. birželio mėn. projekto plėtotojas pasirašė trišalį susitarimą su pirmuoju rangovu ir kitu ES esančiu rangovu. Šiuo susitarimu buvo siekiama pirmojo rangovo atsakomybę ir įsipareigojimus perduoti antrajam rangovui. Jame taip pat buvo nustatytos didesnės kainos dėl išpustų rinkos kainų ir pratęsti terminai. Tačiau pradinės sutarties sąlygose nebuvo sąlygos dėl kainų peržiūros.

2023 lapkričio mėn. sutarties kaina buvo dar labiau padidinta, kad būtų padengtos papildomos sugadintų prekių taisymo išlaidos. Nors TFĮ dotacijos susitarime buvo numatyta, kad objektai visada turi būti apdrausti nuo bet kokios rizikos, projekto plėtotojas tinkamai neapdraudė finansuojamo komponento.

Dėl šių dviejų veiksnių galutinė kaina, kurią patvirtino prižiūrintis inžinierius ir vėliau patvirtino TFĮ, buvo 27 % didesnė už pasiūlyme nurodytą kainą.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projektų dokumentais.

- 47** Į vieno kelių projekto dotacijos paraišką buvo įtrauktos išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo priemonės (žr. **20** dalį), tačiau įgyvendinant projektą šios priemonės nebuvo visapusiškai taikomos (žr. **5 langelį**). Nei prižiūrintis inžinierius, nei TFĮ šios problemos neįvardijo kaip trūkumo, dėl kurio būtų reikėję imtis taisomųjų veiksmų ir apie jį pranešti.

5 langelis

Šalia greitkelio sodinami medžiai nebuvo pakankama priemonė papildomam išmetamam šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiui kompensuoti

Į vieną dotacijos paraišką buvo įtrauktas 1,05 milijono eurų biudžetas medžių sodinimui ir augalijos atkūrimui.

Vizito metu nustatėme, kad kelio tiesimas buvo užbaigtas, tačiau medžių sodinimas ir augalijos atkūrimas nebuvo matomi.

Projekto plėtotojas paaiškino, kad sodinimas ir augalijos atkūrimas buvo galimas tik tam tikrose vietovėse. Sąskaitas faktūras gavome tik 35 000 eurų sumai (apie 3 % 1,05 milijono eurų biudžeto). Projekto plėtotojas paaiškino, kad likę 97 % sodinimo ir augalijos atkūrimo biudžeto buvo panaudoti šlaitų stabilizavimo tinklams finansuoti (žr. toliau pridėtą nuotrauką).

Nepaisant mažesnio biudžeto panaudojimo augalijos atkūrimui, projekto plėtotojas pasodino daugiau augalų, nei buvo numatyta iš pradžių. Tačiau jie buvo pasodinti daug mažesniame plote, todėl augmenijos tankis buvo per didelis, kad būtų tvarus.

2 nuotrauka | Stabilizavimo tinklu apsaugotas nuolydis



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projekto dokumentais ir patikrinimu vietoje.

- 48** TFJ gali atlikti papildomas patikras samdydamos *ad hoc* konsultantus, kad patikrintų, pavyzdžiui, ar pasiekta numatyta darbų kokybė ir kiekybė. Nustatėme du tokių papildomų patikrų, kurios padėjo TFJ geriau suprasti techninius darbų aspektus, pavyzdžius. Nors dėl šių patikrų susijusios TFJ patiria papildomų išlaidų, nustatėme, kad jos yra naudingos, ypač kai vykdoma sudėtingų projektų stebėseną.
- 49** Remdamasi galiojančiais susitarimais, Komisija pasikliauja TFJ priežiūra, siekdama užtikrinti, kad dotacijos būtų išmokamos remiantis tinkamomis finansuoti išlaidomis. Kai TFJ patvirtina šias išlaidas, kaip aprašyta [4 langelyje](#), Komisija turi nedaug priemonių, kad nustatytų galimus netinkamo ES lėšų panaudojimo atvejus, kai projektai įgyvendinami taikant netiesioginį valdymą, ir imtųsi būtinų taisomųjų priemonių, nebent ji nuspręstų dėl konkrečių veiksmų, pavyzdžiui, stebėsenos vizitų ir patikrų.

Komisija neturi veiksmingų procedūrų vėlavimams stebėti ir tvarumui bei ES matomumui užtikrinti

Komisijai trūksta pakankamai išsamios ir naujausios informacijos apie projektų įgyvendinimo vėlavimus

- 50** Pagal VBIP valdymo taisyklės Komisija tiesiogiai nestebi dotacijų įgyvendinimo, nes tai yra TFJ atsakomybė. Vietoj to Komisija remiasi keliais informacijos rinkimo mechanizmais. Vertiname, ar Komisija gavo naujausius ir išsamius duomenis, kad galėtų prižiūrėti projektų įgyvendinimą.
- 51** Kiekvienais metais pagrindinės TFJ įkelia kiekvieno projekto, kuriam skirta VBIP dotacija, metinę įgyvendinimo ataskaitą ir atnaujina į Stebėsenos ir informacijos sistemą (MIS) įkeliamą informaciją. Tačiau nustatėme, kad visų į imtį įtrauktų projektų, išskyrus vieną, duomenys, pavyzdžiui, datos, vykdymo etapas ir į platformą įtrauktos sumos, nebuvo atnaujinti. Be to, nustatėme, kad įkeltose metinėse ataskaitose dažnai nebuvo išsamiai pranešama apie projektų pažangą ir įgyvendinimo problemas, todėl atsirado vėlavimo atvejų. 2021 m. Komisija įtraukė skirsnį, kuriame paaiškinami vėlavimai, tačiau nustatėme, kad penkiuose į mūsų imtį įtrauktuose projektuose problemų sprendimo terminai buvo pernelyg optimistiški.

- 52** Nuo 2019 m. Komisija du kartus per metus rengia susitikimus su pagrindinėmis TFJ, kad aptartų pagrindines problemas, įskaitant vėlavimus. Tačiau trumpuose šių posėdžių protokoluose nėra pakankamai išsamiai aprašytos visos pagrindinės įgyvendinimo problemos. Komisija taip pat du kartus per metus rengia susitikimus su projektų plėtotojais, kad aptartų sutartas tarpines reikšmes. Tačiau šios tarpinės reikšmės yra tik orientacinės ir įgyvendinimo metu reguliariai atidedamos.
- 53** Komisija neatliko jokių į rezultatus orientuotų stebėsenos vizitų, kad patikrintų transporto projektus ir tiesiogiai susipažintų su projektų veiksmingumu. Nors ES delegacijos keturiose į imtį įtrauktose šalyse neatliko jokio oficialaus vaidmens stebint projektus, jos informavo Komisijos būstinę apie visus susitikimus su pagrindine TFJ, projektų plėtotojais ar atitinkamomis institucijomis. Nustatėme, kad šios ES delegacijos turėjo bendrą supratimą apie įgyvendinimą, įskaitant vėlavimus, tačiau nebuvo sistemingai informuojamos apie technines sąlygas.
- 54** VBIP sekretoriате (Komisijos ir finansų įstaigų koordinavimo biure) dirbantys konsultantai turi šalių atstovus, kurie su Komisija dalijasi mėnesinėmis ataskaitomis. Šiose trumpose ataskaitose remiamasi informacija, kuria dalijasi TFJ šalių biurai ir projektų plėtotojų PĮP, ir Komisijai pateikiama informacija, panaši į tą, kuria dalijasi TFJ (žr. 51 dalį). Nustatėme skirtumų, susijusių su tuo, kaip tiksliai ir greitai šiose mėnesinėse ataskaitose buvo atspindėtos įgyvendinimo problemos (žr. pavyzdžius 6 langelyje).

6 langelis

Neatitikimų pranešant Komisijai apie įgyvendinimo problemas pavyzdžiai

Dėl vieno iš 12 į imtį įtrauktų projektų 2024 m. vasario mėn. pabaigoje PĮP gavo patvirtinimą, kad inžinierius turėjo panaikinti kai kurių 2023 m. atliktų darbų sertifikatą dėl nepatvirtinto betono naudojimo. Tuo metu, kai 2025 m. atlikome auditą, sprendimas dėl būtinybės sugriauti statinius dar nebuvo priimtas. Todėl kyla rizika, kad bus toliau vėluojama įgyvendinti projektą, tačiau jis nebuvo įtrauktas nei į koordinavimo biuro mėnesines ataskaitas, kuriomis jis pasidalijo su Komisija, nei į TFJ 2024 m. metinę įgyvendinimo ataskaitą.

Kita vertus, nustatėme ataskaitų teikimo pavyzdį, kai koordinavimo biuras atkreipė dėmesį į darbų sustabdymą dėl netinkamos betono kokybės. Apie šią problemą Komisijai pranešta 2025 m. birželio mėn., t. y. praėjus dviem mėnesiams po jos atsiradimo.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projekto dokumentais ir patikrinimais vietoje.

- 55** Kiekvienoje įimtį įtrauktoje dotacijos paraiškoje projektų plėtotojai numatė ribotą išdirbių ir rezultatų rodiklių skaičių. Į juos nebuvo įtraukti poveikio rodikliai, nes Komisija nemanė, kad jie yra naudingi pažangai stebėti. Nors rodikliai yra aktualūs, devyniose patvirtintose paraiškose nebuvo rodiklių, atspindinčių visus atliekinių darbų komponentus (žr. pavyzdį [7 langelyje](#)). Nuo 2021 m. Komisija nustatė bendrus veiklos rezultatų rodiklius ir 2025 m. spalio mėn. vis dar rengė rezultatų apibendrinimo metodiką.

7 langelis

Rodiklių, kurie tiksliai neatspindi visų projekto komponentų, pavyzdys

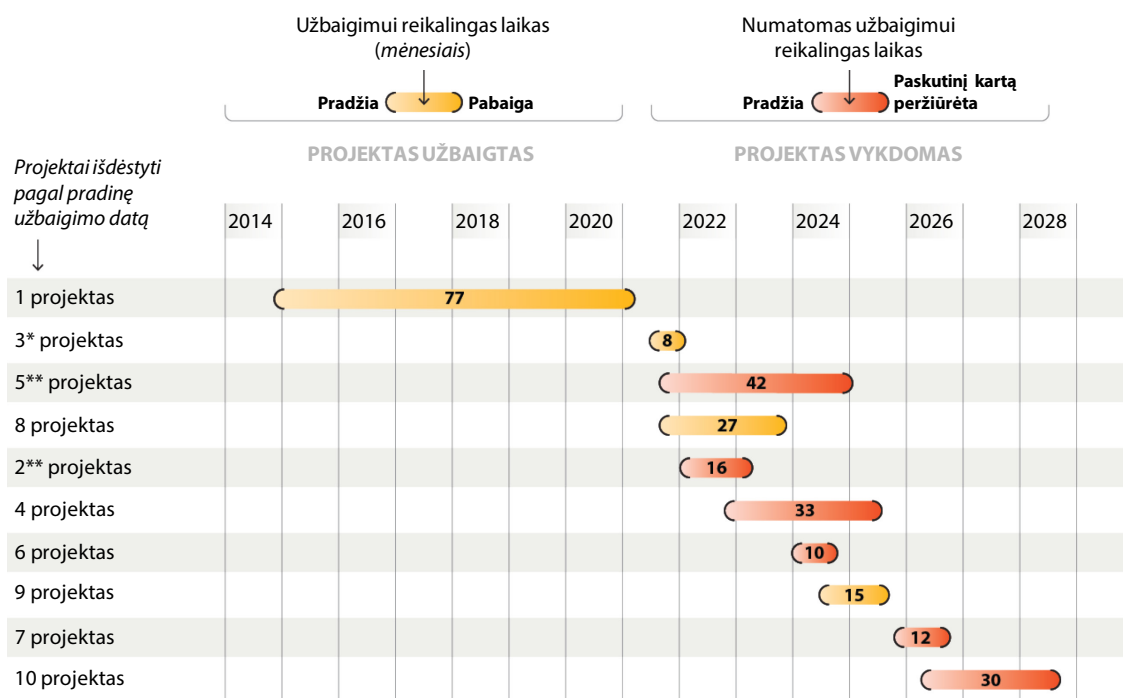
Kalbant apie vienos geležinkelio atkarpos rekonstrukciją, paraiškoje kaip numatomas rezultatas buvo nurodytas bendras koridoriaus ilgis (148 km), o ne 66,8 km, atsižvelgiant į planuojamus darbus. Paraiškoje taip pat nepaminėti papildomi projekto plėtotojo planuojami darbai, pavyzdžiui, tunelių, tiltų ir rekonstruotinių stočių skaičius. Be to, nebuvo nustatyta rezultatų rodiklių, susijusių su keleivių skaičiumi ir krovinių tonomis per metus, siektina reikšmė. Rodikliai neatspindėjo greičio reikalavimo, kuris yra [Europos transporto tinklo](#) kriterijus.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projektų dokumentais.

Komisijos priemonės užtikrinti, kad teisės aktai būtų įgyvendinti laiku, yra ribotos

- 56** Vertinome, ar Komisija parengė ir įgyvendino veiksmingas priemones vėlavimams mažinti.
- 57** Nuo 2015 m. projektų įgyvendinimo apžvalgai pateikti Komisija naudoja rodiklių suvestinę, vadinamą junglumo vedliu. Ji apima šviesoforo spalvų sistemą, skirtą stebėti, ar darbai atliekami laiku. [11 diagramoje](#) parodyta, kad buvo vėluojama įgyvendinti visus į mūsų imtį įtrauktus projektus. Nepaisant techninės pagalbos visiems PJP, išskyrus vieną, vėlavimų tebebuvo. Tuo metu, kai buvo atliekamas auditas, šešių projektų atveju šie vėlavimai buvo reikšmingi (daugiau nei dveji metai), daugiausia dėl to, kad įgyvendinimo metu reikėjo pakeisti detaliuosius planus, be to, dažnai buvo vėluojama išduoti leidimus.

11 diagrama | Vėlavimas užbaigti projektus (pradinės, palyginti su galutinėmis ir (arba) vėliausiomis patikslintomis užbaigimo datomis)



Pastaba: Dviejų projektų užbaigimo data dar neatnaujinta, todėl neįtraukta į 11 diagramą.

*Be techninės pagalbos projekto įgyvendinimo padaliniai (PIP).

**Rangovai dar nepateikė atnaujintų įverčių, atspindinčių faktinius vėlavimo atvejus.

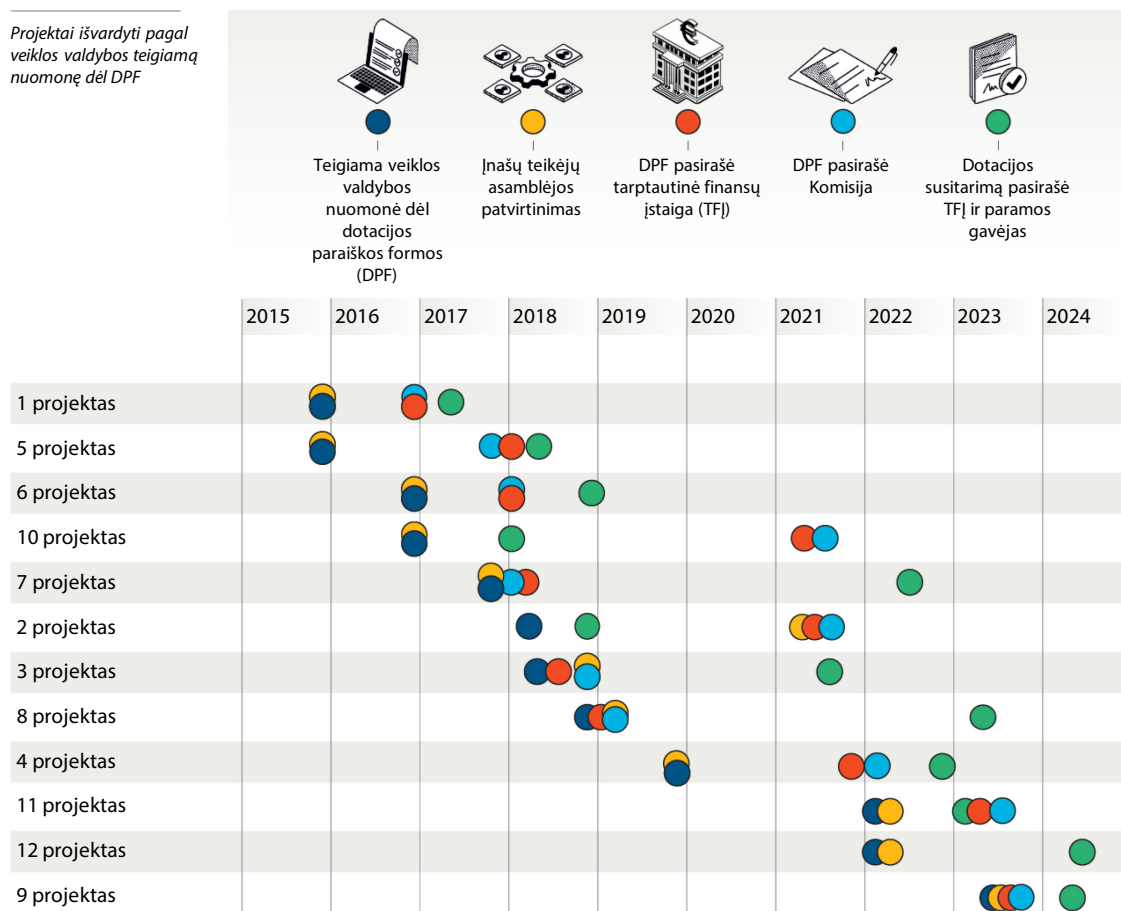
Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis 2025 m. birželio mėn. sutarčių dokumentais.

58 2020 m. liepos mėn. Komisija išsiuntė raštus TFJ ir nacionalinėms institucijoms dėl maždaug trijų į imtį įtrauktų projektų, kurių pagrindinis tikslas – gauti atnaujintus projektų įgyvendinimo tvarkaraščius. Po 2020 m. liepos mėn. Komisija išsiuntė panašius prašymus dėl kitų dviejų į imtį įtrauktų projektų. Daugeliu atvejų Komisija gavo bendrus atsakymus su atnaujintais tvarkaraščiais. Tačiau nė vienas iš šių raštų nepadėjo užkirsti kelio tolesniems vėlavimo atvejams po atnaujinimų.

59 Vėluojantys mokėjimai taip pat turėjo įtakos įgyvendinimui. Veiklos valdybai, o vėliau – įnašų teikėjų asamblėjai patvirtinus dotaciją, Komisija ir pagrindinė TFJ pasirašo dotacijos paraiškos formą. Tačiau projekto plėtotojui lėšos yra neprieinamos tol, kol nepasirašomas dotacijos susitarimas, o, – kai kuriose šalyse, – tol, kol jo neratifikuoja nacionalinės institucijos (žr. [12 diagramą](#)). Dėl pasirašyto dotacijos susitarimo ratifikavimo procesas taip pat gali pailgėti (pavyzdžiui, vienais metais Bosnijoje ir Hercegovinoje), priklausomai nuo nacionalinių institucijų. Į mūsų imtį įtraukti projektų plėtotojai turėjo iš anksto išmokėti lėšas penkiems projektams, daugiausia dėl to, kad nebuvo pasirašyti ar ratifikuoti dotacijos susitarimai.

12 diagrama | Vėlavimas nuo dotacijos patvirtinimo iki dotacijos susitarimo

Projektai išvardyti pagal veiklos valdybos teigiamą nuomonę dėl DPF



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Komisijos ir TFJ informacija iki 2025 m. birželio mėn.

- 60** Komisijos išmokos atitinka išankstinį finansavimą, pervestą į ERPB valdomą Bendrojo fondo sąskaitą. Nors TFJ turėtų prognozuoti išmokas pagal faktinį poreikį, nustatėme šešis atvejus, kai Komisija išmokėjo dotacijas remdamasi TFJ prognozėmis, kuriose prašoma didesnių sumų, nei buvo pateisinama atsižvelgiant į finansinę ir fizinę projektų pažangą. Dėl to lėšos Bendrajam fondui buvo pervestos per anksti (žr. [8 langelyje](#) pateiktą pavyzdį). Komisija paaiškino, kad, prieš patvirtindama Bendrojo fondo išmokų prašymus, ji daugiausia remiasi TFJ prognozėmis.

8 langelis

Komisijos nepagrįstai didelio išankstinio finansavimo pavyzdys

Dėl vieno projekto Komisija, remdamasi TFJ prognoze, 2024 m. spalio mėn. Bendrajam fondui sumokėjo 63 % visos 52 milijonų eurų išankstinio finansavimo sumos. Tačiau ši prognozė buvo pernelyg optimistinė, nes iki mūsų vizito 2025 m. birželio mėn. nebuvo patirta jokių išlaidų, nes darbų sutartis dar nebuvo pasirašyta.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projektų dokumentais.

Pradėta daug projektų, tačiau pažanga siekiant sujungti Vakarų Balkanus su ES yra lėta ir kyla rizika projektų tvarumui

- 61** Praėjus dešimčiai metų nuo pirmųjų transporto projektų keturiose į imtį įtrauktose šalyse patvirtinimo, tikrinome, ar 12 į imtį įtrauktų projektų davė apčiuopiamų rezultatų. Taip pat vertinome, ar Komisija nustatė projektų rodiklius, kad būtų galima stebėti projektų ir bendru lygmeniu padarytą pažangą. Mūsų imtis apima septynis koridorius (žr. [II priedą](#)).
- 62** Bendrai pažangai stebėti Komisija nustatė tris pagrindinius rodiklius¹⁰ (BVP augimą, prekybos prekėmis ir paslaugomis vertę ir žmogaus socialinės raidos indeksą), tačiau ji niekada nerinko ir nepateikė duomenų. Tačiau šie rodikliai nesudaro sąlygų prasmingai įvertinti konkrečius VBIP projektų poveikio socialiniam ir ekonominiam vystymuisi ir konkurencingumui Vakarų Balkanuose (bendras tikslas). Taip yra todėl, kad tokiai raidai įtakos turi įvairūs išorės veiksniai, įskaitant didelę paramą, teikiamą ne pagal VBIP.

¹⁰ Daugiašalės veiksmų programos: 2016 m., p. 10; 2017–2018 m., p. 11; 2018–2019 m., p. 13; 2020 m., p. 8.

- 63** Konkrečius VBIP tikslas transporto sektoriuje – gerinti susisiekimą regione ir tarp Vakarų Balkanų ir ES¹¹. Pasirašydamos Transporto bendrijos sutartį¹² Vakarų Balkanų šalys įsipareigojo laikytis Europos transporto tinklo tikslų¹³, be kita ko, iki 2030 m. užbaigti kurti pagrindinį tinklą¹⁴. Tačiau Komisija nerinko informacijos apie pagrindinio [Europos transporto tinklo](#) Vakarų Balkanuose užbaigimą (žr. [17](#) dalį), pavyzdžiui, apie išsamumo lygį (pavyzdžiui, užbaigtų ir veikiančių atkarpų ilgį kiekviename koridoriuje) ir atitiktį tinklo standartams, taikomiems remiamiems koridoriams. Ji remiasi [Transporto bendrijos](#) ataskaitomis, kuriose nėra tokios išsamios informacijos apie kiekvieną koridorių. Ši informacija yra prieinama tik tada, kai jos konkrečiai prašoma, ir Komisija jos nenaudojo konkrečiam VBIP finansavimo poveikiui stebėti.
- 64** Transporto bendrija – tarptautinė organizacija, skatinanti Europos Sąjungos ir Vakarų Balkanų regioninį bendradarbiavimą transporto srityje, nuo 2021 m. skelbia metines [Europos transporto tinklo](#) įgyvendinimo Vakarų Balkanuose ataskaitas. Iš šių ataskaitų matyti, kad apskritai įgyvendinant visus standartus pažanga yra lėta (žr. [9 langelį](#)).

¹¹ Daugiašalės veiksmų programos: [2015–2016 m.](#), p. 4; [2016 m.](#), p. 10; [2017–2018 m.](#), p. 11; [2018–2019 m.](#), p. 13; ir [2020 m.](#), p. 8.

¹² [Transporto bendrijos steigimo sutarties](#) 1 straipsnis ir I.1 priedas.

¹³ [Reglamento \(ES\) Nr. 1315/2013](#), panaikinto [Reglamentu \(ES\) 2024/1679](#), 38 straipsnio 3 dalis ir 39 straipsnis.

¹⁴ [Reglamento \(ES\) 2024/1679](#) 6 straipsnio 1 dalies a punktas.

9 langelis

Pažanga siekiant Europos transporto tinklo standartų Vakarų Balkanuose

Europos transporto tinklo standartai, be kita ko, yra šie:

- geležinkelių tinklo elektrifikavimas – 2024 m. elektrifikuota 65 % pagrindinio tinklo (palyginti su 73 % 2021 m., t. y. pirmaisiais metais, kai buvo prieinami duomenys);
- iki 2030 m. krovinių traukinių, kurių 60 % pagrindinio tinklo atitiko greičio reikalavimą (palyginti su 72 % 2021 m.), mažiausias greitis turi būti 100 km/h;
- atskiros važiuojamosios kelio dalys abiem kelių eismo kryptimis, sukuriant eismui neskirtą skiriamąją juostą, ir poilsio zonos kas 100 km palei greitkelį iki 2030 m. 2024 m. atitikties pagrindinio tinklo reikalavimams lygis pasiekė 54 % (palyginti su 45 % 2021 m.).

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis [Reglamentu \(ES\) 2024/1679](#) ir Transporto bendrijos ataskaitomis dėl visuotinio ir pagrindinio tinklo orientacinių transeuropinio transporto tinklo plėtros Vakarų Balkanuose 2022 m. ir 2024 m.

- 65** Keturioje į imtį įtrauktose šalyse Komisija 2015–2025 m. birželio mėn. patvirtino 43 investicines dotacijas transporto sektoriuje. Iki 2025 m. birželio mėn. 22 iš šių investicijų buvo pradėtos, o šešios investicijos užbaigtos. Keturi iš šešių užbaigtų projektų, įtrauktų į mūsų imtį, yra kelių, kurie buvo atverti eismui, projektai, įgyvendinami Bosnijoje ir Hercegovinoje ir Šiaurės Makedonijoje. Nors dar per anksti vertinti keturių projektų, kurių nebuvo tikimasi užbaigti iki audito, išdirbius, kitų aštuonių projektų (keturių užbaigtų ir keturių, kurie turėjo būti užbaigti) padėtis yra nevienareikšmė. Trijų projektų tikslai buvo visiškai pasiekti, dviejų projektų tikslai buvo pasiekti iš dalies, o trijų projektų veikla nebuvo vykdoma. [III priede](#) pateikta daugiau informacijos apie 12 į imtį įtrauktų projektų audito metu pasiektus išdirbius ir jų veikimą.

66 Pažanga užtikrinant jungtis koridoriuose, susijusiuose su mūsų įimtį įtrauktais projektais, yra netolygi (žr. [1 lentelę](#)). Serbijoje parama geležinkelių sektoriui iš esmės tebėra planavimo etape, siekiant ją suderinti su ES standartais¹⁵. Šiaurės Makedonijoje 23 km geležinkelio ruožas, kuris turėjo būti pradėtas 2024 m., dar turi būti nutiestas prie Bulgarijos sienos, o planuojama užbaigimo data – 2030 m. Kalbant apie Bosniją ir Hercegoviną, 2022 m. birželio mėn. Komisija sustabdė du iš pradžių patvirtintus projektus (įskaitant nesujungtas Vc koridoriaus atkarpas) dėl politinės padėties Serbų Respublikoje – administraciniame vienetė, kuris driekiasi šalies šiaurėje. Kosove geležinkelių sąlygos audito metu buvo blogesnės nei prieš pradedant projektą. Eismas yra sutrikdytas nuo 2020 m., nes atliekant darbus sugriuvo kai kurie tuneliai. Be to, nėra numatyta darbų šiaurinėje Kosovo dalyje pradžios data. Audito metu (2025 m. birželio mėn.) dar nebuvo įdiegtos signalizavimo ir elektrifikacijos sistemos.

¹⁵ VBIP geležinkelio koridoriaus X informacijos suvestinė.

1 lentelė | Su mūsų imtimi susijusio pagrindinio Europos transporto tinklo dabartinė padėtis

Pagrindinio tinklo koridorius	Šalis	Bendras ilgis (km)	Užbaigta (km)	Ekspluatuojama (km)	ES bendras finansavimas (km)	Į imtį įtraukti koridoriaus projektai
Vc kelio koridorius	Bosnija ir Hercegovina	323,5	144,2	133,3	119,9	3 projektai, iš viso 19,9 km
10 geležinkelio maršrutas	Kosovas	148,0	0,0	0,0	100,2	2 projektai, iš viso 100,2 km
X geležinkelio koridorius	Serbija	513,0	0,0	513,0	256,1	1 projektas, iš viso 17,7 km
Xc geležinkelio koridorius	Serbija	104,0	0,0	0,0*	104,0	1 projektas, iš viso 90 km
VIII kelio koridorius	Šiaurės Makedonija	308,0	286,0	286,0	47,2	2 projektai, iš viso 47,2 km
VIII geležinkelio koridorius	Šiaurės Makedonija	261,0	30,5	30,5	57,4	1 projektas, iš viso 23 km

Pastaba: *statybos darbų metų eismas vyksta specialiomis sąlygomis. Šioje lentelėje nėra dviejų į imtį įtrauktų vidaus vandenų kelių projektų, susijusių su Reino-Dunojaus koridoriu.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis 2025 m. rugsėjo mėn. iš Transporto bendrijos, MIS ir projekto plėtotėjo gauta informacija.

67 Be to, nustatėme, kad septynių į imtį įtrauktų projektų tvarumas nebuvo visiškai užtikrintas dėl nebaigtų administracinių procedūrų, lėšų tęsti investicijas stygiaus, nepakankamos priežiūros arba nenaudojamos infrastruktūros (žr. **III priedą**). **10 langelyje** pateiktas nenaudojamos infrastruktūros pavyzdys.

10 langelis

Kadangi tunelis neturi jungties su keliu, kyla tvarumo rizika

Į mūsų imtį buvo įtrauktas 3,2 km ilgio tunelis, kurio pagrindiniai infrastruktūros darbai buvo užbaigti 2023 m. rugsėjo mėn. Audito vizito metu projektui užbaigti buvo įrengta elektromechaninė įranga, tačiau tunelis vis dar yra atjungtas nuo gretimų kelių tinklų, kuriuos finansuoja kiti paramos teikėjai. Kyla rizika, kad tunelis kelerius metus liks nenaudojamas ne tik dėl gretimų kelių darbų vėlavimo, bet ir dėl to, kad reikės jį prižiūrėti ir apsaugoti nuo galimos žalos.

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis projekto dokumentais ir patikrinimu vietoje.

VBIP vaidmuo yra matomas, tačiau ES parama yra mažiau pastebima

- 68** ES lėšų gavėjai turi bendrą įsipareigojimą nurodyti lėšų kilmę ir užtikrinti ES finansavimo matomumą¹⁶. Peržiūrėjome, ar į mūsų imtį įtrauktuose projektuose buvo pakankamai akcentuojamas jų ES finansavimas naudojant tinkamas komunikacijos priemones, pavyzdžiui, socialinius tinklus, renginius, ataskaitas ir reklaminius standus. Pastarieji turi būti pastatyti šalia kelių, kuriais patenkama į vietą, kurioje vykdomas veiksmas, ir likti vietoje nuo veiksmo pradžios iki šešių mėnesių po jo užbaigimo¹⁷.
- 69** Išskyrus dvi išimtis, į mūsų 12 projektų imtį buvo įtraukti reklaminiai standai, kuriuose buvo rodoma informacija apie ES paramą. Viena iš dviejų projektų, susijusių su ES matomumo problemomis, rangovas visuomenei leido susipažinti su dviem informaciniais standais, tačiau juose buvo pripažinta tik pagrindinės TFJ parama.
- 70** TFJ savo metinėse įgyvendinimo ataskaitose privalo pranešti apie išlaidas, patirtas vykdant matomumo didinimo veiklą. Tokia finansinė informacija nebuvo pateikta dėl keturių į imtį įtrauktų dotacijų, kurias prižiūrėjo dvi TFJ. Todėl nebuvo įmanoma įvertinti vykdytos veiklos ir jos rezultatyvumo užtikrinant ES matomumą. Dėl vienos iš šių dotacijų, pagrindinė TFJ paaiškino, kad VBIP lėšos nebuvo išleistos matomumui užtikrinti, nepaisant paraiškoje nurodyto 20 000 eurų biudžeto.

¹⁶ Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) Nr. 447/2014 24 ir 25 straipsniai, Reglamento (ES) 2021/1529 18 straipsnio 1 dalis.

¹⁷ 2009 m. Europos Sąjungos išorės veiksmų komunikacijos ir matomumo vadovas, p. 20; 2018 m. Komunikacija ir matomumas vykdant ES finansuojamus išorės veiksmus, p. 21.

- 71** Dėl kitų trijų į mūsų imtį įtrauktų dotacijų, viena TFJ paskyrė specialų asmenį, kuris koordinuotų matomumo didinimo veiklą, organizuotų renginius ir kurtų turinį (pavyzdžiui, vaizdo įrašus, multimedijos turinį, nuotraukas ir socialinės žiniasklaidos pranešimus). Nustatėme, kad TFJ naudojo dotacijų matomumo biudžetus šio asmens atlyginimams mokėti, kad reklamuotų TFJ veiklą Vakarų Balkanuose ir tik iš dalies ES veiklą. Be to, Komisijos užsakytoje vidaus stebėsenos ataskaitoje pažymėta, kad VBIP parama daugiausia siejama su TFJ, o ne su ES.
- 72** Siekdami didinti ES matomumą, atkreipėme dėmesį į teigiamą pavyzdį, kai ES delegacija Bosnijoje ir Hercegovinoje pasiūlė prie reklaminių stendų, kurių reikia atliekant statybos darbus pagal ES matomumo gaires, pridėti papildomų informacinių stendų. Po derybų dvi TFJ susitarė dėl bendros visiems paramos teikėjams tinkamos žinutės (žr. [3 nuotrauką](#)).

3 nuotrauka | Pranešimas informaciniame stende: „Remiame Bosniją ir Hercegoviną tiesiant 5C (Vc) koridorių“



Šaltinis: Audito Rūmai.

Šią ataskaitą priėmė III kolegija, vadovaujama Audito Rūmų nario
George'o Mariaus Hyzlerio, 2026 m. balandžio 28 d. Liuksemburge įvykusiame posėdyje.

Audito Rūmų vardu



Pirmininkas
Tony Murphy

Priedai

I priedas. Apie auditą

Komisija remia transporto sektorių Vakarų Balkanuose per VBIP

- 01** 2008 m. Taryba paragino Komisiją ir tarptautines finansų įstaigas (TFĮ) sutelkti išteklius ir finansuoti prioritetinius infrastruktūros projektus Vakarų Balkanuose. Vakarų Balkanų šalys – Albanija, Bosnija ir Hercegovina, Kosovas¹, Juodkalnija, Šiaurės Makedonija ir Serbija – yra ES plėtros politikos centre.
- 02** 2009 m. gruodžio mėn. Komisija, bendradarbiaudama su Europos investicijų banku (EIB), Europos rekonstrukcijos ir plėtros banku (EBRD) ir Europos Tarybos vystymosi banku, pritarus ES valstybėms narėms, pradėjo įgyvendinti Vakarų Balkanų investicijų programą (VBIP), kuria siekiama koordinuoti ir nukreipti paramos teikėjų techninę ir finansinę paramą Vakarų Balkanų šalims per vieną bendrą prieigą. VBIP sistema pritraukia papildomų investicijų derindama dotacijas² su paskolomis³ per Europos bendrąjį Vakarų Balkanų fondą (toliau – Bendrasis fondas)⁴.
- 03** Vokietijos plėtros bankas *Kreditanstalt für Wiederaufbau*, Europos investicijų fondas, *Agence française de développement* ir Pasaulio banko grupė, įskaitant Tarptautinę finansų korporaciją, vėliau prisijungė prie VBIP.

¹ Šia nuoroda nedaroma poveikio pozicijoms dėl statuso ir ji neprieštarauja JT Saugumo Tarybos rezoliucijai Nr. 1244/1999 bei Tarptautinio Teisingumo Teismo *nuomonei* dėl Kosovo nepriklausomybės deklaracijos.

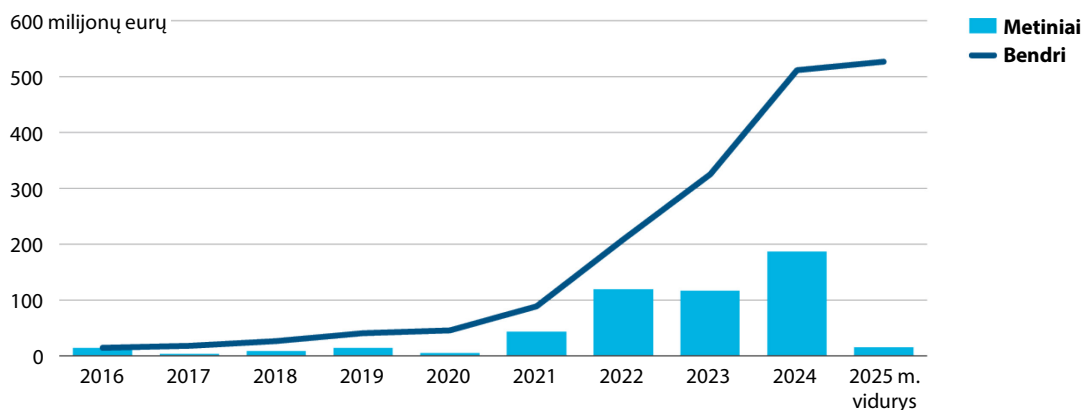
² 2008 m. Tarybos išvados „Vakarų Balkanų investicijų programa“.

³ Komisijos įgyvendinimo sprendimo, kuriuo priimama 2020 m. daugiašalė junglumo veiksmų programa, priedas, p. 4.

⁴ Europos investicijų bankas Vakarų Balkanuose, p. 17.

- 04** Siekdama spręsti nepakankamos infrastruktūros plėtros Vakarų Balkanuose problemą, Komisija, vykdydama 2014 m. pradėtą [Berlyno procesą](#), pripažino, kad svarbu susieti regioną su pagrindiniu [Europos transporto tinklu](#), investuojant į strateginius transporto infrastruktūros projektus.
- 05** VBIP yra strateginių investicijų projektų Vakarų Balkanuose rengimo, atrankos ir finansavimo platforma.
- 06** Pagal VBIP Komisija Vakarų Balkanuose remia šešis sektorius darniojo transporto, švarios energijos, aplinkos ir klimato, privačiojo sektoriaus, žmogiškojo kapitalo ir skaitmeninės ateities). Geresnė infrastruktūra padeda sumažinti [investicijų atotrūkį](#) ir yra žingsnis siekiant atitikti stojimo į ES kriterijus⁵. Nuo 2015 m. iki 2025 m. vidurio Komisija Bendrajam fondui iš Pasirengimo narystei paramos priemonės (PNPP II) ir PNPP III išmokėjo 527 milijonus eurų, kad būtų finansuojami transporto projektai (žr. [1 diagramą](#)).

1 diagrama | Bendri ir metiniai ES mokėjimai į Bendrąjį fondą transporto projektams (nuo 2016 m. iki 2025 m. vidurio)



Pastaba: 2015 m. Komisija neatliko jokių mokėjimų.

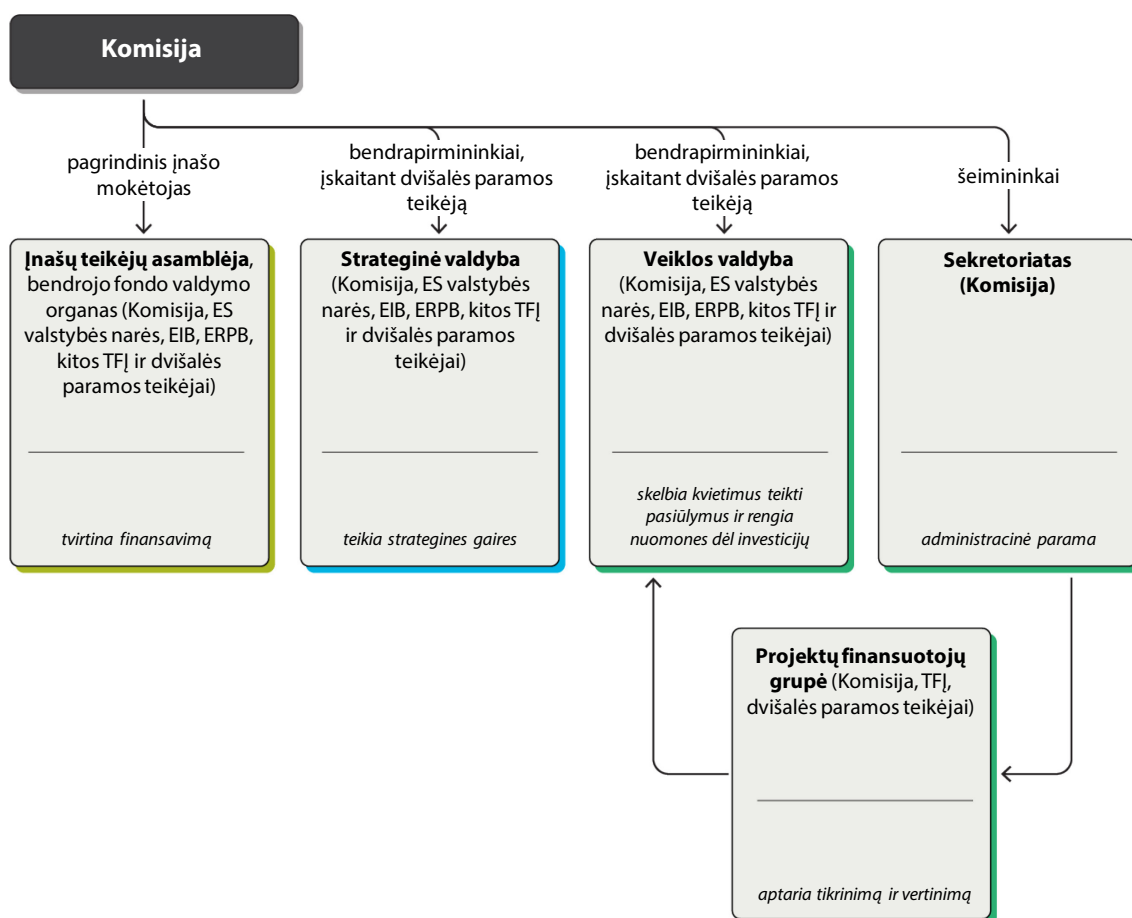
Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis 2026 m. sausio mėn. Bendrojo fondo prognozės duomenimis.

⁵ 2020 m. Komisijos tarnybų darbinis dokumentas: ataskaita dėl [Bosnijos ir Hercegovinos](#), p. 93; [Kosovo](#), p. 95; [Serbijos](#), p. 86; ir [Šiaurės Makedonijos](#), p. 55 ir 76.

Funkcijos ir atsakomybė

- 07** Bendrajame fonde kaupiami Komisijos, TFJ ir dvišalės paramos teikėjų įnašai. ERPB ir EIB (kaip bendriems valdytojams) pavesta administruoti Bendrąjį fondą. Abi TFJ yra ilgalaikės partnerės kuriant, naudojant ir įgyvendinant VBIP⁶. Pagrindiniai VBIP dalyvaujantys valdymo organai yra įnašų teikėjų asamblėja, strateginė valdyba, veiklos valdyba ir projektų finansuotojų grupė. **2 diagramoje** apibendrinami pagrindinių VBIP įstaigų, kuriose Komisija atlieka tam tikrą vaidmenį, funkcijos ir sandara.

2 diagrama | Komisijos vaidmuo VBIP valdymo srityje



Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis VBIP darbo tvarkos taisyklėmis.

⁶ Komisijos įgyvendinimo sprendimo, kuriuo priimama 2020 m. daugiašalė junglumo veiksmų programa, priedas, p. 13.

- 08** Komisija, kaip pagrindinė paramos teikėja, atlieka svarbų vaidmenį priimant sprendimus dėl VBIP. Nuo Bendrojo fondo įsteigimo iki 2024 m. Komisija skyrė 898,6 milijono eurų (85,9 % visų įnašų) į Fondą visiems sektoriams, įskaitant transportą⁷. Ji teikia dotacijas, siekdama pritraukti TFĮ paskolas atrinktiems projektams bendrai finansuoti, kad būtų pagerintas junglumas Vakarų Balkanuose.
- 09** Mūsų audito metu pačioje Komisijoje (Plėtros ir Rytų kaimynystės generaliniame direktorate – ENEST GD) veikė viena grupė, atsakinga už visas viešąsias investicijas, įskaitant investicijas į transporto sektorių. Šalių lygmeniu kiekvienoje ES delegacijoje yra vienas VBIP veiklą koordinuojantis kontaktinis asmuo, taip pat gali dalyvauti ekspertai. Komisija pasamdė konsultantus (finansų įstaigų koordinavimo biurą), kad jie padėtų tokiose srityse kaip tikrinimo procedūra, sekretoriato veikla (posėdžių organizavimas) ir projektų stebėseną per šalių atstovus.
- 10** Nacionalinės institucijos teikia dotacijų, skirtų projektų plėtotojams, paraiškas. Plėtotojai yra atsakingi už projektų rengimą ir įgyvendinimą, įskaitant tyrimus, viešuosius pirkimus ir darbų priežiūrą.
- 11** ERPB, EIB ir Pasaulio bankas, kaip pagrindinės TFĮ, buvo atsakingi už paskolų atrinktiems projektams koordinavimą ir jų įgyvendinimo priežiūrą. Trys audituotos TFĮ pasirūpino savo atstovavimu paramą gaunančiose šalyse pasitelkdamos vietas ar regioninius biurus ir teikdamos *ad hoc* paramą iš centrinės būstinės.

Audito apimtis ir metodas

- 12** Ankstesniais metais paskelbėme keletą ataskaitų dėl Vakarų Balkanų. Tai apima [pasirengimo narystei pagalbos, skirtos administraciniam gebėjimams ir teisinės valstybės principui stiprinti](#), auditus ir nuomonę dėl [Reformų ir ekonomikos augimo priemonės nustatymo](#).
- 13** Atlikdami šį auditą tikrinome, ar Komisija užtikrina, kad VBIP būtų veiksmingai prisidedama prie transporto infrastruktūros, susietos su ES pagrindiniu tinklu, plėtros Vakarų Balkanuose. Vertiname, ar Komisija nustatė VBIP procedūras, kuriomis užtikrinama veiksminga:
- transporto projektų atranka;
 - projektų įgyvendinimo priežiūra ir
 - stebėseną ir ataskaitų teikimas.

⁷ 2024 m. VBIP metinė ataskaita, p. 29.

- 14** Auditas neapėmė finansavimo pagal Reformų ir ekonomikos augimo priemonę, nes ji buvo sukurta 2024 m., taip pat netikrinome techninės pagalbos dotacijų teikimo procedūrą. Be to, netikrinome projektų išlaidų tikslumo, nes iki mūsų audito pabaigos Komisija nebuvo finansiškai patvirtinusi nė vieno iš į imtį įtrauktų projektų.
- 15** Auditas apima 10 metų laikotarpį nuo pirmųjų dotacijų paraiškų, pateiktų 2015 m., iki 2025 m. birželio mėn., kai atlikome patikrinimus vietoje. Nuo 2015 m. iki 2025 m. vidurio Komisija skyrė 2 milijardus 665 milijonus eurų 55 transporto projektams Vakarų Balkanuose. Keturiuose mūsų aplankytose šalyse (Bosnijoje ir Hercegovinoje, Kosove, Šiaurės Makedonijoje ir Serbijoje) įsipareigotos skirti ES lėšos iš viso sudarė 2 milijardus 115 milijonų eurų (žr. [1 lentelę](#)).

1 lentelė | Vakarų Balkanų investicijų programos dotacijos, patvirtintos milijonais eurų (nuo 2015 m. iki 2025 m. vidurio)

Šalis	Bendra patvirtinta ES suma	Bendra į imtį įtraukta ES suma
Bosnija ir Hercegovina	914,8	61,5
Kosovas	158,6	55,8
Šiaurės Makedonija	292,9	84,6
Serbija	748,6	139,7
Iš viso	2 114,9	341,6

Šaltinis: Audito Rūmai, remiantis Komisijos stebėsenos ir informacinės sistemos duomenimis.

- 16** Į imtį įtraukėme 12 transporto projektų iš pagrindinio Europos transporto tinklo (žr. [II priedą](#)), kurių vertė – 341,6 milijono eurų (16,2 % visų transportui skirtų lėšų į imtį įtrauktose šalyse), atsižvelgdami į projektų reikšmingumą ir užbaigimo lygį, kad kuo labiau išnagrinėtume pažangius projektus ir įvairius tinklus (kelių, geležinkelių ir vidaus vandens).
- 17** Tikrinome VBIP procedūras. Konkrečiai analizavome Komisijos vaidmenį tikrinimo ir atrankos procedūrose, pagrindinės TFĮ procedūras, kuriomis siekiama užtikrinti veiksmingą priežiūrą vykdant viešųjų pirkimų procesą ir įgyvendinant projektus, nes Komisija viešuosius pirkimus ir įgyvendinimą pavedė pagrindinei TFĮ, ir stebėsenos priemonės, skirtas Komisijai informuoti, pavyzdžiui, MIS, stebėsenos ataskaitas ir posėdžių protokolus.
- 18** Kad patvirtintume savo nustatytus faktus, patvirtinome dokumentų peržiūrą, pokalbių, patikrinimų vietoje ir MIS duomenų įrodymus. Mūsų [audito metodika](#) atitinka [Tarptautinės aukščiausiųjų audito institucijų organizacijos](#) (INTOSAI) paskelbtus tarptautinius audito standartus.

19 Komisija prisiėmė svarbių įsipareigojimų dėl infrastruktūros visuose Vakarų Balkanų sektoriuose (įskaitant transportą). ES įnašai į Bendrąjį fondą skiriami iš:

- 0,9 milijardo eurų pagal PNPP II junglumo daugiašales programas 2015–2020 m.;
- 2021 m. pradėto įgyvendinti 2021–2027 m. ES [Vakarų Balkanų ekonomikos ir investicijų plano](#), pagal kurį numatyta iki **30 milijardų eurų investicijų**, įskaitant 9 milijardus eurų ES dotacijų pagal PNPP III, kuriuo, be kita ko, siekiama remti transporto sektorių, kad Vakarų Balkanai priartėtų prie ES⁸;
- 2024 m. priimtose [Vakarų Balkanų reformų ir ekonomikos augimo priemonės](#). Šis įnašas gali siekti 3 milijardus eurų, jei paramą gaunančios šalys, kaip planuota, daro pažangą įgyvendindamos savo reformų darbotvarkes⁹.

20 Atsižvelgdami į padidėjusius įnašus į VBIP, tikimės, kad mūsų nustatyti faktai padės patobulinti būdus, kuriais Komisija atrenka, stebi ES finansuojamus VBIP projektus ir teikia apie juos ataskaitas.

⁸ *Economic and Investment Plan – Endorsed Flagship Investments* 2020–2024 m., p. 2.

⁹ 2023 m. VBIP pagrindiniai laimėjimai, p. 7.

II priedas. Įimtį įtrauktų projektų sąrašas

Projekto numeris	Paramą gaunanti šalis	ES pavyzdinė iniciatyva	Pagrindinio tinklo koridorius	Tinklo tipas	Patvirtintos dotacijos suma be įgyvendinimo ir administracinių mokesčių (tūkstančiais eurų)	Priėmimo metai
1*	Bosnija ir Hercegovina	Šiaurinės ir pietinės dalių sujungimas	Vc kelio koridorius	10,7 km ilgio kelias	24 540	2015
2*	Bosnija ir Hercegovina	Šiaurinės ir pietinės dalių sujungimas	Vc kelio koridorius	3,2 km ilgio kelias	19 000	2018
3	Bosnija ir Hercegovina	Šiaurinės ir pietinės dalių sujungimas	Vc kelio koridorius	6 km ilgio kelias	14 940	2018
4	Bosnija ir Hercegovina	Rytinės ir vakarinės dalių sujungimas	Reino-Dunojaus pagrindinis koridorius	6,3 km vidaus vandenų kelias (uosto įrenginiai) ir geležinkelis	3 020	2019
5*	Kosovas	Šiaurinės ir pietinės dalių sujungimas	10 geležinkelio maršrutas	66,8 km ilgio geležinkelio ruožas	38 540	2015
6*	Kosovas	Šiaurinės ir pietinės dalių sujungimas	10 geležinkelio maršrutas	33,4 km ilgio geležinkelio ruožas	17 240	2016
7*	Šiaurės Makedonija	Rytinės ir vakarinės dalių sujungimas	VIII geležinkelio koridorius	34 km ilgio geležinkelio ruožas	68 626	2017

Projekto numeris	Paramą gaunanti šalis	ES pavyzdinė iniciatyva	Pagrindinio tinklo koridorius	Tinklo tipas	Patvirtintos dotacijos suma be įgyvendinimo ir administracinių mokesčių (tūkstančiais eurų)	Priėmimo metai
8	Šiaurės Makedonija	Rytinės ir vakarinės dalių sujungimas	VIII kelių koridorius	13,2 km ilgio geležinkelio ruožas	2 470	2018
9	Šiaurės Makedonija	Rytinės ir vakarinės dalių sujungimas	VIII kelių koridorius	23 km ilgio geležinkelio ruožas	13 508	2023
10	Serbija	Rytinės ir vakarinės dalių sujungimas	Xc geležinkelio koridorius	80 km ilgio geležinkelio ruožas	43 730	2016
11	Serbija	Rytinės ir vakarinės dalių sujungimas	X geležinkelio koridorius	17,7 km ilgio geležinkelio ruožas	80 150	2022
12	Serbija	Rytinės ir vakarinės dalių sujungimas	Reino-Dunojaus pagrindinis koridorius	Vidaus vandenų kelias (21 nuskendęs laivas)	15 850	2022
IŠ VISO					341 614	

Pastaba: *ES ir (arba) VBIP parama, gauta detaliojo projekto tyrimui atlikti.

III priedas. Europos Audito Rūmų projektų vertinimai

- Patenkinamas vertinimas
- Tam tikri trūkumai
- Dideli trūkumai
- Dar negalima daryti išvados

Projekto numeris	PARAIŠKA				ĮGYVENDINIMAS			
	Junglumas	Darnusis transportas	Projektas išbaigtas teikiant paraišką	Įgyvendinimo pradžia, kaip planuota paraiškoje	Pasiekti išdirbiai	Užbaigta laiku, kaip planuota iš pradžių		Tvarumas
						Veikia audito metu, kaip planuota		
1					Eismui tinkamas 10,7 km ilgio kelias, įskaitant tiltą ir eismui atvirą pereinimo punktą, kuris neveikia visu pajėgumu			
2					Nutiestas 3,2 km ilgio kelias (tunelis), kuris nėra atviras eismui			
3					6 km ilgio kelias, įskaitant rinkliavos punktą ir eismui atvirą tiltą			
4					Uosto įrenginiai įrengti ir veikia, tačiau vyksta geležinkelio tiesimas			
5					Geležinkeliai, stotys, tuneliai ir tiltai – vykdoma rekonstrukcija			
6					Geležinkeliai, stotys ir tiltai – vykdoma rekonstrukcija			
7					Tiesiami arba rekonstruojami geležinkelio bėgiai, stotys, tuneliai ir tiltai, tačiau laukiama, kol bus sudarytos sutartys dėl signalizavimo ir telekomunikacijų			
8					Nutiestas 13,2 km ilgio kelias kuris yra atviras eismui			
9					Užbaigtas šlaitų kirtimas ir kelias atviras eismui			
10					Vykdoma geležinkelio, bėgių, stočių ir tiltų rekonstrukcija arba tiesimas			
11					Dar nepradėta			
12					4 iš 21 laivo pašalinti			

Santrumpos

Santrumpa	Paiškinimas
EIB	Europos investicijų bankas
ERPB	Europos rekonstrukcijos ir plėtros bankas
MIS	stebėsenos ir informacijos sistema
PJP	projekto įgyvendinimo padalinys
PNPP	Pasirengimo narystei paramos priemonė
TFI	tarptautinė finansų įstaiga
VBIP	Vakarų Balkanų investicijų programa

Žodynėlis

Terminas	Apibrėžtis (paaiškinimas)
bendras projektų sąrašas	pagrindinis projektų, kuriems paramą gaunančios šalys teikia pirmenybę ir kurie gali būti bendrai finansuojami pagal Vakarų Balkanų investicijų programą, sąrašas
bendras vidaus produktas	pagrindinis bendro šalies ekonomikos dydžio matas
darnusis transportas	asmenų ir prekių judėjimas efektyviau naudojant išteklius, siekiant galutinio tikslo – sumažinti transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį
derinimas	ES dotacijų derinimas su viešųjų ir privačiųjų finansuotojų teikiamomis paskolomis
Ekonomikos ir investicijų planas	2020 m. priimta ES iniciatyva, kuria siekiama remti socialinį ir ekonominį vystymąsi Vakarų Balkanuose, įskaitant investicijas į transporto infrastruktūrą, o 2023 m. – tam pačiam regionui skirtas ES ekonomikos augimo planas
ES delegacija	ES diplomatinė atstovybė ES nepriklausančioje šalyje
Europos bendrasis Vakarų Balkanų fondas	sutelkti finansiniai ištekliai, skirstomi pagal Vakarų Balkanų investicijų programą ir valdomi Europos rekonstrukcijos ir plėtros banko bei Europos investicijų banko
finansų įstaigų koordinavimo biuras	Komisijos finansuojamas paslaugų teikėjas, kuris remia VBIP sekretoriato darbą
galimybių studija	vertinimas, ar siūlomas metodas, planas arba darbas yra įmanomas arba pagrįstas
įnašų teikėjų asamblėja	Europos bendrojo Vakarų Balkanų fondo įnašų teikėjų valdymo organas; nustato pagrindinę Bendrojo fondo veiklos kryptį ir stebi jo finansinius išteklius bei mokėjimus
junglumas	transporto srityje – sujungimas kelių, geležinkelių ir vidaus vandens tinklais, palengvinantis asmenų ir prekių judėjimą
mediana	duomenų rinkinio vidutinė vertė
metinė įgyvendinimo ataskaita	atsižvelgiant į VBIP, pagrindinės finansų įstaigos Komisijai pateiktas dokumentas apie projekto pažangą praėjusiais finansiniais metais
nacionalinis PNPP koordinatorius	kiekvienos paramą gaunančios šalies pareigūnas, atsakingas už PNPP finansuojamų projektų koordinavimą ir ryšių su Komisija palaikymą
netiesioginis valdymas	ES biudžeto vykdymo metodas, kai Komisija paveda vykdymo užduotis kitiems subjektams (pavyzdžiui, tarptautinėms finansų įstaigoms)
pagrindinė tarptautinė finansų įstaiga	bankas, kuris prižiūri plėtros projekto vertinimą ir įgyvendinimą ir koordinuoja kelių skoliniojo paramos teikimą

Paryžiaus grupė	Komisijos, pagrindinių tarptautinių finansų įstaigų ir dvišalės paramos teikėjų bendrapirmininkio atstovai, kurie reguliariai susitinka po to, kai patikrinamos dotacijų paraiškos, ir prieš projekto finansuotojų grupės posėdžius
Pasirengimo narystei paramos priemonė	ES priemonė šalių kandidačių ir potencialių šalių kandidačių techniniams ir administraciniams gebėjimams stiprinti
projekto finansuotojų grupė	Komisijos, tarptautinių finansų įstaigų ir paramos teikėjų atstovai, kurie sudaro galutinį investicijų projektų sąrašą
projekto plėtotojas	subjektas, paprastai viešasis, kuris naudojami transporto infrastruktūra ir yra už ją atsakingas
sąnaudų ir naudos analizė	siūlomų veiksmų apskaičiuotų sąnaudų palyginimas su nauda, kurią tikimasi gauti
savaimingumo efektas	padėtis, kai ES finansuojama veikla būtų vykdoma ir negavus dotacijos
strateginė valdyba	organas, kurio nariai yra Komisijos, ES valstybių narių, tarptautinių finansų įstaigų ir dvišalės paramos teikėjų atstovai ir kuris teikia strategines rekomendacijas ir priežiūrą atrenkant ir įgyvendinant pagal Vakarų Balkanų investicijų programą finansuojamus investicijų projektus
tarptautinė finansų įstaiga	daugiau nei vienos šalies įsteigtas bankas, teikiantis finansinę paramą ir profesionalias konsultacijas, susijusias su vystymosi tikslais, ir skatinantis tarptautinį ekonominį bendradarbiavimą ir stabilumą
transeuropinis transporto tinklas	tarpvalstybinės transporto, energetikos ar telekomunikacijų infrastruktūros tinklas, sukurtas siekiant ES bendrosios rinkos veikimui remti ir gerinti sudarant palankesnes sąlygas laisvam prekių, asmenų ir paslaugų judėjimui
tvarumas	ES finansavimo pajėgumas ir toliau daryti poveikį jam pasibaigus
Vakarų Balkanų investicijų programa	susitarimas, kuriuo derinami įvairūs finansavimo metodai (pavyzdžiui, dotacijos ar paskolos), siekiant remti socialinį ir ekonominį vystymąsi Vakarų Balkanų šalyse, daugiausia dėmesio skiriant infrastruktūros projektams
valdymo komitetas	organas, kurio nariai yra Komisijos, tarptautinių finansų įstaigų ir dvišalės paramos teikėjų atstovai ir kuris iki 2021 m. buvo atsakingas už projektų, atitinkančių Vakarų Balkanų investicijų programos reikalavimus, tikrinimą, vertinimą ir patvirtinimą
veiklos valdyba	organas, kurio nariai yra Komisijos, ES valstybių narių, tarptautinių finansų įstaigų ir dvišalės paramos teikėjų atstovai ir kuris yra atsakingas už projektų, atitinkančių Vakarų Balkanų investicijų programos reikalavimus, tikrinimą, vertinimą ir patvirtinimą
žmogaus socialinės raidos indeksas	šalių padarytos pažangos vertinimas remiantis vidutine tikėtina gyvenimo trukme, mokymosi metais ir pajamų lygiu

Komisijos atsakymai

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

Chronologija

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

Audito grupė

Audito Rūmų specialiosiose ataskaitose pateikiami Audito Rūmų atliktų auditų, susijusių su įvairių sričių ES politika ir programomis arba su konkrečių biudžeto sričių valdymo temomis, rezultatai. Audito užduotis Audito Rūmai atrenka ir parengia taip, kad jos turėtų kuo didesnę poveikį, atsižvelgdami į neveiksmingumo ar neatitikties riziką, susijusių pajamų ar išlaidų lygį, būsimus pokyčius ir politinį bei viešąjį interesą.

Šį veiklos auditą atliko III audito kolegija „Išorės veiksmai, saugumas ir teisingumas“, kuriai iš pradžių vadovavo Audito Rūmų narė Bettina Jakobsen, o vėliau – George „as Marius Hyzleris.

Auditui vadovavo Audito Rūmų narė Laima Liucija Andrikiienė, jai padėjo kabineto vadovas Tomas Mackevičius ir kabineto atašė Aldona Drėgvaitė, pagrindinė vadybininkė Margit Spindelegger, užduoties vadovė Aurelia Petliza, auditoriai Bertrand „as Tanguy ir Erikas Kotlarikas. Diagramas parengti padėjo Aleksandra Mazilu, administracinę pagalbą teikė Joanna Piotrowicz.



Iš kairės į dešinę: Georgia Pergamali, Tomas Mackevičius, Bertrand Tanguy, Laima Liucija Andrikiienė, Erik Kotlarik, Sara Perez Miguel, Aldona Drėgvaitė.

AUTORIŲ TEISĖS

© Europos Sąjunga, 2026

Europos Audito Rūmų pakartotinio naudojimo politika nustatyta [Audito Rūmų sprendime Nr. 6–2019](#) dėl atvirųjų duomenų politikos ir pakartotinio dokumentų naudojimo.

Jeigu nenurodyta kitaip (pavyzdžiui, atskiruose pranešimuose dėl autorių teisių), ES priklausantis Audito Rūmų turinys yra licencijuojamas pagal [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenciją](#). Todėl paprastai pakartotinis naudojimas yra leidžiamas, jeigu tai tinkamai pažymima ir nurodomi bet kokie padaryti pakeitimai. Asmenys, kurie pakartotinai naudoja Audito Rūmų turinį, neturi iškreipti pirminės prasmės ar minties. Audito Rūmai nėra atsakingi už bet kokius pakartotinio naudojimo padarinius.

Būtina gauti papildomą leidimą, jei tam tikrame turinyje vaizduojami privatūs asmenys, kurių tapatybę galima nustatyti, pavyzdžiui, Audito Rūmų darbuotojų nuotraukose, arba jame pateikiami trečiųjų asmenų kūriniai.

Gavus tokį leidimą, juo panaikinamas ir pakeičiamas pirmiau minėtas bendrasis leidimas ir jame aiškiai nurodomi bet kokie naudojimo apribojimai.

Siekiant naudoti ar atgaminti turinį, kuris nepriklauso ES, gali reikėti prašyti leidimo tiesiogiai iš autorių teisių turėtojų.

Viršelio nuotrauka: © Lev – stock.adobe.com.

Programinei įrangai ar dokumentams, kuriems taikomos pramoninės nuosavybės teisės, pavyzdžiui, patentams, prekių ženklams, registruotiems dizainams, logotipams ir pavadinimams, Audito Rūmų pakartotinio naudojimo politika netaikoma.

Europos Sąjungos institucijų domeno „europa.eu“ svetainėse pateikiamos nuorodos į trečiųjų asmenų svetaines. Audito Rūmai jų nekontroliuoja, todėl raginame peržiūrėti jose pateiktą privatumo ir autorių teisių politiką.

Audito Rūmų logotipo naudojimas

Audito Rūmų logotipas negali būti naudojamas be išankstinio Audito Rūmų sutikimo.

HTML	ISBN 978-92-849-7660-7	ISSN 1977-5725	doi:10.2865/1897499	QJ-01-26-026-LT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-7661-4	ISSN 1977-5725	doi:10.2865/7083556	QJ-01-26-026-LT-N

KAIP CITUOTI

Europos Audito Rūmai, [Specialioji ataskaita 16/2026](#) „Vakarų Balkanų investicijų programa. Teikiant ES paramą tenkinami junglumo poreikiai, tačiau integracija į pagrindinį transporto tinklą vyksta lėtai“, Europos Sąjungos leidinių biuras, 2026

Vakarų Balkanų šalys įsipareigojo iki 2030 m. baigti kurti pagrindinį ES transeuropinį tinklą. Tikrinome ES paramos, teikiamos pagal Vakarų Balkanų investicijų programą transporto infrastruktūrai Vakarų Balkanuose, rezultatyvumą, daugiausia dėmesio skirdami regiono prijungimui prie ES pagrindinio transporto tinklo iki 2030 m. Nustatėme, kad nors audituoti projektai atitinka nurodytus junglumo prioritetus, pažanga lėtėja dėl to, kad finansų įstaigos atrenka neišbaigtus projektus ir dėl jų vykdomos priežiūros trūkumų. Stebėseną, ataskaitų teikimas ir ES matomumas taip pat buvo nepakankami, ir toliau buvo vėlavimo atvejų ir tvarumo problemų. Atsižvelgdami į įgyvendinimo vėlavimus ir veiklos sunkumus, padarėme išvadą, kad mažai tikėtina, jog bus laikomasi 2030 m. termino. Rekomenduojame Komisijai pagerinti projektų atranką, stebėseną, tvarumą ir matomumą.

Audito Rūmų specialioji ataskaita pagal SESV 287 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą.



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI



Europos Sąjungos
leidinių biuras

EUROPOS AUDITO RŪMAI
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Užklausos: eca.europa.eu/lt/contact
Interneto svetainė: eca.europa.eu
Socialiniai tinklai: @EUauditors