

Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest

Sprijinul UE răspunde nevoilor în materie de conectivitate, dar integrarea în rețeaua centrală de transport este lentă



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ

Cuprins

Puncte

01-12 | **Mesajele principale**

01-05 | De ce este important acest domeniu

06-12 | Ce a constatat și ce recomandă Curtea

13-72 | **Observațiile Curții, în detaliu**

13-34 | Proiectele din domeniul transporturilor răspund nevoilor în materie de conectivitate, însă încep deseori cu întârziere

13-21 | Proiectele răspund nevoilor în materie de conectivitate, dar există anumite deficiențe în selectarea lor

22-27 | În cursul procedurii de selecție, Comisia nu acordă suficientă atenție maturității proiectelor

28-30 | Granturile UE aduc valoare adăugată, dar nu sunt întotdeauna esențiale pentru obținerea de împrumuturi

31-34 | Majoritatea estimărilor costurilor din cererile de grant nu sunt suficient de detaliate, ceea ce face dificilă evaluarea caracterului lor rezonabil

35-49 | Comisia se bazează pe supravegherea de către instituțiile financiare, care este uneori inadecvată

36-44 | În general, Comisia nu este în măsură să remedieze deficiențele de la nivelul supravegherii de către instituțiile financiare a riscurilor legate de punerea în aplicare și a achizițiilor publice

45-49 | În cursul punerii în aplicare a proiectelor, Comisia se bazează pe supravegherea de către instituțiile financiare, care prezintă unele deficiențe

50-72 | Comisia nu dispune de proceduri eficiente pentru monitorizarea întârzierilor și pentru asigurarea vizibilității UE și a durabilității

- 50-55 | Comisia nu dispune de informații suficient de detaliate și de actualizate cu privire la întârzierile înregistrate în punerea în aplicare a proiectelor
- 56-60 | Comisia nu dispune de suficiente mijloace pentru a asigura punerea în aplicare în timp util
- 61-67 | Au fost lansate numeroase proiecte, dar progresele înregistrate în direcția conectării Balcanilor de Vest cu UE sunt lente, iar durabilitatea proiectelor se află în pericol
- 68-72 | Rolul CIBV este vizibil, dar nu același lucru se poate spune și despre sprijinul UE

Anexe

Anexa I – Informații despre audit

Anexa II – Lista proiectelor incluse în eșantion

Anexa III – Evaluarea Curții cu privire la diferite aspecte ale proiectelor

Acronime

Glosar

Răspunsurile Comisiei

Calendar

Echipa de audit

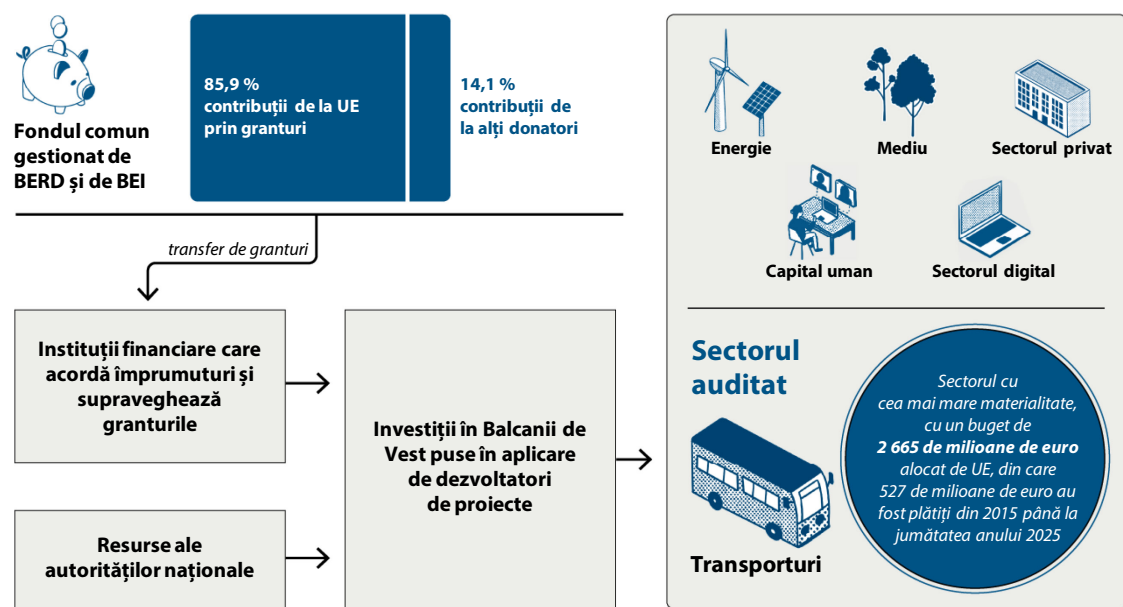
01

Mesajele principale

De ce este important acest domeniu

- 01** Prin intermediul Cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest (CIBV), Comisia furnizează fonduri pentru a remedia deficitul de infrastructură din această regiune și pentru a extinde până în 2030 componenta centrală a [rețelei transeuropene de transport a UE](#) (denumită în continuare „rețeaua europeană de transport”) în conformitate cu standardele Uniunii. Această platformă servește atât ca forum pentru a face schimb de analize privind nevoile de investiții, cât și ca mecanism de finanțare mixtă utilizat de UE pentru a acorda granturi menite să faciliteze contractarea de împrumuturi. Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Banca Europeană de Investiții gestionează contribuțiile donatorilor la CIBV prin intermediul Fondului comun european pentru Balcanii de Vest. Acesta din urmă este finanțat în cea mai mare parte de Comisie (din 2015 încoace, aceasta a transferat către fond o sumă de 899 de milioane de euro, adică 86 %) (a se vedea [figura 1](#)).

Figura 1 | Finanțarea investițiilor prin intermediul Cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest (din 2015 până la jumătatea anului 2025)



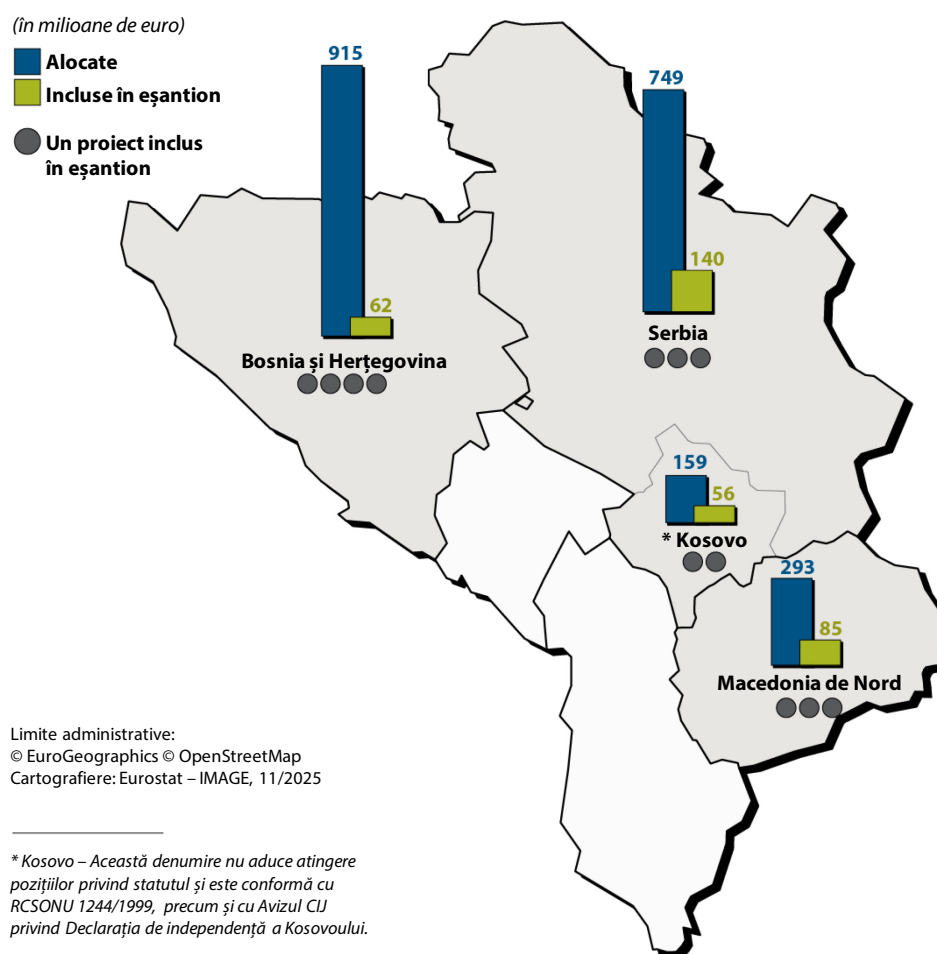
Notă: Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD); Banca Europeană de Investiții (BEI).

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor de la Fondul comun.

- 02** Dezvoltatorii de proiecte de infrastructură (în general entități ale administrației publice, agenții sau societăți însărcinate cu furnizarea de servicii publice) sunt responsabili de achiziționarea, contractarea și punerea în aplicare a proiectelor sub supravegherea unor instituții financiare internaționale. Acestea din urmă sunt responsabile și de coordonarea evaluărilor proiectelor și de acordarea de împrumuturi.
- 03** Curtea a examinat dacă Comisia s-a asigurat că CIBV contribuie în mod eficace la dezvoltarea, în Balcanii de Vest, a unei infrastructuri de transport conectate la rețeaua centrală a UE. S-a evaluat dacă Comisia, în calitate de principal donator pentru CIBV, instituisese proceduri pentru a asigura eficacitatea în:
- (a) selectarea proiectelor de transport;
 - (b) supravegherea punerii în aplicare a proiectelor;
 - (c) monitorizare și raportare.

04 Curtea a examinat activitatea desfășurată de Comisie și de trei instituții financiare coordonatoare (Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană de Investiții și Banca Mondială) din 2015 până în iunie 2025. Mai multe informații generale și detalii privind sfera și abordarea auditului sunt prezentate în [anexa I](#). Eșantionul Curții cuprinde 12 proiecte în domeniul transporturilor ([anexa II](#)) situate în Bosnia și Herțegovina, Kosovo¹, Macedonia de Nord și Serbia (a se vedea [figura 2](#)).

Figura 2 | Proiectele incluse în eșantion și cuantumul granturilor corespunzătoare (din 2015 până la jumătatea anului 2025)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din sistemul de monitorizare și de informare al Comisiei.

¹ Această denumire nu aduce atingere pozițiilor privind statutul și este conformă cu Rezoluția Consiliului de Securitate al ONU 1244/1999, precum și cu Avizul Curții Internaționale de Justiție privind declarația de independență a Kosovoului.

- 05** Curtea a efectuat acest audit având în vedere obiectivul de a finaliza, până în 2030, rețeaua europeană centrală de transport, precum și majorarea fondurilor UE canalizate prin CIBV, care continuă să fie de o importanță crucială pentru [Mecanismul de reformă și creștere pentru Balcanii de Vest](#). Curtea se așteaptă ca recomandările și constatările sale să îmbunătățească eficacitatea CIBV sau a oricărui viitor sprijin bazat pe un mecanism similar de finanțare mixtă.

Ce a constatat și ce recomandă Curtea

- 06** În ansamblu, Curtea concluzionează că Comisia s-a asigurat că CIBV contribuie la extinderea rețelei europene centrale de transport, dat fiind că proiectele finanțate incluse în eșantionul său sunt aliniate la prioritățile în materie de conectivitate atât ale Balcanilor de Vest, cât și ale UE. Mai multe deficiențe în selecția proiectelor – în special în ceea ce privește maturitatea acestora – au contribuit însă la întârzieri semnificative în punerea în aplicare. Comisia nu a reușit decât parțial să asigure o supraveghere adecvată din partea instituțiilor financiare și să instituie mecanisme eficiente de monitorizare și de raportare. Acest lucru i-a redus capacitatea de a aborda în timp util riscurile legate de punerea în aplicare, întârzierile și problemele de durabilitate. Având în vedere întârzierile în punerea în aplicare și provocările operaționale, este puțin probabil ca rețeaua europeană centrală de transport din Balcanii de Vest să fie finalizată până la termenul prevăzut în 2030.

Proiectele din domeniul transporturilor răspund nevoilor în materie de conectivitate, însă încep deseori cu întârziere

- 07** Instrumentul de asistență pentru preaderare, care era sursa UE de finanțare pentru proiectele incluse în eșantion, impune Comisiei să stabilească ordinea de prioritate a proiectelor în funcție de mai multe criterii, inclusiv contribuția acestora la mobilitate, la transportul durabil și la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și în funcție de relevanța lor pentru rețeaua europeană de transport. Curtea a constatat că toate proiectele incluse în eșantion erau legate de rețeaua europeană centrală de transport, care constituie o prioritate a UE. Până în 2022 însă, Comisia nu s-a concentrat suficient pe selectarea de proiecte durabile în domeniul transporturilor care să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. În plus, Comisia nu a acordat suficientă atenție gradului de maturitate a proiectelor care făceau obiectul cererilor de finanțare selectate, ceea ce a dus la întârzieri semnificative în punerea în aplicare. Un proiect este matur – adică gata de a fi pus în aplicare – atunci când lucrările pregătitoare aferente (de exemplu, analiza cost-beneficiu și proiectarea detaliată) sunt finalizate și la zi. Din această cauză, proiectele au început, de regulă, cu o întârziere de 17 luni (a se vedea punctele [14-27](#)).



Recomandarea 1

Să se selecteze numai proiecte mature

Comisia ar trebui să selecteze doar proiecte în cazul cărora dezvoltatorii pot demonstra că lucrările pregătitoare sunt finalizate și la zi, de așa manieră încât proiectele să poată demara cu rapiditate după aprobarea grantului.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: 2027.

- 08** Granturile acordate prin CIBV sunt considerate justificate atunci când veniturile financiare ale unui proiect nu sunt suficiente pentru a acoperi costurile acestuia și a asigura în același timp bunăstarea societății. Toate proiectele incluse în eșantion îndeplineau această condiție. Curtea a identificat însă trei cazuri în care granturile nu erau indispensabile pentru obținerea de împrumuturi, întrucât contractele de împrumut aferente fuseseră semnate cu mult înainte de prezentarea cererilor de grant. În plus, pentru că majoritatea estimărilor costurilor din cererile de grant nu sunt suficient de detaliate, este dificil să se evalueze dacă acestea erau sau nu rezonabile (a se vedea punctele [29-34](#)).

Comisia se bazează pe supravegherea de către instituțiile financiare, care este uneori inadecvată

- 09** Pentru supravegherea punerii în aplicare a proiectelor, Comisia se bazează pe instituțiile financiare coordonatoare. Comisia rămâne responsabilă în ultimă instanță de execuția bugetului UE, însă Curtea a observat că:
- Comisia nu a solicitat instituțiilor financiare să furnizeze (de exemplu, în rapoartele anuale de punere în aplicare) dovezi cu privire la supravegherea asigurată și la măsurile luate pentru atenuarea riscurilor legate de punerea în aplicare. În plus, ea nu a fost în măsură să identifice deficiențele în supravegherea procedurilor de achiziții publice (a se vedea punctele [37-44](#));
 - pentru supravegherea implementării proiectelor, ea s-a bazat pe instituții financiare, a căror activitate prezenta însă deficiențe uneori (a se vedea punctele [46-49](#)).



Recomandarea 2

Să se obțină de la instituțiile financiare dovezi cu privire la activitatea acestora de evaluare și atenuare a riscurilor legate de punerea în aplicare

Comisia ar trebui să se asigure că instituțiile financiare coordonatoare:

- (a) furnizează dovezi cu privire la activitatea lor de evaluare a riscurilor legate de punerea în aplicare (de exemplu, o capacitate insuficientă a dezvoltatorului de proiect, un conflict de interese sau o lipsă de asumare de către beneficiar sau la nivel național) și la măsurile de atenuare propuse la momentul depunerii cererii;
- (b) prezintă, în raportul anual, dovezi cu privire la măsurile de atenuare aplicate.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: 2027.

Comisia nu dispune de proceduri eficace pentru monitorizarea întârzierilor și pentru asigurarea vizibilității UE și a durabilității

10 În scopul monitorizării, Comisia se bazează pe mai multe mecanisme pentru a colecta informații privind punerea în aplicare a proiectelor, în special pe rapoartele anuale de punere în aplicare ale instituțiilor financiare. De multe ori însă, aceste informații nu erau suficient de detaliate sau de actualizate pentru a permite Comisiei să remedieze cauzele întârzierilor. Pe lângă întârzierile în demarare, multe proiecte din eșantionul Curții s-au confruntat cu întârzieri semnificative (de peste doi ani) în cursul punerii în aplicare, dar capacitatea Comisiei de a asigura respectarea termenelor de implementare este limitată. În pofida acestor întârzieri, Comisia a transferat, în anumite cazuri, sume mai mari decât cele justificate de progresul financiar și fizic al proiectelor (a se vedea punctele [51-60](#)).

11 Pentru a monitoriza progresele globale, Comisia a stabilit trei indicatori principali (creșterea produsului intern brut, valoarea comerțului cu bunuri și servicii și un indice al dezvoltării umane). Curtea a observat că acești indicatori sunt influențați de diverși factori externi cadrului CIBV și nu permit, deci, o evaluare pertinentă a efectelor specifice ale proiectelor finanțate prin acesta. S-a constatat că Comisia nu a colectat informații cu privire la gradul de finalizare a coridoarelor pe care le finanța sau la conformitatea rețelelor de transport cu standardele UE. Astfel de informații ar fi permis măsurarea efectelor specifice ale finanțării acordate prin CIBV. Datele disponibile arată că, în ansamblu, progresele înregistrate în direcția atingerii tuturor standardelor rețelei europene centrale de transport până în 2030 sunt lente (a se vedea punctele [62-66](#)).



Recomandarea 3

Să se îmbunătățească monitorizarea punerii în aplicare a proiectelor

Pentru a-și îmbunătăți activitatea de monitorizare, Comisia ar trebui:

- (a) să primească informații actualizate și pertinente cu privire la progresul financiar și fizic al proiectelor și la motivele întârzierilor, precum și să abordeze cu eficacitate întârzierile și problemele semnalate;
- (b) să solicite instituțiilor financiare să transmită de cel puțin două ori pe an o actualizare a costurilor totale suportate și a cuantumurilor granturilor plătite beneficiarului, precum și să se asigure că plățile sunt aliniate la progresul financiar și fizic al proiectelor;
- (c) să îmbunătățească raportarea prin includerea unor indicatori care să măsoare gradul de exhaustivitate și de conformitate cu standardele UE în ceea ce privește rețeaua europeană de transport.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: 2027.

- 12** Curtea a constatat și că, în cazul a șapte proiecte incluse în eșantion, durabilitatea nu era asigurată pe deplin din cauza mai multor factori, cum ar fi lipsa de fonduri pentru continuarea investițiilor sau o întreținere insuficientă. De asemenea, s-a constatat că rolul CIBV este vizibil, dar sprijinul UE nu așa de mult, în pofida obligației de a asigura vizibilitatea tuturor finanțărilor primite din partea UE (a se vedea punctele [67-72](#)).



Recomandarea 4

Să se îmbunătățească durabilitatea rezultatelor proiectelor și vizibilitatea UE

Comisia ar trebui să se asigure că cererile de grant finanțate prin Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest includ:

- (a) măsuri de durabilitate adecvate (de exemplu, dispoziții privind întreținerea și finanțarea);
- (b) activități specifice destinate să asigure vizibilitatea pentru a promova contribuția adusă de granturile UE.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: 2027.

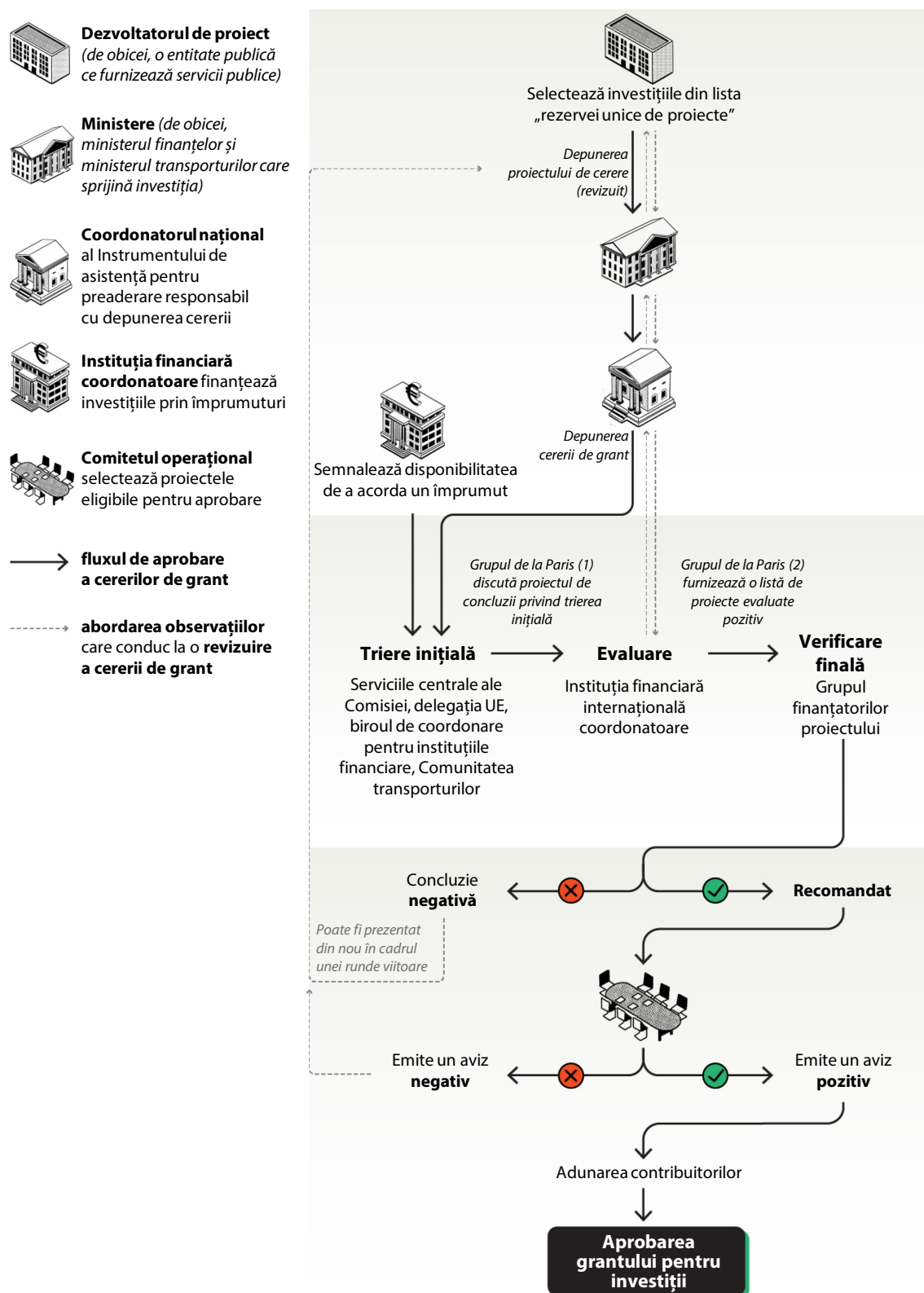
Observațiile Curții, în detaliu

Proiectele din domeniul transporturilor răspund nevoilor în materie de conectivitate, însă încep deseori cu întârziere

Proiectele răspund nevoilor în materie de conectivitate, dar există anumite deficiențe în selectarea lor

- 13** Comisia pune la dispoziție fonduri sub formă de granturi pentru cofinanțarea proiectelor de investiții prin CIBV (a se vedea [anexa I](#)). Procedurile de triere și de aprobare a proiectelor în domeniul transporturilor au fost concepute și puse în aplicare de Comisie și de instituțiile financiare internaționale (IFI) coordonatoare. [Figura 3](#) prezintă numeroasele părți interesate implicate în proces, de la elaborarea și depunerea unei cereri de grant până la etapa de aprobare.

Figura 3 | Numeroase părți interesate implicate, de la elaborarea cererii de grant până la aprobarea acesteia



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

- 14** Responsabilii cu trierea propunerilor de proiecte în vederea finanțării prin CIBV (și anume, membri ai personalului serviciilor centrale ale Comisiei și al delegațiilor UE, precum și experți) examinează cererile de grant și verifică alinierea acestora la politicile UE (de exemplu, în domeniul transporturilor și al mediului) și la strategiile naționale, sectoriale și regionale, asumarea de către beneficiari, precum și la nivel național (adică existența unei asumări efective a proiectelor pe plan strategic, tehnic și financiar) și cât de pregătite sunt proiectele pentru punerea în aplicare. Curtea a examinat dacă aceste proceduri erau adecvate pentru selectarea celor mai relevante proiecte din punctul de vedere al conectivității² și al transportului durabil³.
- 15** Pentru a încuraja asumarea cu adevărat a proiectelor și pentru a ajuta la stabilirea unei ordini de prioritate a acestora, Comisia a solicitat în 2014 țărilor beneficiare, prin intermediul comitetului director al CIBV (reprezentanți ai Comisiei, ai IFI și ai organizațiilor donatoare bilaterale) – predecesorul consiliului operațional –, să identifice nevoile și să clasifice viitoarele proiecte de infrastructură într-o listă națională de priorități, cunoscută sub denumirea de „rezervă unică de proiecte”. Dezvoltatorii de proiecte aveau dreptul să solicite cofinanțare pentru un proiect care figura pe această listă.
- 16** Curtea a observat că toate cele 12 proiecte incluse în eșantion (a se vedea [anexa II](#)) figurau într-un clasament în rezerva unică de proiecte a statului în cauză (a se vedea [figura 3](#)). De exemplu, pe lista Serbiei, proiectele erau clasificate în funcție de relevanța lor strategică și de gradul lor de pregătire. În cazul proiectelor incluse în eșantionul Curții, Comisia nu urmărea întotdeauna clasamentul național în cursul trierii cererilor de propuneri. În diferite țări (Bosnia și Herțegovina, Macedonia de Nord și Serbia), consiliul operațional a aprobat, de fapt, trei proiecte slab clasate în rezerva națională unică de proiecte (de exemplu, un proiect ocupa locul 22 din 27 de proiecte în domeniul transporturilor), deoarece a considerat că acestea erau gata de implementare. Realitatea a demonstrat contrariul, întrucât două dintre aceste trei proiecte au demarat cu o întârziere de peste un an.

² CIBV, *Connectivity agenda 2015*, p. 3.

³ Anexa II la [Regulamentul \(UE\) nr. 231/2014](#) și articolul 3 alineatul (2) litera (e) și alineatul (3) litera (n) din [Regulamentul \(UE\) 2021/1529](#).

- 17** Tot prin intermediul comitetului director, Comisia a solicitat în 2015 ca toate proiectele să facă parte din [rețeaua transeuropeană de transport centrală a UE](#) din Balcanii de Vest (denumită în continuare „rețeaua europeană de transport”). În plus, Instrumentul de asistență pentru preaderare (IPA)⁴, care era sursa UE de finanțare a proiectelor incluse în eșantion, impune Comisiei să stabilească ordinea de prioritate a proiectelor în funcție de mai multe criterii, inclusiv contribuția acestora la mobilitate, la transportul durabil și la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și în funcție de relevanța lor pentru rețeaua europeană de transport.
- 18** Curtea a constatat că toate cele 12 proiecte incluse în eșantion erau legate de rețeaua europeană centrală de transport și contribuiau la mobilitate. Pentru două dintre ele însă, consiliul operațional a aprobat granturile pentru tronsoane de transport neconectate. În Macedonia de Nord, coridorul feroviar central nu era conectat la niciunul dintre vecinii săi și, la momentul aprobării grantului, nu exista niciun acord cu țările învecinate pentru a se asigura operabilitatea întregului coridor (a se vedea [figura 4](#)). În Bosnia și Herțegovina, un tronson rutier nu era conectat la momentul depunerii cererii și nici mai târziu, la momentul vizitei de audit a Curții din iunie 2025, chiar dacă majoritatea lucrărilor fuseseră finalizate până în 2023.

⁴ Anexa II la [Regulamentul \(UE\) nr. 231/2014](#) și articolul 3 alineatul (2) litera (e) și alineatul (3) litera (n) din [Regulamentul \(UE\) 2021/1529](#).

Figura 4 | Sectorul feroviar neconectat din Macedonia de Nord

- tronsoane feroviare aflate în faza de pregătire sau de construcție
- tronson feroviar în construcție inclus în eșantion
- tronson feroviar aflat în faza de pregătire, pentru care condițiile de conectare cu Bulgaria nu sunt încă clar definite

— tronson neconectat



* Kosovo – Această denumire nu aduce atingere pozițiilor privind statutul și este conformă cu RCONU 1244/1999, precum și cu Avizul CIJ privind Declarația de independență a Kosovului.

Sursa: CIBV, situația la data depunerii cererii (2017).

19 În cursul procesului de triere, Comisia nu a acordat prioritate transportului durabil, de exemplu căilor ferate sau căilor navigabile interioare care contribuiau cel mai mult la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. Potrivit Comisiei, criteriile privind durabilitatea transporturilor sunt respectate în caz de apartenență la [rețeaua europeană centrală de transport](#), întrucât, prin semnarea Tratatului de instituire a Comunității transporturilor⁵, țările beneficiare s-au angajat să pună în aplicare Regulamentul privind rețeaua transeuropeană de transport a UE⁶. Comisia se așteaptă deci ca criteriile privind transportul durabil și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră să fie îndeplinite până la termenul limită (2030). Curtea, în schimb, consideră că este puțin probabil ca țintele să fie atinse până la acest termen.

⁵ Tratatul de instituire a Comunității transporturilor.

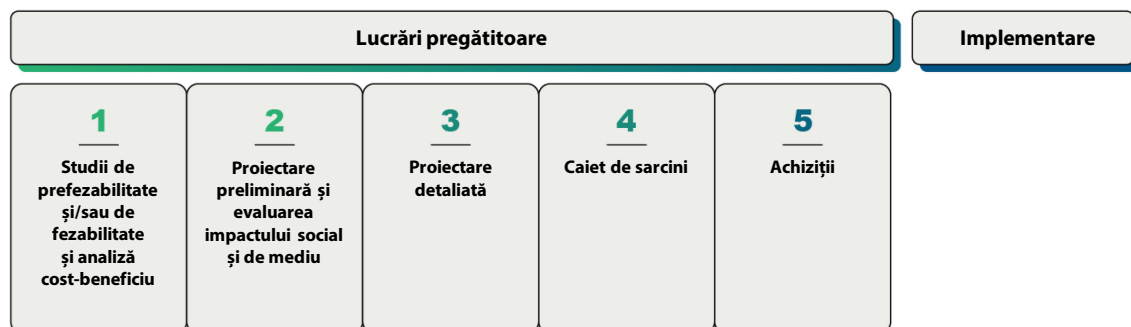
⁶ Articolul 38 alineatul (3) din [Regulamentul \(UE\) nr. 1315/2013](#), astfel cum a fost abrogat prin [Regulamentul \(UE\) 2024/1679](#).

- 20** În acest context, eșantionul Curții a inclus cinci proiecte rutiere. În cazul a patru dintre ele, Curtea a constatat că respectarea criteriilor privind transportul durabil – inclusiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră – era slab justificată în cereri (a se vedea [anexa III](#)). Acestea descriau criteriile de durabilitate în general din punct de vedere economic, nu din perspectiva mediului. Comisia a declarat că inclusese controale privind transportul durabil începând din 2022, după adoptarea [Planului economic și de investiții](#).
- 21** Consiliul operațional a aprobat, de asemenea, șase granturi pentru proiecte feroviare în toate cele patru țări, chiar dacă trei dintre aceste linii încă nu sunt electrificate și funcționează cu trenuri diesel. Beneficiile de mediu aferente vor fi astfel mai mici decât cele pe care le-ar aduce electrificarea (a se vedea [anexa III](#)).

În cursul procedurii de selecție, Comisia nu acordă suficientă atenție maturității proiectelor

- 22** Pentru a evita întârzierile cauzate de o arhitectură inadecvată a proiectelor, este esențial ca granturile să fie acordate numai pentru proiecte bine elaborate, care sunt gata de implementare. [Figura 5](#) ilustrează ciclul unui proiect. Curtea a evaluat dacă proiectele aprobate erau mature, adică pregătite pentru punerea în aplicare.

Figura 5 | Lucrări pregătitoare înainte de punerea în aplicare a unui proiect



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectului.

23 Curtea a constatat că responsabilii cu trierea proiectelor în vederea finanțării prin CIBV evaluează maturitatea acestora, însă nu clasifică propunerile în funcție de acest criteriu, așa cum procedează, de exemplu, Agenția Executivă Europeană pentru Climă, Infrastructură și Mediu în cazul proiectelor din cadrul Mecanismului pentru interconectarea Europei finanțate din Fondul de coeziune⁷. În plus, în metodologia revizuită a CIBV din 2014⁸, consiliul operațional nu a furnizat o definiție clară a „maturității proiectelor” și nici nu a stabilit criterii pentru evaluarea acestora. Pentru ca un proiect să fie considerat matur, nu era necesar decât un studiu de fezabilitate însoțit de o analiză cost-beneficiu completă. De-a lungul timpului, consiliul operațional a îmbunătățit metodologia de evaluare a acestui concept:

- din 2020, se consideră că, în mod ideal, până la momentul aprobării prevăzute la nivelul consiliului operațional, elaborarea proiectelor ar trebui să fi ajuns în stadiul proiectării detaliate;
- din 2022, evaluarea impactului social și de mediu trebuie finalizată și aprobată de instituțiile IFI înainte de prezentarea cererii de grant. În plus, proiectarea preliminară în cazurile care presupun proiectare și construcție (și anume, proiectele în cazul cărora contractantul este responsabil atât de proiectare, cât și de construcție) sau proiectarea detaliată însoțită de documentația de licitație (dacă fac parte din elaborarea proiectului) trebuie să fie finalizată și aprobată de dezvoltatorul proiectului înainte de aprobarea grantului.

24 Responsabilii cu trierea din cadrul Comisiei au pus sub semnul întrebării maturitatea a cinci dintre cele 12 proiecte incluse în eșantion, din cauza sferei vizate sau a calendarului acestora. Cererea de grant pentru unul dintre aceste cinci proiecte a fost inițial respinsă pe motiv că proiectul nu era matur și a fost aprobată abia un an mai târziu. În opinia Curții, celelalte patru proiecte și alte patru – toate situate în cele patru țări incluse în eșantion – erau premature, dar au fost totuși aprobate, în pofida:

- lipsei unor documente pregătitoare: un grant a fost aprobat deși cererea nu era însoțită de o analiză cost-beneficiu, iar cinci au fost aprobate în ciuda faptului că nu exista o proiectare detaliată validată;
- unei modificări a rutei în cazul a două proiecte.

⁷ Cererea de propuneri de proiecte în domeniul transporturilor, p. 20.

⁸ Evaluarea cadrului CIBV, p. 92.

- 25** Studiile inițiale de proiectare detaliată oferă un plan precis al elementelor pe care contractanții ar trebui să le construiască și, prin urmare, reprezintă baza pentru o punere în aplicare fluidă. IFI nu declară însă în mod formal că nu prezintă nicio obiecție cu privire la proiectările detaliate inițiale. Există astfel riscul ca deficiențele de proiectare să nu fie corectate într-un stadiu incipient. În schimb, în cursul etapei de punere în aplicare, potrivit procedurilor lor, IFI au obligația să declare că nu prezintă nicio obiecție cu privire la modificările aduse proiectării inițiale. Această condiție trebuie îndeplinită pentru ca costurile lucrărilor corespunzătoare să fie acceptate.
- 26** Pentru cinci proiecte din eșantionul Curții, contractanții au realizat studiile inițiale de proiectare detaliată. În cazul celorlalte șapte proiecte, dezvoltatorii erau responsabili de punerea studiilor la dispoziția contractanților. Toate aceste șapte proiecte au necesitat modificări în proiectare după semnarea contractelor. *Caseta 1* prezintă un exemplu de deficiență la nivelul proiectării detaliate inițiale.

Caseta 1

Studiu de proiectare finanțat în cadrul WBIF care a necesitat modificări

Curtea a identificat un proiect pentru care studiile de proiectare detaliată și documentația de licitație fuseseră elaborate cu sprijin pentru asistență tehnică, acordat în cadrul CIBV, în valoare totală de 2,7 milioane de euro între 2013 și 2021. Interoperabilitatea celor 26 de poduri construite parțial între 1996 și 2004 era o componentă-cheie a acestui proiect, care fusese aprobat în 2017. În 2020, a intrat în vigoare în țară o normă europeană (care datează din 2005) privind proiectarea de structuri precum podurile, care include rezistența la cutremure. Contractantul a început lucrările abia în 2022. El a trebuit însă să recruteze un nou proiectant care să adapteze podurile pentru a le aduce la normele europene aplicabile, ceea ce a cauzat întârzieri suplimentare.

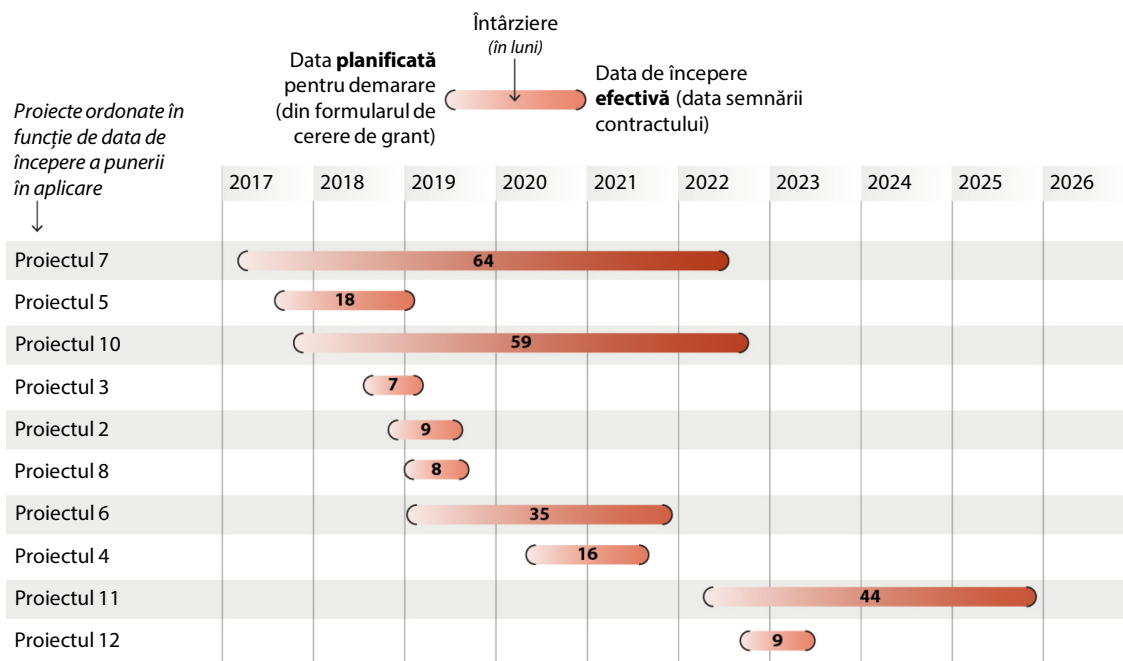
Imaginea 1 | Pod parțial construit



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectului și a vizitei la fața locului.

- 27** Maturitatea unui proiect se reflectă în cât de curând poate acesta să fie demarat după ce a fost aprobat. În general, majoritatea proiectelor incluse în eșantion au început mai târziu decât se planificase (a se vedea [anexa III](#)), cu o întârziere medie (mediană) de 17 luni în cazul celor 10 proiecte demarate după aprobarea grantului (a se vedea [figura 6](#)). La întârzierile în demararea proiectelor s-au adăugat deseori alte întârzieri în cursul punerii în aplicare, după cum se arată în [figura 11](#).

Figura 6 | Întârzieri în demararea punerii în aplicare a proiectului (datele planificate pentru demarare în raport cu datele efective de demarare), în luni



Notă: alte două proiecte începuseră deja înainte de depunerea cererii de grant.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației de grant și a rapoartelor de monitorizare a proiectelor.

Granturile UE aduc valoare adăugată, dar nu sunt întotdeauna esențiale pentru obținerea de împrumuturi

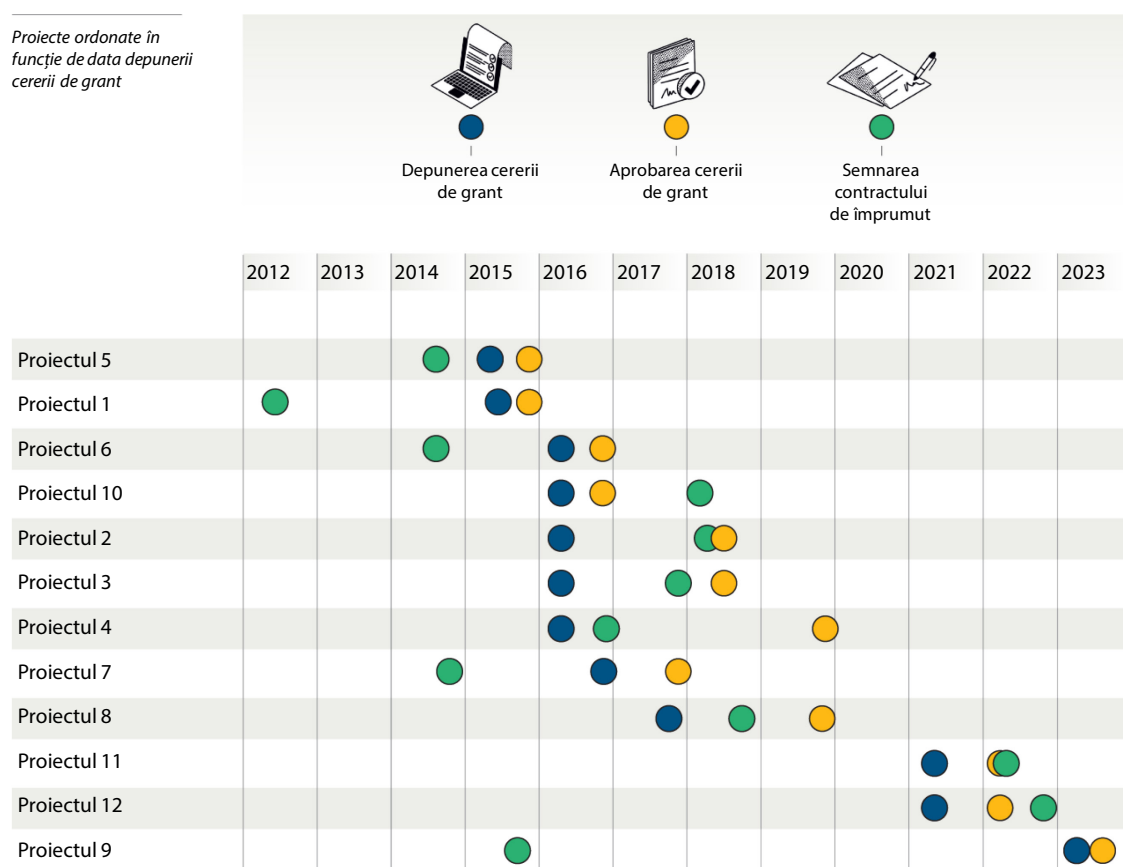
28 Curtea a evaluat dacă Comisia verificase valoarea adăugată și efectul de levier al granturilor sale. Pentru a asigura o utilizare optimă a resurselor limitate și în conformitate cu propriile orientări pentru CIBV, Comisia nu ar trebui să cofinanțeze proiecte prin CIBV decât în cazul în care acestea:

- aduc o valoare adăugată, și anume dacă contribuie semnificativ la creșterea bunăstării societății, peste nivelul care ar putea fi atins în lipsa grantului, într-o situație în care veniturile financiare ale proiectelor sunt insuficiente pentru a acoperi costurile;
- produc un efect de levier, cu alte cuvinte dacă mobilizează finanțări suplimentare astfel încât investiția totală să depășească valoarea grantului inițial.

- 29** Potrivit Comisiei, toate proiectele urmau să aducă, prin definiție, beneficii economice și sociale, deoarece fac parte din rețeaua europeană centrală de transport. Nevoia de granturi din partea UE era justificată, deoarece veniturile financiare ale proiectelor nu erau suficiente pentru a acoperi costurile de investiții (deficit de finanțare) fără sprijin public. Evaluarea realizată de Comisie era în mare parte sprijinită de indicatorii financiari incluși în analiza cost-beneficiu sau în cererile de grant.
- 30** În cazul unora dintre proiectele incluse în eșantionul său, Curtea a constatat că deciziile instituțiilor IFI de a acorda împrumuturi nu depindeau de existența unui grant (lipsa efectului de levier în contextul CIBV). Auditorii au identificat trei cazuri în care împrumuturile și contribuțiile naționale de care proiectele dispuneau deja la momentul depunerii cererilor de grant erau suficiente pentru a acoperi costurile de investiții. Cu alte cuvinte, granturile nu erau indispensabile pentru obținerea de împrumuturi. IFI au convenit cu dezvoltatorii de proiecte ca, în cazul aprobării grantului, să reducă în mod semnificativ (cu de la 30 % până la 52 %) împrumuturile angajate. În plus, Curtea a observat că 5 dintre cele 12 cereri de grant incluse în eșantion fuseseră depuse după semnarea contractului de împrumut, trei dintre ele la doi sau mai mulți ani de la semnare (a se vedea [figura 7](#)). S-a creat astfel un efect de balast, deoarece investiția s-ar fi realizat și fără grant.

Figura 7 | Timpul scurs între data cererii de grant și contractarea împrumutului

Proiecte ordonate în funcție de data depunerii cererii de grant



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectelor.

Majoritatea estimărilor costurilor din cererile de grant nu sunt suficient de detaliate, ceea ce face dificilă evaluarea caracterului lor rezonabil

- 31** Valoarea grantului este stabilită și plafonată la momentul depunerii cererii prin aplicarea unui procent maxim de cofinanțare definit în prealabil la costurile totale estimate ale lucrărilor și bunurilor (denumite în mod colectiv „lucrări”). Comisia a stabilit o rată maximă de cofinanțare de 50 % pentru proiectele feroviare și cele privind căile navigabile interioare. Pentru proiectele rutiere, plafonul a fost inițial fixat la 20 % și a crescut la 40 % în 2021. Curtea a evaluat dacă Comisia verificase, la momentul depunerii cererii, dacă costurile estimate erau rezonabile și suficient de detaliate.
- 32** Responsabilii de triere ai Comisiei se bazează pe măsurile de diligență luate de IFI coordonatoare pentru a verifica dacă costurile sunt rezonabile. Pentru toate proiectele din eșantionul Curții, cererea includea o secțiune consacrată finanțării, în care figurau estimări ale costurilor. Pentru 10 dintre aceste proiecte, dezvoltatorii au prezentat costurile lucrărilor sub forma unei sume unice, fără nicio defalcare (a se vedea exemplul din [caseta 2](#)). Comisia nu a formulat decât în cinci cazuri observații cu privire la lipsa unui buget detaliat.

Caseta 2

Exemplu de defalcare incompletă a costurilor, care nu prezintă costurile suportate

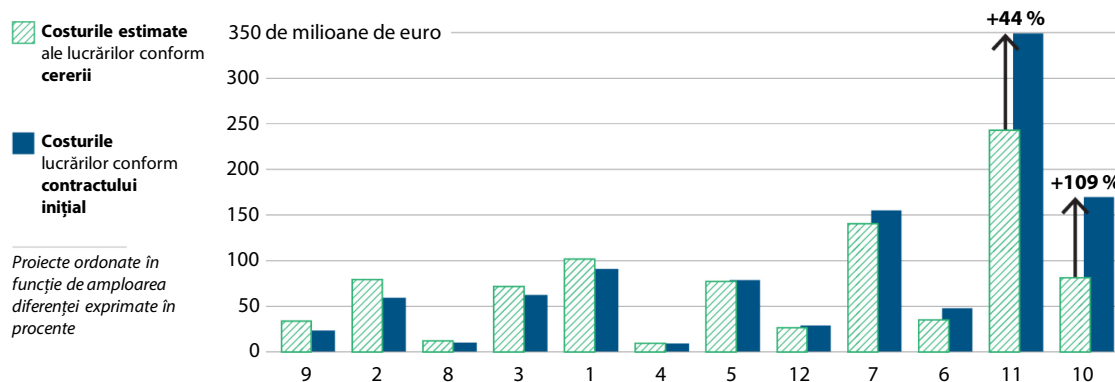
Într-o cerere de grant în cazul căreia Comisia nu a criticat lipsa de detalii, costurile lucrărilor au fost prezentate sub forma unei sume unice, chiar dacă acopereau contracte de lucrări și de supraveghere care corespundeau unui număr de trei componente diferite.

La momentul depunerii cererii, dezvoltatorul semnase deja un contract pentru lucrările cele mai importante, dar nu a specificat costurile reale, deși ar fi trebuit. În plus, Curtea a constatat că responsabilii de triere ai Comisiei nu detectaseră costuri neeligibile atunci când au recalculat cuantumul grantului, ceea ce a dus la o supraestimare de 0,9 milioane de euro (3,6 % din grant).

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectului.

- 33** În cazul uneia dintre cele două cereri pentru care a existat o defalcare a costurilor pe categorii, Comisia nu a pus sub semnul întrebării caracterul rezonabil al acestor costuri. Curtea a observat însă că dezvoltatorul proiectului inclusese informații depășite și majorase costurile totale cu 50 % fără o analiză de piață fiabilă și actualizată în vederea estimării costurilor lucrărilor.
- 34** Responsabilii de triere ai Comisiei au pus sub semnul întrebării caracterul rezonabil al costurilor ansamblului de lucrări în cazul a 5 dintre cele 12 granturi incluse în eșantionul Curții. Drept rezultat, costurile a două dintre aceste cinci cereri au fost modificate. Curtea a calculat diferența dintre costurile estimate și costurile inițiale convenite prin contract în urma achizițiilor publice (a se vedea [figura 8](#)). Cu excepția a două proiecte în cazul cărora diferența era considerabilă, Curtea a constatat că cererile includeau, pentru lucrări, estimări ale costurilor care erau apropiate de prețurile contractuale inițiale, cu o abatere mediană de 14 % pentru toate cele 12 proiecte.

Figura 8 | Comparatie între sumele estimate și cele convenite prin contract, pentru lucrări (în milioane de euro)

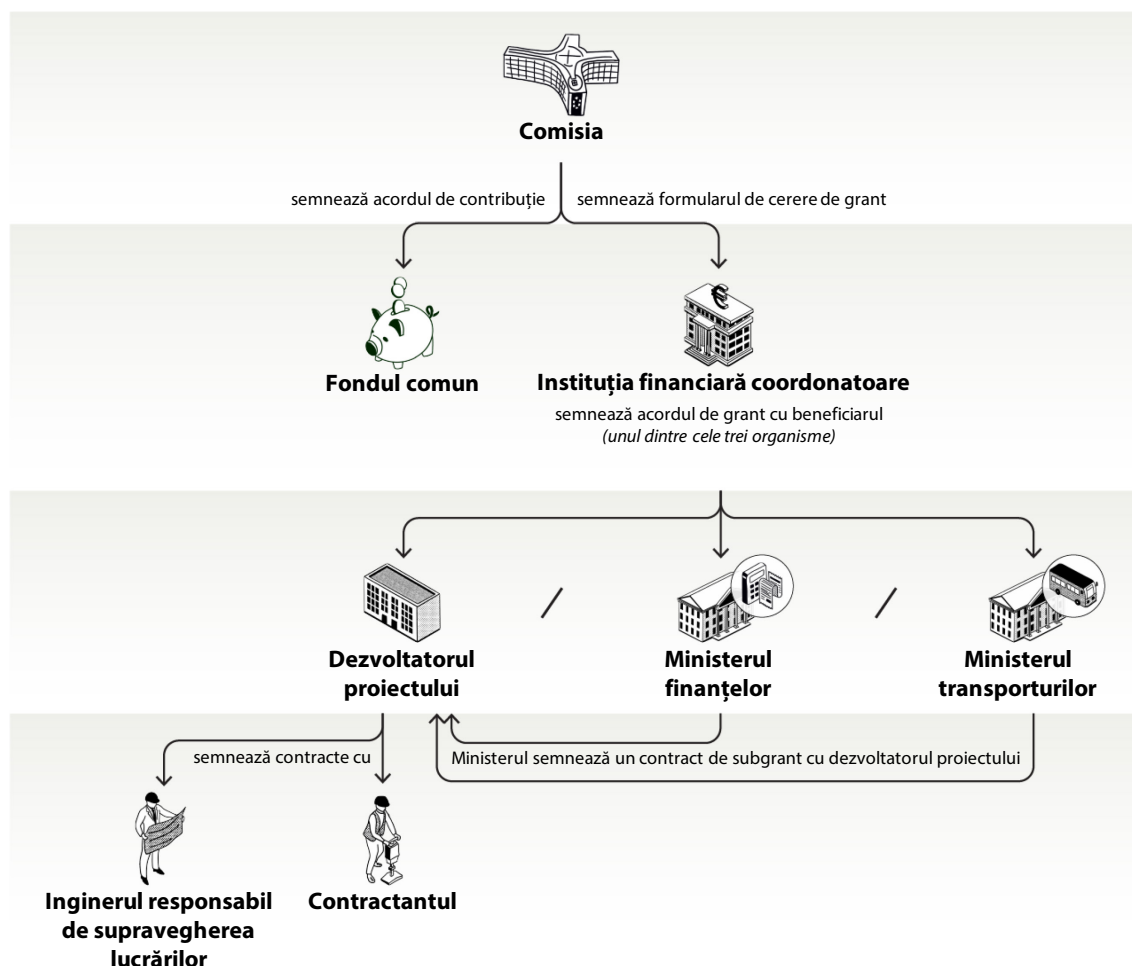


Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza cererilor de grant, a contractelor inițiale și – pentru un proiect – a unei oferte acceptate.

Comisia se bazează pe supravegherea de către instituțiile financiare, care este uneori inadecvată

35 *Figura 9* sintetizează relațiile contractuale dintre principalele părți interesate. Comisia încredințează sarcina de a supraveghea punerea în aplicare a granturilor pentru investiții de către dezvoltatorii de proiecte instituțiilor IFI coordonatoare, care cofinanțează proiectele printr-un împrumut. Pentru a se putea sprijini pe supravegherea de către IFI, Comisia realizează o evaluare formală *ex ante* a sistemelor, a procedurilor și a dispozițiilor contractuale – inclusiv a obligațiilor de monitorizare și de raportare – ale acestor instituții.

Figura 9 | Relațiile contractuale între părțile interesate



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza ghidului CIBV, a condițiilor generale ale Fondului comun și a documentației contractuale a proiectelor.

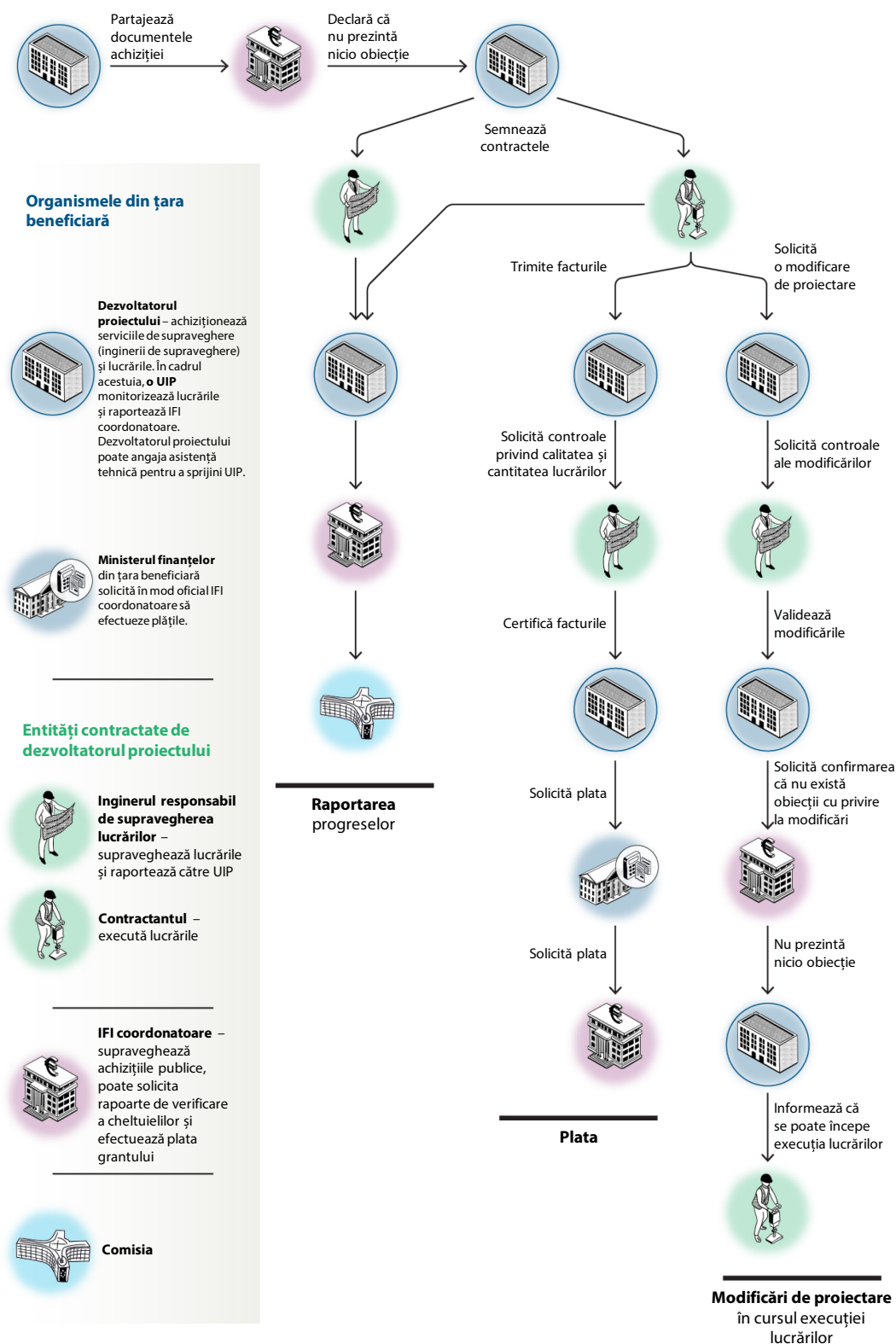
În general, Comisia nu este în măsură să remedieze deficiențele de la nivelul supravegherii de către instituțiile financiare a riscurilor legate de punerea în aplicare și a achizițiilor publice

36 Curtea a examinat dacă Comisia s-a asigurat că IFI coordonatoare își îndeplinesc obligațiile de supraveghere pe parcursul întregului ciclu de viață al proiectelor finanțate de UE. S-a verificat, în special, dacă:

- riscurile legate de punerea în aplicare, cum ar fi o capacitate tehnică insuficientă, au fost evaluate și atenuate în mod adecvat;
- supravegherea procedurilor de achiziții era suficientă pentru a se asigura respectarea principiilor generale ale concurenței, ale egalității de tratament și ale bunei gestiuni financiare.

37 Pentru ca punerea în aplicare să se realizeze fără probleme, este esențial să se asigure că dezvoltatorul proiectului dispune de o capacitate adecvată în acest sens, sub forma unei unități de implementare a proiectului (UIP) bine stabilite și alcătuite, de exemplu, dintr-un manager de proiect și, după caz, alți specialiști, cum ar fi ingineri și juriști. În conformitate cu orientările CIBV, IFI coordonatoare au solicitat dezvoltatorilor tuturor proiectelor incluse în eșantionul Curții să înființeze o UIP. Rolul UIP era de a asigura coordonarea cu mai multe părți interesate (de exemplu, autoritățile naționale, IFI coordonatoare, contractanții, precum și inginerii responsabili de supravegherea lucrărilor), de a gestiona și monitoriza punerea în aplicare a lucrărilor și de a raporta către IFI coordonatoare cu privire la toate aspectele implementării proiectelor, inclusiv legat de achizițiile de bunuri, lucrări și servicii, precum și cu privire la îndeplinirea tuturor obligațiilor contractuale (a se vedea [figura 10](#)).

Figura 10 | Proiectele sunt puse în aplicare în colaborare, unitatea de implementare a proiectului jucând un rol esențial



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza vizitelor de audit și a schimburilor cu UIP, cu IFI, cu ministerele de finanțe și cu inginerii responsabili cu supravegherea lucrărilor.

38 În urma examinării modului în care IFI au evaluat și au atenuat riscurile la adresa implementării proiectelor, Curtea a constatat că toate cele 12 cereri incluse în eșantion conțineau evaluări ale riscurilor politice și ale celor legate de implementare și că acestea din urmă erau considerate ridicate în cazul a trei proiecte. Comisia s-a bazat pe evaluările realizate de instituțiile IFI pentru a se asigura că UIP dispun de o capacitate adecvată. IFI au solicitat ca toate proiectele, cu excepția unuia, să primească asistență tehnică în sprijinul UIP. Cu toate acestea, nici cererile de grant evaluate de IFI, nici acordurile de grant semnate nu specificau în mod sistematic capacitățile UIP pe care dezvoltatorii de proiecte trebuiau să le asigure (a se vedea [caseta 3](#)).

Caseta 3

Cerințe insuficiente privind capacitatea UIP

În eșantionul său, Curtea nu a identificat decât două cereri de grant care detaliau componența UIP, cu profiluri precum specialiști pe probleme de mediu și sociale, ingineri specializați și un manager de proiect.

În cazul unuia dintre aceste două proiecte, în componența UIP nu se prevedea însă în timpul execuției niciun proiectant care să asigure actualizările în materie de proiectare de care contractantul avea nevoie în timp util. UIP nu dispunea nici de juriști care să trateze numeroasele reclamații ale contractantului și nici de experți pe probleme de mediu și sociale care să asigure respectarea planului de acțiune în aceste domenii.

În plus, toate cele 12 acorduri de grant prevedeau doar că o UIP trebuia să includă personal calificat corespunzător, dotat cu resurse adecvate, pe parcursul întregii perioade de execuție, dar nu impuneau cerințe minime.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectelor.

39 În cursul procesului de execuție a proiectelor, Comisia nu a solicitat instituțiilor IFI să furnizeze (de exemplu, în rapoartele anuale de punere în aplicare) dovezi cu privire la măsurile de atenuare luate. Curtea a constatat că, în cazul a trei proiecte, asistența tehnică recomandată în sprijinul UIP nu acoperea întreaga perioadă de implementare. Această măsură de atenuare insuficientă a avut un impact negativ asupra capacității UIP și a contribuit la întârzieri.

- 40** Niciuna dintre cererile de grant auditate nu a evidențiat, în evaluarea riscurilor, riscuri de corupție (a se vedea punctul **38**). IFI includ în acordurile de grant cerința ca destinatarii fondurilor să nu recurgă la practici interzise. Două dintre cele trei IFI incluse în eșantionul Curții au recunoscut însă că fuseseră informate cu privire la patru cazuri de suspiciune de practici interzise, cum ar fi posibilitatea ca inginerii responsabili de supraveghere să fi declarat la plată un număr de ore mai mare decât cel efectiv lucrat. Una dintre IFI a investigat trei dintre aceste reclamații și a concluzionat că nu erau credibile. Cealaltă instituție încă investigă una dintre aceste reclamații la momentul auditului.
- 41** În ceea ce privește proiectele incluse în eșantion, Curtea a constatat că IFI coordonatoare examinaseră etapele și clauzele esențiale ale documentației de licitație, ale raportului de evaluare și ale contractului. Începând din 2020, BERD utilizează o platformă electronică de achiziții publice, cunoscută sub denumirea de *EBRD Client eProcurement Portal* (Portalul electronic de achiziții pentru clienți al BERD), care conține toată documentația referitoare la achiziții. Platforma a contribuit la promovarea concurenței și a transparenței.
- 42** Curtea a identificat în eșantionul său două cazuri în care supravegherea de către o IFI a procedurilor de achiziții fusese incompletă:
- IFI coordonatoare nu a solicitat acces la toate documentele achiziției pentru un grant care acoperea trei componente. Ea nu a supravegheat decât achiziția unei singure componente, considerând că, în cazul celorlalte două, supravegherea nu era necesară din următoarele motive: cea de a doua componentă se situa sub pragul aplicabil pentru achiziția de lucrări, iar cea de a treia fusese achiziționată de un stat membru al UE, IFI așteptându-se deci ca verificările să fie efectuate de autoritatea contractantă națională;
 - pentru un alt grant gestionat de o altă IFI, dezvoltatorul proiectului nu a desfășurat nicio procedură de achiziții pentru lucrări suplimentare (23 de milioane de euro) cofinanțate prin grant, ceea ce contravine Directivei UE privind achizițiile publice⁹. IFI nu a solicitat lansarea unei astfel de proceduri și a acceptat lucrări suplimentare pe baza unor ordine de modificare (instrucțiuni de modificare a contractului). Costurile materialelor suplimentare au fost determinate pe baza celei mai scăzute oferte dintre cele prezentate de doar doi furnizori.

⁹ Articolul 72 din [Directiva 2014/24/UE](#).

- 43** Instituțiile IFI solicită ofertanților câștigători să semneze un formular prin care să declare absența oricărui conflict de interese pentru contractele finanțate printr-un împrumut din partea IFI sau printr-un grant CIBV. IFI s-au bazat în principal pe această declarație pe proprie răspundere și au efectuat doar controale limitate pentru a confirma integritatea contractanților și a inginerilor responsabili de supravegherea lucrărilor. Înainte de a atribui contractele, ele au recurs însă la o bază de date cu informații privind riscurile pentru a identifica persoanele sau entitățile cu grad de risc, astfel încât să poată exclude ofertanții sancționați anterior. Banca Mondială păstrează de asemenea o [listă publică](#) a întreprinderilor și persoanelor excluse și suspendate, pe care dezvoltatorii de proiecte trebuie să o verifice.
- 44** Comisia, nefiind direct implicată în supravegherea măsurilor de diminuare a riscurilor și a procedurilor de achiziții publice, nu poate lua măsuri corective dacă IFI nu au identificat deficiențe și nu i le-au semnalat.

În cursul punerii în aplicare a proiectelor, Comisia se bazează pe supravegherea de către instituțiile financiare, care prezintă unele deficiențe

- 45** Curtea a examinat procedurile aplicate de cele trei IFI coordonatoare pentru a evalua dacă Comisia se putea baza pe activitățile de supraveghere desfășurate de acestea în cursul procesului de punere în aplicare. S-a verificat dacă IFI coordonatoare examinaseră documentația inginerilor responsabili de supraveghere pentru a se asigura că atât calitatea, cât și cantitatea lucrărilor atingeau nivelul așteptat.
- 46** IFI coordonatoare pentru proiectele incluse în eșantionul Curții se bazează pe inginerii responsabili de supraveghere în ceea ce privește certificarea calității și cantității lucrărilor și examinarea eventualelor cereri de modificare prezentate de dezvoltatorul proiectului. Este însă responsabilitatea UIP să verifice dacă inginerii respectivi își desfășoară activitatea în mod corespunzător, astfel cum a convenit prin contract dezvoltatorul de proiect (a se vedea [figura 9](#)). În activitatea lor de supraveghere a execuției lucrărilor, IFI au solicitat rapoarte periodice din partea UIP, dar nu le puteau solicita direct de la inginerii responsabili de supraveghere, care raportau către UIP. În cazul unuia dintre cele 12 proiecte incluse în eșantion, Curtea a constatat că inginerul responsabil de supraveghere certificase costuri suplimentare ale unor lucrări care nu erau conforme cu contractul inițial. Ea a observat și că unele deficiențe din lanțul de supraveghere nu au fost detectate până la efectuarea auditului său (a se vedea [caseta 4](#)).

Caseta 4

Costuri mai mari certificate de inginerul responsabil de supravegherea lucrărilor și validate de IFI

Pentru o componentă a proiectului, dezvoltatorul a semnat un contract cu un furnizor rus, în temeiul căruia acesta trebuia să livreze lucrările în termen de un an de la semnarea contractului (în septembrie 2021). În urma sancțiunilor impuse de UE Rusiei din cauza războiului de agresiune a acesteia împotriva Ucrainei, nu a mai fost posibil să se transfere fonduri către o bancă rusă. În consecință, dezvoltatorul proiectului a semnat în iunie 2023 un acord tripartit cu primul contractant și cu un alt contractant cu sediul în UE. Acordul viza transferarea responsabilităților și a obligațiilor de la primul la al doilea contractant. El includea totodată prețuri crescute, din cauza prețurilor de piață mai mari și a prelungirilor termenelor. Termenii contractului inițial nu includeau însă nicio clauză de revizuire a prețurilor.

În noiembrie 2023, prețul menționat în contract a fost majorat și mai mult pentru a acoperi costuri suplimentare legate de repararea unor bunuri deteriorate. Deși acordul de grant al IFI prevedea că bunurile trebuie să fie întotdeauna asigurate împotriva tuturor riscurilor, dezvoltatorul proiectului nu asigurase în mod corespunzător componenta finanțată.

Ca urmare a acestor doi factori, costul final, certificat de inginerul responsabil de supraveghere și acceptat ulterior de IFI, a rezultat cu 27 % mai mare decât prețul oferit în cadrul licitației.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectului.

- 47** În cererea de grant prezentată pentru un proiect rutier erau incluse măsuri de atenuare pentru compensarea emisiilor (a se vedea punctul **20**), dar ele nu au fost aplicate integral în cursul implementării (a se vedea **caseta 5**). Nici inginerul responsabil de supraveghere, nici IFI nu au considerat că această problemă reprezenta o deficiență care ar fi trebuit raportată și care ar fi necesitat acțiuni corective.

Caseta 5

Plantarea de arbori pe marginea unei autostrăzi nu a compensat suficient emisiile suplimentare de gaze cu efect de seră

O cerere de grant includea un buget de 1,05 milioane de euro pentru plantarea de arbori și pentru refacerea vegetației.

În cursul vizitei sale, Curtea a observat că drumul fusese construit, dar că lucrările de plantare a arborilor și de refacere a vegetației nu erau vizibile.

Dezvoltatorul proiectului a explicat că acestea nu au fost posibile decât în anumite zone. Curții i-au fost furnizate facturi în valoare de numai 35 000 de euro (aproximativ 3 % din bugetul de 1,05 milioane de euro). Dezvoltatorul proiectului a explicat că restul de 97 % din bugetul prevăzut pentru plantarea de arbori și pentru refacerea vegetației fusese utilizat pentru a finanța plase pentru stabilizarea pantelor (a se vedea fotografia de mai jos).

Deși, pentru refacerea vegetației, s-a utilizat o parte mai mică din bugetul alocat, dezvoltatorul proiectului a plantat mai multe plante decât se estimase inițial. Acestea au fost însă plantate pe o suprafață mult mai mică, rezultând astfel densități de vegetație prea mari pentru a fi durabile.

Imaginea 2 | Pantă protejată cu o plasă de stabilizare



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectului și a vizitei la fața locului.

- 48** IFI pot efectua verificări suplimentare prin angajarea de consultanți ad-hoc care să examineze, de exemplu, dacă lucrările ating nivelul așteptat în termeni de calitate și de cantitate. Curtea a identificat două exemple de astfel de verificări suplimentare, care au ajutat IFI să obțină o mai bună înțelegere a aspectelor tehnice ale lucrărilor. Astfel de verificări presupun costuri suplimentare pentru IFI implicate, însă Curtea a observat că sunt cu adevărat utile, în special pentru monitorizarea proiectelor complexe.
- 49** În temeiul dispozițiilor în vigoare, Comisia se bazează pe activitățile de supraveghere desfășurate de IFI pentru a se asigura că plata granturilor se face în funcție de costurile eligibile. Când acestea sunt însă validate de IFI așa cum se descrie în [caseta 4](#), Comisia nu dispune de suficiente mijloace pentru a detecta eventualele cazuri de utilizare abuzivă a fondurilor UE atunci când proiectele sunt puse în aplicare în cadrul gestiunii indirecte și pentru a lua măsurile corective necesare, decât dacă decide să ia măsuri specifice, cum ar fi să realizeze vizite de monitorizare și controale.

Comisia nu dispune de proceduri eficace pentru monitorizarea întârzierilor și pentru asigurarea vizibilității UE și a durabilității

Comisia nu dispune de informații suficient de detaliate și de actualizate cu privire la întârzierile înregistrate în punerea în aplicare a proiectelor

- 50** În conformitate cu normele de guvernanță ale CIBV, Comisia nu monitorizează în mod direct punerea în aplicare a granturilor, această responsabilitate revenindu-le instituțiilor IFI. Comisia se bazează, în schimb, pe mai multe mecanisme pentru a colecta informații. Curtea a evaluat dacă Comisia a obținut date actualizate și complete pentru a supraveghea punerea în aplicare a proiectelor.

- 51** În fiecare an, IFI coordonatoare încarcă în Sistemul de monitorizare și de informare un raport anual de punere în aplicare pentru fiecare proiect care beneficiază de un grant CIBV și actualizează informațiile raportate. Pentru toate proiectele incluse în eșantion, cu excepția unuia, Curtea a constatat că informații precum datele, stadiul de execuție și sumele introduse în platformă nu erau actualizate. În plus, s-a observat că, de multe ori, rapoartele anuale încărcate nu prezentau în detaliu progresele înregistrate de proiecte și problemele de implementare care au dus la întârzieri. În 2021, Comisia a introdus o secțiune specifică pentru explicarea întârzierilor, dar Curtea a constatat că termenele stabilite pentru soluționarea problemelor erau prea optimiste în cazul a cinci proiecte din eșantionul său.
- 52** Din 2019 încoace, Comisia a organizat de două ori pe an reuniuni cu IFI coordonatoare pentru a discuta despre principalele provocări, inclusiv despre întârzieri. Procesele-verbale ale acestor reuniuni sunt însă succinte și nu descriu în mod adecvat toate problemele majore legate de punerea în aplicare. Comisia organizează reuniuni bianuale și cu dezvoltatorii de proiecte pentru a discuta despre obiectivele intermediare convenite. Aceste obiective nu sunt însă decât indicative și sunt frecvent amânate în cursul punerii în aplicare.
- 53** Comisia nu a efectuat nicio vizită de monitorizare axată pe rezultate pentru a verifica proiectele din domeniul transporturilor și pentru a obține în mod direct informații legate de performanța acestora. Delegațiile UE din cele patru țări incluse în eșantion nu au jucat niciun rol oficial în monitorizarea proiectelor, însă ele au ținut la curent serviciile centrale ale Comisiei cu privire la reuniunile cu IFI coordonatoare, cu dezvoltatorii de proiecte sau cu autoritățile competente. Curtea a observat că aceste delegații ale UE dispuneau de o imagine de ansamblu generală asupra punerii în aplicare, inclusiv asupra întârzierilor, dar nu erau informate în mod sistematic cu privire la detaliile tehnice.
- 54** Consultanții care lucrează pentru secretariatul CIBV (biroul însărcinat cu coordonarea între Comisie și instituțiile financiare) au reprezentanți în țară care transmit Comisiei rapoarte lunare. Aceste rapoarte succinte se bazează pe informațiile comunicate de birourile naționale ale IFI și de UIP ale dezvoltatorilor de proiecte și conțin informații similare celor comunicate de instituțiile IFI (a se vedea punctul [51](#)). Curtea a identificat diferențe în ceea ce privește acuratețea și promptitudinea cu care aceste rapoarte lunare evidențiau problemele de implementare (a se vedea exemplele din [caseta 6](#)).

Caseta 6

Exemple de inconsecvențe în raportarea către Comisie a problemelor legate de punerea în aplicare

Pentru unul dintre cele 12 proiecte incluse în eșantion, UIP a primit, la sfârșitul lunii februarie 2024, confirmarea că inginerul urma să retragă certificarea unei serii de lucrări efectuate în 2023, din cauză că se utilizase un beton care nu fusese aprobat. La momentul auditului Curții în 2025, nu se luase încă o decizie cu privire la nevoia de a demola sau nu lucrările respective. Există astfel riscul ca proiectul să fie și mai mult întârziat, aspect care însă nu a fost inclus în rapoartele lunare ale biroului de coordonare transmise Comisiei și nici în raportul anual de punere în aplicare pe 2024 al IFI.

În schimb, Curtea a identificat un exemplu de raportare în care biroul de coordonare a evidențiat suspendarea lucrărilor din cauza calității slabe a betonului. Această problemă a fost raportată Comisiei în iunie 2025, la două luni după ce fusese constatată.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectelor și a vizitelor la fața locului.

- 55** În fiecare cerere de grant inclusă în eșantion, dezvoltatorii de proiecte au inclus un număr limitat de indicatori de realizare și de indicatori de efecte. Ei nu au inclus indicatori de impact, întrucât Comisia nu îi considera utili pentru monitorizarea progreselor. Indicatorii incluși sunt relevanți, însă nouă cereri aprobate nu cuprindeau indicatori care să reflecte toate componentele lucrărilor ce trebuiau realizate (a se vedea exemplul din [caseta 7](#)). Începând din 2021, Comisia a definit indicatori comuni de performanță și, în octombrie 2025, încă lucra la o metodologie de agregare a rezultatelor.

Caseta 7

Exemplu de indicatori care nu acoperă cu acuratețe toate componentele proiectului

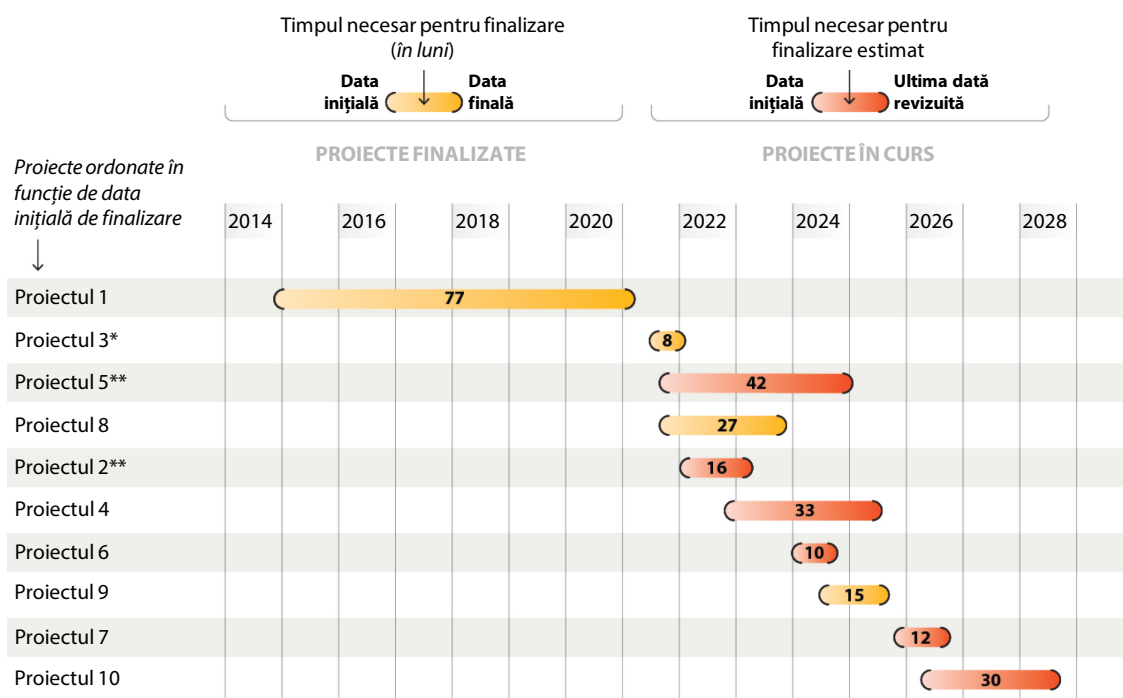
În cazul unui proiect de reabilitare a unui tronson de cale ferată, cererea menționa drept realizare preconizată lungimea totală a coridorului (148 km), nu cei 66,8 km care făceau obiectul lucrărilor planificate. În plus, ea nu menționa lucrările suplimentare planificate de dezvoltatorul proiectului, cum ar fi numărul de tuneluri, de poduri și de gări care urmau să fie reabilitate. De asemenea, nu se stabilise nicio valoare-țintă pentru indicatorii de efecte referitori la numărul de pasageri și de tone de mărfuri pe an. Cerința privind viteza, care se numără printre criteriile [rețelei europene de transport](#), nu se regăsea la nivelul indicatorilor.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectului.

Comisia nu dispune de suficiente mijloace pentru a asigura punerea în aplicare în timp util

- 56** Curtea a evaluat dacă Comisia a conceput și a pus în aplicare măsuri eficace pentru reducerea întârzierilor.
- 57** Începând din 2015, Comisia utilizează un tablou de bord cunoscut sub numele de „connectivity runner”, menit să ofere o imagine de ansamblu asupra punerii în aplicare a proiectelor din domeniul conectivității. Acesta include coduri de culoare de tip semafor pentru monitorizarea respectării termenelor de execuție a lucrărilor. [Figura 11](#) arată că toate proiectele din eșantionul Curții au înregistrat întârzieri. Deși toate UIP, cu excepția uneia, au beneficiat de asistență tehnică, tot s-au înregistrat întârzieri. La momentul auditului, șase proiecte se confruntau cu întârzieri majore (de peste doi ani), în principal din cauză că, în timpul punerii în aplicare, au trebuit să se facă modificări la nivelul proiectărilor detaliate. Aceste întârzieri au fost în multe situații exacerbate de întârzieri în acordarea autorizațiilor.

Figura 11 | Întârzieri în finalizarea proiectelor (comparație între data inițială prevăzută pentru finalizare și data finală/revizuită cel mai recent)



Notă: două proiecte nu sunt incluse în figura 11 deoarece data lor de finalizare nu era încă actualizată.

* Unitatea de implementare a proiectului (UIP) nu a beneficiat de asistență tehnică.

** Contractanții nu au furnizat încă estimări actualizate care să țină seama de întârzierile reale.

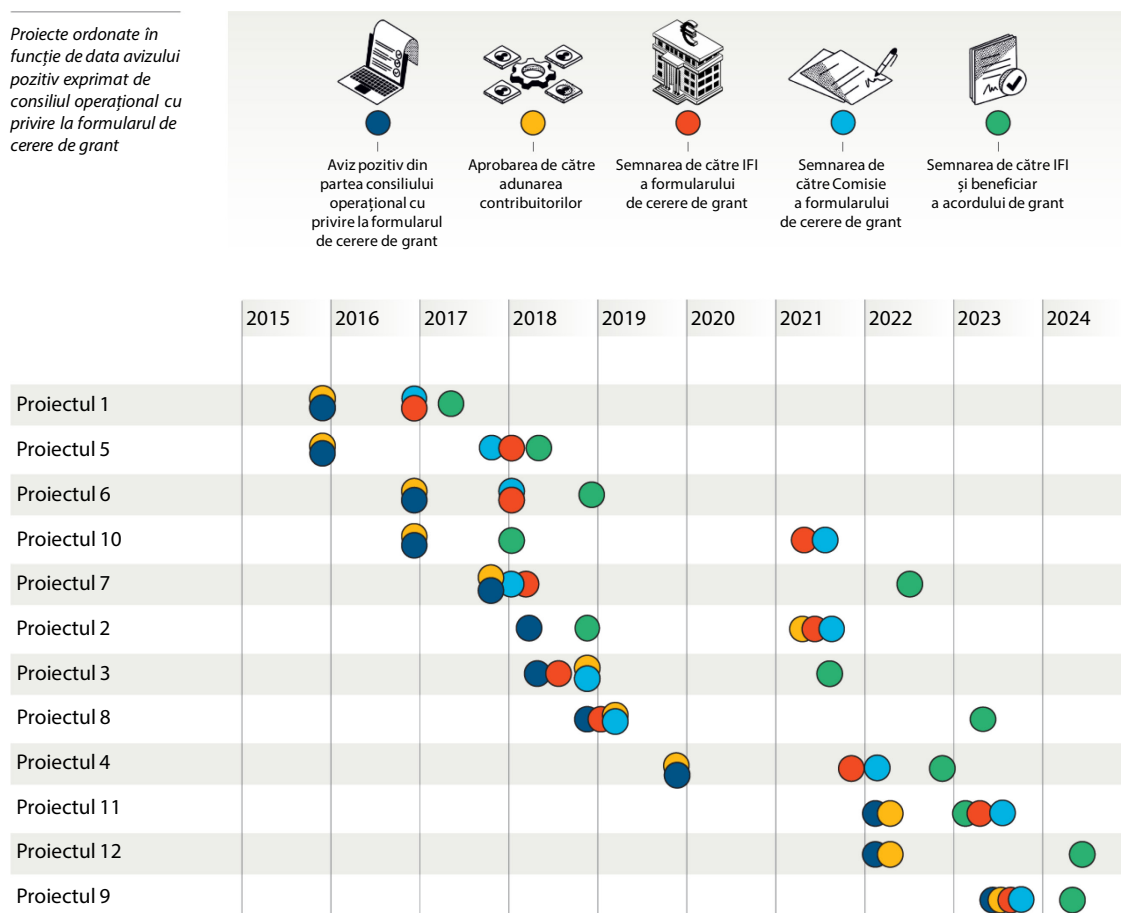
Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației contractuale disponibile în iunie 2025.

58 În iulie 2020, Comisia a trimis instituțiilor IFI și autorităților naționale scrisori cu privire la trei dintre proiectele incluse în eșantion, în special pentru a solicita calendare actualizate ale implementării. După luna iulie 2020, Comisia a trimis cereri similare cu privire la alte două proiecte incluse în eșantion. În majoritatea cazurilor, ea a primit răspunsuri generale însoțite de calendare actualizate. În pofida acestor scrisori, după actualizările prezentate au apărut totuși noi întârzieri.

59 Întârzierile în efectuarea plăților au avut de asemenea repercusiuni asupra punerii în aplicare. După ce un grant este aprobat de consiliul operațional și, ulterior, de adunarea contribuitorilor, Comisia și IFI coordonatoare semnează formularul de cerere de grant. Fondurile nu sunt însă puse la dispoziția dezvoltatorului proiectului decât după semnarea și – în unele țări – ratificarea acordului de grant de către autoritățile naționale (a se vedea [figura 12](#)). Ratificarea poate și ea să prelungească procesul (de exemplu, cu un an în Bosnia și Herțegovina). Acest lucru depinde de autoritățile naționale. Dezvoltatorii a cinci proiecte din eșantionul Curții au trebuit să avanseze fonduri, în principal din cauză că acordurile de grant nu fuseseră semnate sau ratificate.

Figura 12 | Întârzieri între aprobarea grantului și semnarea acordului de grant

Proiecte ordonate în funcție de data avizului pozitiv exprimat de consiliul operațional cu privire la formularul de cerere de grant



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor comunicate de Comisie și de IFI până în iunie 2025.

60 Plățile efectuate de Comisie corespund prefinanțărilor transferate în contul Fondului comun gestionat de BERD. IFI ar trebui să prevadă plățile în funcție de nevoile reale, însă Curtea a identificat șase cazuri în care Comisia a plătit granturile pe baza unor previziuni ale IFI în care se solicitau sume mai mari decât cele justificate de progresul financiar și fizic al proiectelor. Drept rezultat, banii au fost transferați prea devreme către Fondul comun (a se vedea exemplul din [caseta 8](#)). Comisia a explicat că se bazează în principal pe previziunile IFI înainte de a valida cererile de plată în Fondul comun.

Caseta 8

Exemplu de prefinanțare inutil de ridicată din partea Comisiei

Pentru un proiect, Comisia a transferat în octombrie 2024 către Fondul comun 63 % din suma totală corespunzătoare prefinanțării de 52 de milioane de euro, pe baza previziunilor IFI. Acestea erau însă excesiv de optimiste, deoarece, până la momentul vizitei Curții în iunie 2025, nu fuseseră suportate niciun fel de costuri din cauză că nu se semnase contractul de lucrări.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectului.

Au fost lansate numeroase proiecte, dar progresele înregistrate în direcția conectării Balcanilor de Vest cu UE sunt lente, iar durabilitatea proiectelor se află în pericol

- 61** La zece ani de la aprobarea primelor proiecte în domeniul transporturilor în cele patru țări incluse în eșantion, Curtea a examinat dacă cele 12 proiecte pe care le-a auditat obținuseră rezultate tangibile. Ea a evaluat și dacă Comisia definise indicatori de proiect pentru a monitoriza progresele fiecărui proiect și progresul la nivel de ansamblu. Eșantionul Curții include șapte coridoare (a se vedea [anexa II](#)).
- 62** Pentru a monitoriza progresul în ansamblu, Comisia a stabilit trei indicatori principali¹⁰ (creșterea PIB-ului, valoarea comerțului cu bunuri și servicii și un indice al dezvoltării umane), dar nu a colectat și raportat niciodată date în acest sens. În plus, indicatorii stabiliți nu permit o evaluare pertinentă a efectelor specifice ale proiectelor CIBV asupra dezvoltării socioeconomice și asupra competitivității în Balcanii de Vest (care reprezintă obiectivul general), deoarece această dezvoltare este influențată de diverși factori externi, inclusiv un sprijin amplu din afara CIBV.

¹⁰ Programe de acțiune multinaționale pentru anii 2016, p. 10; 2017-2018, p. 11; 2018-2019, p. 13; 2020, p. 8.

- 63** În sectorul transporturilor, obiectivul specific al CIBV este de a îmbunătăți conectivitatea atât în Balcanii de Vest, cât și între această regiune și UE¹¹. La semnarea Tratatului de instituire a Comunității transporturilor¹², țările din Balcanii de Vest s-au angajat să respecte obiectivele rețelei europene de transport¹³, printre care se numără finalizarea rețelei centrale până în 2030¹⁴. Or, Comisia nu a colectat informații cu privire la finalizarea [rețelei europene centrale de transport](#) în Balcanii de Vest (a se vedea punctul [17](#)), cum ar fi gradul de finalizare (de exemplu, lungimea tronsoanelor finalizate și operaționale pentru fiecare coridor) și conformitatea cu standardele rețelei pentru coridoarele care beneficiază de sprijin. Ea se bazează pe rapoartele [Comunității transporturilor](#), care nu includ astfel de informații detaliate pentru fiecare coridor. Acestea nu sunt disponibile decât la cerere și nu au fost utilizate de Comisie pentru a monitoriza efectele specifice ale finanțării în cadrul CIBV.
- 64** Comunitatea transporturilor, o organizație internațională care promovează cooperarea regională în domeniul transporturilor între Uniunea Europeană și Balcanii de Vest, publică din 2021 rapoarte anuale privind implementarea [rețelei europene de transport](#) în Balcanii de Vest. Aceste rapoarte indică progrese de ansamblu lente în punerea în aplicare a tuturor standardelor (a se vedea [caseta 9](#)).

¹¹ Programe de acțiune multinaționale pentru anii [2015-2016](#), p. 4; [2016](#), p. 10; [2017-2018](#), p. 11; [2018-2019](#), p. 13; și [2020](#), p. 8.

¹² Articolul 1 și anexa I.1 la [Tratatul de instituire a Comunității transporturilor](#).

¹³ Articolul 38 alineatul (3) și articolul 39 din [Regulamentul \(UE\) nr. 1315/2013](#), astfel cum a fost abrogat prin [Regulamentul \(UE\) 2024/1679](#).

¹⁴ Articolul 6 alineatul (1) litera (a) din [Regulamentul \(UE\) 2024/1679](#).

Caseta 9

Progrese în direcția atingerii standardelor rețelei europene de transport în Balcanii de Vest

Printre standardele rețelei europene de transport se numără:

- electrificarea rețelei feroviare – 65 % din rețeaua centrală era electrificată în 2024 (față de 73 % în 2021, primul an în care au fost disponibile date);
- o viteză minimă pentru trenurile de marfă de 100 km/h până, cel târziu, în 2030 – 60 % din rețeaua centrală respecta această cerință în materie de viteză (față de 72 % în 2021);
- părți carosabile distincte pentru cele două sensuri de trafic rutier, separate una de cealaltă printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului, precum și zone de odihnă la intervale de 100 km pe autostrăzi până, cel târziu, în 2030 – în 2024, 54 % din rețeaua centrală respecta aceste standarde (față de 45 % în 2021).

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza [Regulamentului \(UE\) 2024/1679](#) și a rapoartelor pe 2022 și pe 2024 ale Comunității transporturilor privind progresul extinderilor orientative ale rețelelor TEN-T globale și centrale în Balcanii de Vest.

- 65** Pentru cele patru țări incluse în eșantion, Comisia a aprobat 43 de granturi pentru investiții între 2015 și iunie 2025 în sectorul transporturilor. Până în iunie 2025, 22 dintre aceste investiții începuseră și șase erau finalizate. Patru dintre acestea din urmă sunt proiecte rutiere din eșantionul Curții care au s-au desfășurat în Bosnia și Herțegovina și în Macedonia de Nord și care au fost deschise traficului. În cazul a patru proiecte care aveau termen de finalizare după momentul auditului, este prea devreme pentru a evalua realizările, iar cu privire la celelalte opt proiecte (dintre care patru finalizate și patru care ar fi trebuit să fie finalizate) tabloul este eterogen. Trei proiecte își atinseseră pe deplin obiectivele, două le atinseseră parțial, iar trei nu erau operaționale. [Anexa III](#) oferă mai multe informații cu privire la realizările obținute de cele 12 proiecte incluse în eșantion și la operabilitatea acestora la momentul auditului.

66 Conexiunile în cadrul coridoarelor vizate de proiectele din eşantionul Curtii nu progresează cu aceeaşi viteză (a se vedea [tabelul 1](#)). În Serbia, sprijinul pentru sectorul feroviar se află în mare parte în faza de planificare, în vederea modernizării la standardele UE¹⁵. În Macedonia de Nord, un tronson feroviar de 23 km la frontiera bulgară pentru care lucrările ar fi trebuit să înceapă în 2024 nu a fost încă construit, data planificată pentru finalizare fiind 2030. În ceea ce priveşte Bosnia şi Herţegovina, Comisia a suspendat în iunie 2022 două proiecte aprobate iniţial (inclusiv tronsoane neconectate ale coridorului Vc), din cauza situaţiei politice din Republica Srpska, entitatea administrativă care se întinde în partea de nord a ţării. În Kosovo, situaţia infrastructurii feroviare la momentul auditului era mai rea decât înainte de lansarea proiectului. Traficul este perturbat din 2020 din cauza prăbuşirii unor tuneluri în timpul lucrărilor. În plus, nu este prevăzută nicio dată de începere a lucrărilor în partea de nord a Kosovoului. La momentul auditului (iunie 2025), lipseau în continuare sistemele de semnalizare şi de electrificare.

¹⁵ Fişă informativă privind coridorul feroviar X, CBIV.

Tabelul 1 | Stadiul actual al rețelei europene centrale de transport vizate de proiectele din eșantionul Curții

Coridorul din rețeaua centrală	Țara	Lungimea totală (km)	Lungimea tronsonului finalizat (km)	Lungimea tronsonului operațional (km)	Lungimea tronsonului cofinanțat de UE (km)	Proiectele vizând coridorul incluse în eșantion
Coridorul rutier Vc	Bosnia și Herțegovina	323,5	144,2	133,3	119,9	3 proiecte cu o lungime totală de 19,9 km
Axa feroviară 10	Kosovo	148,0	0,0	0,0	100,2	2 proiecte cu o lungime totală de 100,2 km
Coridorul feroviar X	Serbia	513,0	0,0	513,0	256,1	1 proiect cu o lungime de 17,7 km
Coridorul feroviar Xc	Serbia	104,0	0,0	0,0*	104,0	1 proiect cu o lungime de 90 km
Coridorul rutier VIII	Macedonia de Nord	308,0	286,0	286,0	47,2	2 proiecte cu o lungime totală de 47,2 km
Coridorul feroviar VIII	Macedonia de Nord	261,0	30,5	30,5	57,4	1 proiect cu o lungime de 23 km

Notă: *Trenurile circulă în condiții speciale pe durata desfășurării lucrărilor de construcții. Acest tabel nu include cele două proiecte legate de căi navigabile interioare din eșantionul Curții, care vizează coridorul Rin-Dunăre.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza informațiilor de la Comunitatea transporturilor, din Sistemul de monitorizare și de informare și de la dezvoltatorii proiectelor; situația din septembrie 2025.

67 În plus, Curtea a constatat că durabilitatea a șapte proiecte incluse în eșantion nu era garantată pe deplin din cauza procedurilor administrative în curs, a lipsei de fonduri pentru continuarea investițiilor, a unei întrețineri insuficiente sau a neutilizării infrastructurilor (a se vedea *anexa III*). *Caseta 10* prezintă un exemplu de infrastructură neutilizată.

Caseta 10

Un tunel fără acces rutier pune în pericol durabilitatea

Eșantionul Curții includea un tunel de 3,2 km pentru care principalele lucrări de infrastructură fuseseră finalizate în septembrie 2023. La momentul vizitei de audit, se instalau echipamente electromecanice pentru finalizarea proiectului, dar tunelul încă nu este conectat la rețelele rutiere adiacente finanțate de alți donatori. Există astfel riscul nu numai ca tunelul să rămână neutilizat timp de mai mulți ani din cauza întârzierilor în lucrările rutiere adiacente, ci și ca acesta să necesite întreținere și protecție împotriva eventualelor daune.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza documentației proiectelor și a vizitei la fața locului.

Rolul CIBV este vizibil, dar nu același lucru se poate spune și despre sprijinul UE

- 68** Toți destinatarii finanțării din partea UE au obligația generală de a preciza originea fondurilor și de a asigura vizibilitatea ajutorului primit de la UE¹⁶. Curtea a examinat dacă proiectele din eșantionul său au evidențiat în mod corespunzător finanțarea din partea UE prin utilizarea unor mijloace de comunicare adecvate, cum ar fi platformele de comunicare socială, evenimente, rapoarte și panouri de afișare. Acestea din urmă trebuie amplasate lângă căile de acces la situl în care se desfășoară o acțiune și trebuie să rămână la fața locului din momentul demarării acestora până la șase luni de la finalizarea ei¹⁷.
- 69** Pentru cele 12 proiecte incluse în eșantionul Curții, cu două excepții, se amplasaseră panouri de afișare care menționau sprijinul UE. În cazul unuia dintre cele două proiecte unde vizibilitatea UE era problematică, contractantul pusese la dispoziția publicului două panouri publicitare, care nu menționau însă decât sprijinul din partea IFI coordonatoare.

¹⁶ Articolele 24 și 25 din [Regulamentul de punere în aplicare \(UE\) nr. 447/2014 al Comisiei](#) și articolul 18 alineatul (1) din [Regulamentul \(UE\) 2021/1529](#).

¹⁷ [Communication and visibility manual for European Union external actions](#), 2009, p. 20; [Communication and visibility in EU-financed external actions](#), 2018, p. 21.

- 70** IFI trebuie să includă în rapoartele lor anuale de punere în aplicare costurile suportate în legătură cu activitățile de vizibilitate. Astfel de informații financiare lipseau pentru patru granturi incluse în eșantion supravegheate de două IFI. Prin urmare, era imposibil să se evalueze activitățile desfășurate în vederea asigurării vizibilității UE și eficacitatea acestora. Pentru unul dintre aceste granturi, IFI coordonatoare a explicat că nu s-au cheltuit deloc fonduri din CIBV pentru acțiuni de vizibilitate, deși, potrivit cererii de grant, ar fi trebuit consacrat în acest scop un buget de 20 000 de euro.
- 71** Pentru alte trei granturi din eșantionul Curții, o IFI desemnase o persoană responsabilă de coordonarea activităților de vizibilitate, de organizarea de evenimente și de crearea de conținut (de exemplu, materiale video, conținut multimedia, fotografii și mesaje pe platformele de comunicare socială). Curtea a constatat că IFI utilizase bugetele prevăzute pentru vizibilitate în cadrul granturilor pentru a remunera persoana respectivă pentru promovarea în special a activităților IFI în Balcanii de Vest și doar într-o măsură limitată a sprijinului UE. Un raport intern de monitorizare solicitat de Comisie a indicat de asemenea că sprijinul în temeiul CIBV este asociat în principal cu IFI, nu cu UE.

- 72** Curtea a observat un exemplu pozitiv de acțiune menită să îmbunătățească vizibilitatea UE: delegația UE în Bosnia și Herțegovina a propus adăugarea unor panouri suplimentare de afișaj pe lângă cele care sunt obligatorii în timpul lucrărilor de construcție în temeiul orientărilor UE privind vizibilitatea. În urma negocierilor, două IFI au convenit asupra unui mesaj comun cu care toți donatorii au fost de acord (a se vedea [imaginea 3](#)).

Imaginea 3 | Mesaj pe un panou de afișaj: „Ajutăm Bosnia și Herțegovina să construiască coridorul 5C (Vc)”



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Prezentul raport a fost adoptat de Camera III, condusă de domnul George Marius Hyzler, membru al Curții de Conturi, la Luxemburg, în ședința sa din 28 aprilie 2026.

Pentru Curtea de Conturi

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

Tony Murphy
Președinte

Anexe

Anexa I – Informații despre audit

Comisia sprijină sectorul transporturilor din Balcanii de Vest prin intermediul CIBV

- 01** În 2008, [Consiliul](#) a încurajat Comisia și instituțiile financiare internaționale (IFI) să pună în comun resurse și să finanțeze proiecte vizând infrastructura prioritară din Balcanii de Vest. Țările din Balcanii de Vest – Albania, Bosnia și Herțegovina, Kosovo¹, Muntenegru, Macedonia de Nord și Serbia – se află în centrul [politicii de extindere a UE](#).
- 02** În parteneriat cu Banca Europeană de Investiții ([BEI](#)), cu Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare ([BERD](#)) și cu Banca de Dezvoltare a Consiliului Europei, precum și cu aprobarea statelor membre ale UE, Comisia a lansat în decembrie 2009 Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest (CIBV) cu scopul de a coordona și a canaliza printr-un punct unic de intrare sprijinul tehnic și financiar acordat de donatori pentru țările din Balcanii de Vest. Cadrul CIBV permite mobilizarea de investiții suplimentare combinând granturi² cu împrumuturi³ prin intermediul Fondului comun european pentru Balcanii de Vest (denumit în continuare „Fondul comun”)⁴.
- 03** Ulterior, s-au alăturat CIBV și banca germană de dezvoltare *Kreditanstalt für Wiederaufbau*, Fondul European de Investiții, *Agence française de développement* și Grupul Băncii Mondiale – inclusiv Corporația Financiară Internațională.

¹ Această denumire nu aduce atingere pozițiilor privind statutul și este conformă cu [Rezoluția Consiliului de Securitate al ONU 1244/1999](#), precum și cu [Avizul](#) Curții Internaționale de Justiție privind declarația de independență a Kosovoului.

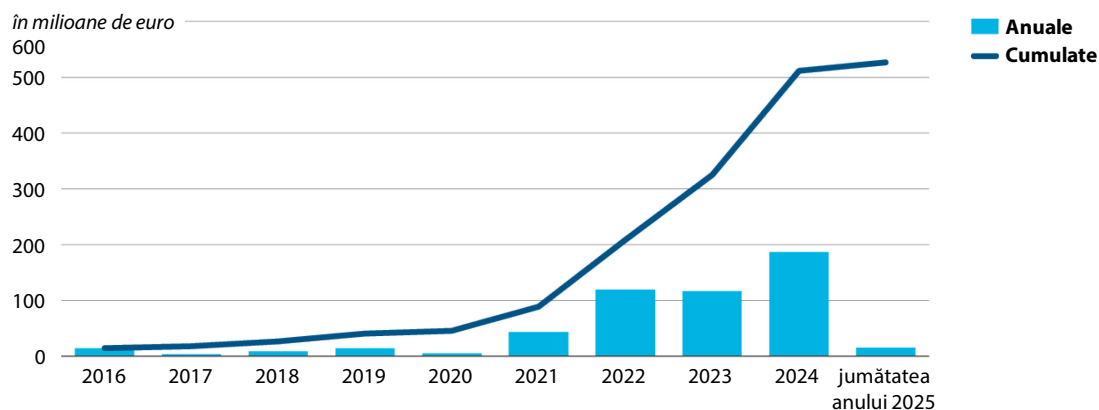
² Concluziile Consiliului, 2008, [Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest](#).

³ *Annex to the Commission implementing decision adopting a multi-country action programme for Connectivity for the year 2020*, p. 4.

⁴ *The European Investment Bank in the Western Balkans*, p. 17.

- 04** În cadrul [procesului de la Berlin](#) instituit în 2014, Comisia a recunoscut importanța conectării Balcanilor de Vest la [rețeaua europeană centrală de transport](#) prin investiții în proiecte de infrastructură strategică de transport, cu scopul de a remedia deficitul de infrastructură din regiune.
- 05** CIBV este o platformă pentru elaborarea, selectarea și finanțarea proiectelor de investiții strategice în Balcanii de Vest.
- 06** Prin CIBV, Comisia sprijină șase sectoare (transportul durabil, energia curată, mediul și clima, sectorul privat, capitalul uman și un viitor digital) în Balcanii de Vest. O infrastructură mai bună contribuie la reducerea [deficitului de investiții](#) și reprezintă un pas înainte către îndeplinirea criteriilor de aderare la UE⁵. Din 2015 până la jumătatea anului 2025, Comisia a plătit 527 de milioane de euro din instrumentele de asistență pentru preaderare IPA II și IPA III către Fondul comun pentru proiecte în domeniul transporturilor (a se vedea [figura 1](#)).

Figura 1 | Plățile cumulate și cele anuale ale UE către Fondul comun pentru proiecte în domeniul transporturilor (din 2016 până la jumătatea anului 2025)



Notă: Comisia nu a efectuat nicio plată în 2015.

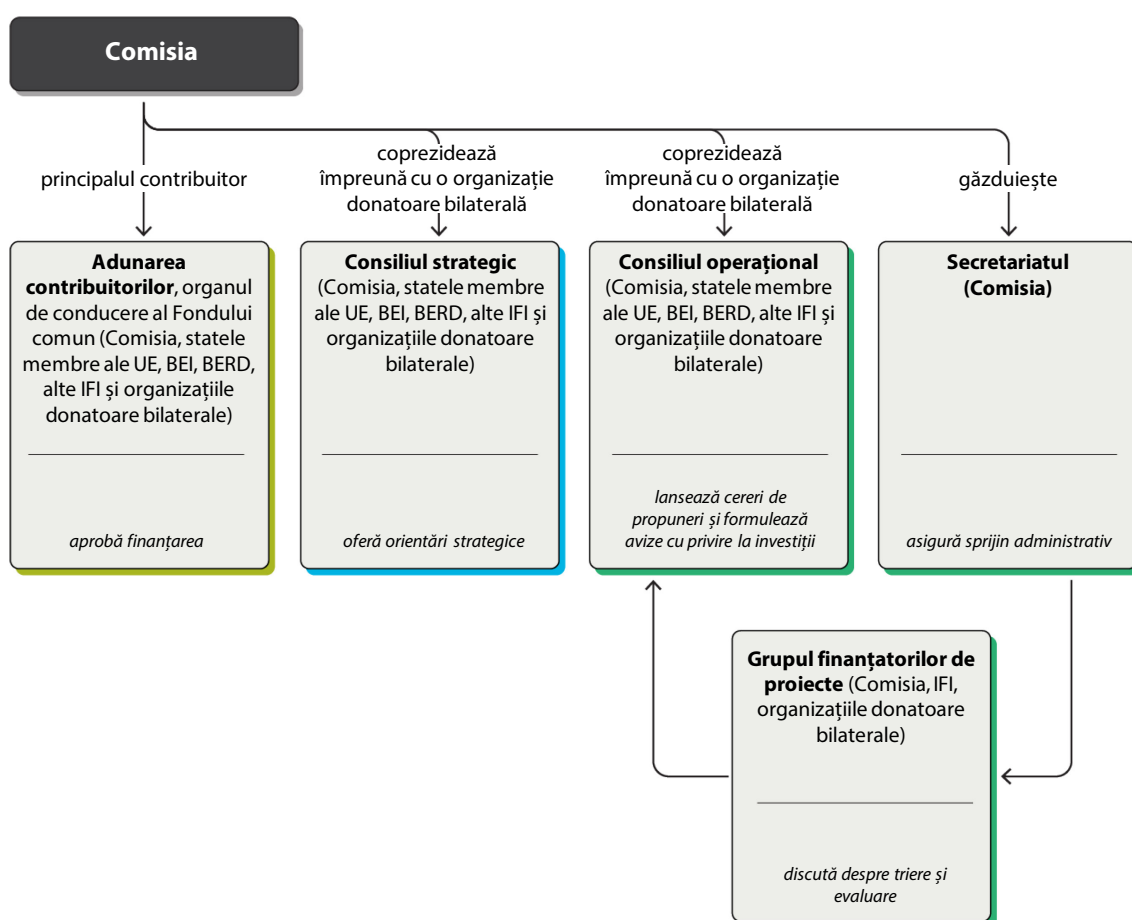
Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din previziunile din ianuarie 2026 ale Fondului comun.

⁵ Documentele de lucru ale serviciilor Comisiei referitoare la rapoartele din 2020 privind [Bosnia și Herțegovina](#), p. 93, [Kosovo](#), p. 95, [Serbia](#), p. 86 și [Macedonia de Nord](#), p. 55 și 76.

Roluri și responsabilități

- 07** Fondul comun reunește contribuțiile Comisiei, ale mai multor instituții financiare internaționale și ale unor organizații donatoare bilaterale. BERD și BEI (în calitate de coadministratori) au sarcina de a gestiona Fondul comun. Aceste două IFI colaborează de multă vreme la crearea, realizarea și punerea în aplicare a CIBV⁶. Principalele organisme de guvernanta ale CIBV sunt adunarea contribuitorilor, consiliul strategic, consiliul operațional și grupul finanțatorilor de proiecte. **Figura 2** sintetizează rolurile și componența principalelor organisme ale CIBV în care Comisia joacă și ea un rol.

Figura 2 | Rolul Comisiei în guvernanta CIBV



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza Regulamentului de procedură al CIBV.

⁶ Annex to the *Commission Implementing Decision adopting a multi-country action programme for Connectivity for the year 2020*, p. 13.

- 08** În calitate de principal contribuitor, Comisia joacă un rol esențial în procesul decizional al CIBV. De la înființarea Fondului comun și până în 2024, Comisia a contribuit la acesta cu 898,6 milioane de euro (reprezentând 85,9 % din totalul contribuțiilor) pentru toate sectoarele, inclusiv cel al transporturilor⁷. Ea oferă granturi pentru mobilizarea de împrumuturi din partea IFI în vederea cofinanțării proiectelor selectate, cu scopul de a consolida conectivitatea în Balcanii de Vest.
- 09** La momentul auditului Curții, Comisia ca atare (Direcția Generală Extindere și Vecinătate Estică – DG ENEST) dispunea de o echipă responsabilă de toate investițiile publice, inclusiv în sectorul transporturilor. La nivel de țară, fiecare delegație a UE dispune de o persoană de contact care coordonează activitățile CIBV și poate să recurgă și la personal specializat. Comisia a angajat consultanți (biroul de coordonare pentru instituțiile financiare) care să ofere sprijin în domenii precum procedura de triere, activitățile de secretariat (organizarea de reuniuni) și monitorizarea proiectelor prin intermediul reprezentanților per țară.
- 10** Autoritățile naționale solicită granturi în beneficiul dezvoltatorilor de proiecte. Dezvoltatorii sunt responsabili de elaborarea și punerea în aplicare a proiectelor, inclusiv de studii, achiziții publice și supravegherea lucrărilor.
- 11** În calitate de IFI coordonatoare, BERD, BEI și Banca Mondială erau responsabile de coordonarea împrumuturilor pentru proiectele incluse în eșantion și de supravegherea punerii acestora în aplicare. Cele trei IFI auditate sunt reprezentate în țările beneficiare prin birouri locale sau regionale și furnizează sprijin ad-hoc de la sediile centrale.

Sfera și abordarea auditului

- 12** În anii precedenți, Curtea a publicat mai multe rapoarte privind Balcanii de Vest, printre care: un raport de audit privind [asistența pentru preaderare în vederea consolidării capacității administrative](#) și un altul referitor la [statul de drept](#), precum și un avis privind instituirea [Mecanismului de reformă și creștere](#).

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

13 În cadrul auditului care face obiectul prezentului raport, Curtea a examinat dacă Comisia s-a asigurat că CIBV contribuie în mod eficace la dezvoltarea, în Balcanii de Vest, a unei infrastructuri de transport conectate la rețeaua centrală a UE. Curtea a urmărit să determine dacă Comisia instituise pentru CIBV proceduri prin care să asigure eficacitatea în:

- selectarea proiectelor de transport;
- supravegherea punerii în aplicare a proiectelor;
- monitorizare și raportare.

14 Auditul nu a acoperit nici finanțarea din Mecanismul de reformă și creștere, deoarece acesta a fost instituit în 2024, nici procedurile de acordare a granturilor pentru asistență tehnică. În plus, Curtea nu a verificat exactitatea cheltuielilor aferente proiectelor, întrucât, până la sfârșitul auditului, Comisia nu aprobase pe plan financiar niciunul dintre proiectele incluse în eșantion.

15 Auditul acoperă o perioadă de 10 ani: de la primele cereri de grant depuse în 2015 până la momentul vizitelor Curții la fața locului din iunie 2025. Între 2015 și jumătatea anului 2025, Comisia a angajat 2 665 de milioane de euro pentru 55 de proiecte din domeniul transporturilor din Balcanii de Vest. Fondurile UE angajate în cele patru țări vizitate de Curte (Bosnia și Herțegovina, Kosovo, Macedonia de Nord și Serbia) s-au ridicat la 2 115 milioane de euro în total (a se vedea [tabelul 1](#)).

Tabelul 1 | Granturi în temeiul Cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest aprobate (din 2015 până la jumătatea anului 2025), în milioane de euro

Țara	Suma totală aprobată din partea UE	Suma totală de la UE inclusă în eșantionul Curții (din cea aprobată)
Bosnia și Herțegovina	914,8	61,5
Kosovo	158,6	55,8
Macedonia de Nord	292,9	84,6
Serbia	748,6	139,7
Total	2 114,9	341,6

Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor din sistemul de monitorizare și de informare al Comisiei.

- 16** Curtea a inclus în eșantion 12 proiecte din domeniul transporturilor din cadrul rețelei europene centrale de transport (a se vedea [anexa II](#)), în valoare de 341,6 milioane de euro (16,2 % din totalul fondurilor angajate pentru transporturi în țările incluse în eșantion). Proiectele au fost selectate pe baza materialității și în funcție de nivelul lor de execuție, pentru a se examina, în măsura posibilului, proiecte aflate într-un stadiu avansat și proiecte legate de rețele de diferite tipuri (rutiere, feroviare și căi navigabile interioare).
- 17** Curtea a examinat procedurile aferente CIBV. Ea a analizat în mod specific: rolul Comisiei în cadrul procedurilor de triere și de selecție; procedurile utilizate de IFI coordonatoare pentru a asigura o supraveghere eficace în timpul procesului de achiziții publice și al punerii în aplicare a proiectelor (două etape delegate de Comisie către aceste instituții); și modalitățile de monitorizare utilizate pentru informarea Comisiei, cum ar fi Sistemul de monitorizare și de informare, rapoartele de monitorizare și procesele-verbale ale reuniunilor.
- 18** Pentru a-și valida constatările, Curtea a coroborat probe de audit obținute în urma examinărilor documentare, a interviurilor, a vizitelor la fața locului și a datelor din Sistemul de monitorizare și de informare. [Metodologia de audit](#) a Curții este conformă cu standardele internaționale de audit adoptate de [Organizația Internațională a Instituțiilor Supreme de Audit](#) (*International Organization of Supreme Audit Institutions* – INTOSAI).

19 Comisia a angajat sume considerabile pentru infrastructură în toate sectoarele (inclusiv cel al transporturilor) în Balcanii de Vest. Contribuțiile UE la Fondul comun provin din următoarele surse:

- 0,9 miliarde de euro alocați prin programele multinaționale în favoarea conectivității din cadrul IPA II pentru perioada 2015-2020;
- [Planul economic și de investiții pentru Balcanii de Vest](#) al UE pentru perioada 2021-2027, lansat în 2021, care prevede [investiții în valoare de până la 30 de miliarde de euro](#), dintre care 9 miliarde de euro sub formă de granturi UE prin intermediul IPA III, și care urmărește, printre altele, să sprijine sectorul transporturilor pentru a aduce Balcanii de Vest mai aproape de UE⁸;
- [Mecanismul de reformă și creștere pentru Balcanii de Vest](#), care a fost adoptat în 2024. Această contribuție poate ajunge la 3 miliarde de euro dacă țările beneficiare avansează conform planificării din agendele lor de reformă⁹.

20 Curtea se așteaptă ca, pe baza constatărilor sale, Comisia să îmbunătățească modul în care asigură selectarea, monitorizarea și raportarea cu privire la proiectele finanțate de CIBV, având în vedere contribuțiile în creștere la acest cadru.

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

⁹ [Key achievements 2023](#), CIBV p. 7.

Anexa II – Lista proiectelor incluse în eșantion

Numărul proiectului	Țară beneficiară	Inițiativa emblematică a UE	Coridorul din rețeaua centrală	Tipul de rețea	Valoarea grantului adoptat, fără taxe de punere în aplicare și fără taxe administrative (în mii de euro)	Anul adoptării
1*	Bosnia și Herțegovina	Conectarea nordului cu sudul	Coridorul rutier Vc	Drum cu o lungime de 10,7 km	24 540	2015
2*	Bosnia și Herțegovina	Conectarea nordului cu sudul	Coridorul rutier Vc	Drum cu o lungime de 3,2 km	19 000	2018
3	Bosnia și Herțegovina	Conectarea nordului cu sudul	Coridorul rutier Vc	Drum cu o lungime de 6 km	14 940	2018
4	Bosnia și Herțegovina	Conectarea estului cu vestul	Coridorul central Rin-Dunăre	Cale navigabilă interioară (instalații portuare) și cale ferată de 6,3 km	3 020	2019
5*	Kosovo	Conectarea nordului cu sudul	Axa feroviară 10	Tronson feroviar cu o lungime de 66,8 km	38 540	2015
6*	Kosovo	Conectarea nordului cu sudul	Axa feroviară 10	Tronson feroviar cu o lungime de 33,4 km	17 240	2016

Numărul proiectului	Țară beneficiară	Inițiativa emblematică a UE	Coridorul din rețeaua centrală	Tipul de rețea	Valoarea grantului adoptat, fără taxe de punere în aplicare și fără taxe administrative (în mii de euro)	Anul adoptării
7*	Macedonia de Nord	Conectarea estului cu vestul	Coridorul feroviar VIII	Tronson feroviar cu o lungime de 34 km	68 626	2017
8	Macedonia de Nord	Conectarea estului cu vestul	Coridorul rutier VIII	Tronson rutier cu o lungime de 13,2 km	2 470	2018
9	Macedonia de Nord	Conectarea estului cu vestul	Coridorul rutier VIII	Tronson rutier cu o lungime de 23 km	13 508	2023
10	Serbia	Conectarea estului cu vestul	Coridorul feroviar Xc	Tronson feroviar cu o lungime de 80 km	43 730	2016
11	Serbia	Conectarea estului cu vestul	Coridorul feroviar X	Tronson feroviar cu o lungime de 17,7 km	80 150	2022
12	Serbia	Conectarea estului cu vestul	Coridorul central Rin-Dunăre	Cale navigabilă interioară (îndepărtarea a 21 de epave)	15 850	2022
TOTAL					341 614	

Notă: *sprijin primit din partea UE/în cadrul CIBV pentru studiul de proiectare detaliată.

Anexa III – Evaluarea Curții cu privire la diferite aspecte ale proiectelor

Numărul proiectului	CERERE				PUNERE ÎN APLICARE			
	Conectivitate	Transport durabil	Proiect matur la momentul depunerii cererii	Demararea punerii în aplicare conform planificării din cerere	Realizări obținute	Finalizare la termenul prevăzut inițial	Durabilitate	
						Proiect operațional la momentul auditului, conform planificării		
1					Drum cu o lungime de 10,7 km deschis traficului, inclusiv un pod și un punct de trecere deschis traficului, dar care nu este pe deplin funcțional			
2					Drum (tunel) construit pe o lungime de 3,2 km, dar care nu este deschis traficului			
3					Drum cu o lungime de 6 km, inclusiv o stație de taxare și un pod, deschis traficului			
4					Instalații portuare existente și operaționale, dar construcția căii ferate este în curs			
5					Reabilitare în curs a șinelor de cale ferată, a gărilor și a tunelurilor și podurilor feroviare			
6					Reabilitare în curs a șinelor de cale ferată, a gărilor și a podurilor feroviare			
7					Construcția sau reabilitarea șinelor de cale ferată, a gărilor și a tunelurilor și podurilor feroviare este în curs, dar lucrările de semnalizare și de telecomunicații nu au fost contractate încă			
8					Drum cu o lungime de 13,2 km construit și deschis traficului			
9					Taluzurile de debleu au fost finalizate, iar drumul este deschis traficului			
10					Reabilitarea sau construcția șinelor de cale ferată, a gărilor și a podurilor feroviare este în curs			
11					Proiect nedemarcat încă			
12					Au fost îndepărtate 4 dintre cele 21 de epave			

Evaluare satisfăcătoare
 Anumite deficiențe
 Deficiențe semnificative
 Nu se poate trage deocamdată o concluzie

Acronime

Acronim	Explicație
BEI	Banca Europeană de Investiții
BERD	Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare
CIBV	Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest
IFI	Instituție financiară internațională
IPA	Instrumentul de asistență pentru preaderare
UIP	Unitate de implementare a proiectului

Glosar

Termen	Definiție/explicație
Adunarea contribuitorilor	Organul de conducere al contribuitorilor la Fondul comun european pentru Balcanii de Vest; stabilește direcția principală a Fondului comun și monitorizează resursele financiare ale acestuia, precum și plățile.
Analiză cost-beneficiu	Comparație între costurile estimate ale unei acțiuni propuse și beneficiile preconizate.
Biroul de coordonare pentru instituțiile financiare	Prestator de servicii finanțat de Comisie, care sprijină activitatea secretariatului CIBV.
Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest	Mecanism care combină diferite metode de finanțare (de exemplu, granturi sau împrumuturi) pentru a sprijini dezvoltarea socioeconomică în țările din Balcanii de Vest, punând accentul în special pe proiectele de infrastructură.
Comitet director	Organism alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai instituțiilor financiare internaționale și ai organizațiilor donatoare bilaterale, care a fost responsabil până în 2021 de trierea, evaluarea și aprobarea proiectelor eligibile pentru Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest.
Conectivitate	În contextul transporturilor, faptul de a fi conectat prin rețele rutiere, feroviare și de căi navigabile interioare care facilitează circulația persoanelor și a mărfurilor.
Consiliu operațional	Organism alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai statelor membre ale UE, ai instituțiilor financiare internaționale și ai organizațiilor donatoare bilaterale, care este responsabil de trierea, evaluarea și aprobarea proiectelor eligibile pentru Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest.
Consiliu strategic	Organism alcătuit din reprezentanți ai Comisiei, ai statelor membre ale UE, ai instituțiilor financiare internaționale și ai organizațiilor donatoare bilaterale, care furnizează orientări strategice și monitorizează selecția și implementarea proiectelor de investiții finanțate prin Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest.
Coordonator IPA național	În fiecare țară beneficiară, funcționar responsabil de coordonarea proiectelor finanțate prin IPA și de asigurarea legăturii cu Comisia.
Delegație a UE	Reprezentanța diplomatică a UE într-o țară terță.
Dezvoltator de proiect	Entitate – de obicei publică – ce beneficiază de infrastructura de transport și care este responsabilă de aceasta.
Durabilitate	Capacitatea finanțării acordate de UE de a continua să producă efecte și după încetare.
Efect de balast (<i>deadweight</i>)	Situație în care o activitate finanțată de UE ar fi fost întreprinsă și fără grantul primit.
Finanțare mixtă	Practica de a combina granturi din partea UE cu împrumuturi din surse publice și private.

Fondul comun european pentru Balcanii de Vest	Resurse financiare puse în comun și canalizate prin intermediul Cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest și gestionate de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și de Banca Europeană de Investiții.
Gestiune indirectă	Metodă de execuție a bugetului UE prin care Comisia încredințează sarcini de execuție altor entități (precum instituții financiare internaționale).
Grupul de la Paris	Reprezentanți ai Comisiei, ai instituțiilor financiare internaționale coordonatoare și ai organizației donatoare bilaterale care coprezidează. Grupul se întâlnește periodic după trierea cererilor de grant și înainte de reuniunile grupului finanțatorilor de proiecte.
Grupul finanțatorilor de proiecte	Reprezentanți ai Comisiei, ai instituțiilor financiare internaționale și ai donatorilor care preselează proiecte de investiții.
Indicele dezvoltării umane	Indicator al progreselor înregistrate de țări, pe baza speranței medii de viață a populației, a anilor de studii și a nivelurilor veniturilor.
Instituție financiară internațională	Bancă înființată de mai multe țări pentru a oferi sprijin financiar și consiliere profesională în legătură cu obiectivele de dezvoltare și pentru a promova cooperarea și stabilitatea economică internațională.
Instituție financiară internațională coordonatoare	Bancă ce supraveghează evaluarea și punerea în aplicare a unui proiect de dezvoltare și care coordonează furnizarea de sprijin din partea mai multor creditori.
Instrumentul de asistență pentru preaderare	Instrumentul UE de dezvoltare a capacității tehnice și administrative a țărilor candidate și a țărilor potențial candidate la aderarea la UE.
Mediană	Valoarea din mijloc a unui set de date.
Plan economic și de investiții	Inițiativă a UE adoptată în 2020 pentru a sprijini dezvoltarea socioeconomică în Balcanii de Vest, inclusiv investițiile în infrastructura de transport. În 2023, ea a fost urmată de un plan de creștere al UE pentru această regiune.
Produs intern brut	Indicator de bază care măsoară dimensiunea globală a economiei unei țări.
Raport anual de punere în aplicare	În contextul CIBV, document prezentat Comisiei de către instituția financiară coordonatoare cu privire la progresele înregistrate de un proiect în cursul exercițiului financiar precedent.
Rețeaua transeuropeană de transport	Rețea de infrastructuri transfrontaliere de transport, de energie sau de telecomunicații creată cu scopul de a sprijini și a ameliora funcționarea pieței unice a UE prin facilitarea liberei circulații a bunurilor, a persoanelor și a serviciilor.
Rezervă unică de proiecte	Listă centrală a proiectelor considerate prioritare de țările beneficiare și care pot fi cofinanțate în temeiul Cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest.
Studiu de fezabilitate	Evaluarea măsurii în care o metodă, un plan sau o lucrare sugerată este posibilă sau rezonabilă.
Transport durabil	Circulația persoanelor și a mărfurilor într-un mod mai eficient din punctul de vedere al utilizării resurselor, cu scopul final de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi.

Răspunsurile Comisiei

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

Calendar

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

Echipa de audit

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene prezintă rezultatele auditurilor sale cu privire la politicile și programele UE sau la diverse aspecte legate de gestiune aferente unor domenii bugetare specifice. Curtea de Conturi Europeană selectează și concepe aceste sarcini de audit astfel încât impactul lor să fie maxim, luând în considerare riscurile la adresa performanței sau a conformității, nivelul de venituri sau de cheltuieli implicat, evoluțiile viitoare și interesul politic și public.

Acest audit al performanței a fost efectuat de Camera de audit III – Acțiuni externe, securitate și justiție, condusă inițial de doamna Bettina Jakobsen, membră a Curții de Conturi Europene, și ulterior de domnul George Marius Hyzler, membru al Curții de Conturi Europene.

Auditul a fost condus de doamna Laima Liucija Andrikiene, membră a Curții, sprijinită de Tomas Mackevicius, șef de cabinet, și Aldona Dregvaite, atașată în cadrul cabinetului; Margit Spindelegger, manager principal; Aurelia Petliza, coordonatoare; Bertrand Tanguy și Erik Kotlarik, auditori. Aleksandra Mazilu a oferit sprijin pentru concepția grafică, iar Joanna Piotrowicz a oferit sprijin administrativ.



De la stânga la dreapta: Georgia Pergamali, Tomas Mackevicius, Bertrand Tanguy, Laima Liucija Andrikiene, Erik Kotlarik, Sara Perez Miguel, Aldona Dregvaite.

DREPTURI DE AUTOR

© Uniunea Europeană, 2026

Politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare este definită în [Decizia nr. 6-2019 a Curții de Conturi Europene](#) privind politica în materie de date deschise și reutilizarea documentelor.

Cu excepția cazului în care se precizează altceva (de exemplu, într-o mențiune separată indicând drepturile de autor), conținutul elaborat de Curtea de Conturi Europeană pentru care UE deține drepturile de autor face obiectul licenței [Creative Commons Atribuire 4.0 Internațional \(CC BY 4.0\)](#). Prin urmare, ca regulă generală, reutilizarea este autorizată cu condiția menționării adecvate a autorilor și a indicării eventualelor modificări.

Reutilizatorul conținutului elaborat de Curtea de Conturi Europene nu poate altera sensul sau mesajul inițial. Curtea de Conturi Europene nu răspunde pentru eventualele consecințe ale reutilizării.

Este necesar să obțineți o permisiune suplimentară în cazul în care un anumit conținut prezintă persoane fizice ce pot fi identificate, de exemplu, în cazul fotografiilor în care apar membri ai personalului Curții de Conturi Europene sau în cazul în care conținutul include lucrări ale unor terți.

Dacă se obține o astfel de permisiune, ea anulează și înlocuiește permisiunea de natură generală menționată mai sus și va indica în mod clar eventualele restricții de utilizare.

Pentru a utiliza sau a reproduce un conținut pentru care UE nu deține drepturile de autor, poate fi necesar să obțineți o permisiune în acest sens direct de la titularii drepturilor de autor.

Fotografia de pe pagina de titlu: © Lev – stock.adobe.com.

Programele informatice sau documentele care fac obiectul unor drepturi de proprietate industrială, cum ar fi brevetele, mărcile, desenele și modelele înregistrate, logourile și denumirile, sunt excluse din politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare.

Familia site-urilor instituționale ale Uniunii Europene care sunt incluse în domeniul europa.eu oferă linkuri către site-uri terțe. Deoarece Curtea de Conturi Europene nu are control asupra acestor site-uri, sunteți încurajați să verificați politica aplicată de ele în ceea ce privește respectarea vieții private și drepturile de autor.

Utilizarea logoului Curții de Conturi Europene

Logoul Curții de Conturi Europene nu poate fi utilizat fără acordul prealabil al Curții de Conturi Europene.

HTML	ISBN 978-92-849-7672-0	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/7417634	QJ-01-26-026-RO-Q
PDF	ISBN 978-92-849-7673-7	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/5240511	QJ-01-26-026-RO-N

REFERINȚA EXACTĂ

Curtea de Conturi Europeană, [Raportul special nr. 16/2026](#) „Cadrul de investiții pentru Balcanii de Vest – Sprijinul UE răspunde nevoilor în materie de conectivitate, dar integrarea în rețeaua centrală de transport este lentă”, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2026.

Țările din Balcanii de Vest s-au angajat să finalizeze rețeaua transeuropeană centrală a UE până în 2030. Curtea a examinat cât de eficace este sprijinul acordat de UE prin intermediul Cadrului de investiții pentru Balcanii de Vest pentru infrastructura de transport din această regiune, concentrându-se în special pe obiectivul conectării regiunii la rețeaua centrală de transport a UE până în 2030. S-a constatat că proiectele auditate corespund priorităților în materie de conectivitate declarate, dar că progresele sunt încetinite din cauză că au fost selectate proiecte care nu erau suficient de mature, precum și din cauza unor deficiențe în supravegherea de către instituțiile financiare. Acțiunile de monitorizare, de raportare și de asigurare a vizibilității UE s-au dovedit și ele insuficiente și persistau întârzieri și probleme de durabilitate. Având în vedere întârzierile în implementare și provocările operaționale, Curtea a concluzionat că este puțin probabil să se respecte termenul prevăzut pentru 2030. Ea recomandă Comisiei să îmbunătățească selecția, monitorizarea, durabilitatea și vizibilitatea proiectelor.

Raport special al Curții de Conturi Europene prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea paragraf TFUE.



CURTEA DE
CONTURI
EUROPEANĂ



Oficiul pentru Publicații
al Uniunii Europene

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: eca.europa.eu/ro/contact

Website: eca.europa.eu

Rețele sociale: @EUauditors