

Investičný rámec pre západný Balkán

Podpora EÚ rieši potreby v oblasti prepojenosti,
ale integrácia do základnej dopravnej siete je pomalá



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV

Obsah

Body

01 – 12 | **Hlavné body**

01 – 05 | **Prečo je táto oblasť dôležitá**

06 – 12 | **Čo sme zistili a čo odporúčame**

13 – 72 | **Bližší pohľad na naše pripomienky**

13 – 34 | Hoci dopravné projekty spĺňajú potreby v oblasti prepojenosti, často sa začínajú neskoro

13 – 21 | Projekty spĺňajú potreby v oblasti prepojenosti, ale ich výber má určité nedostatky

22 – 27 | Komisia nevenuje dosť pozornosti dostatočnej pripravenosti projektov počas výberového konania

28 – 30 | Granty EÚ prinášajú pridanú hodnotu, ale nie sú vždy nevyhnutné na získanie úverov

31 – 34 | V žiadostiach o grant nie je väčšina odhadov nákladov dostatočne podrobná, čo sťažuje posúdenie ich primeranosti

35 – 49 | Komisia sa spolieha na dohľad finančných inštitúcií, ktorý je niekedy nedostatočný

36 – 44 | Komisia vo všeobecnosti nie je schopná riešiť nedostatky v dohľade finančných inštitúcií nad rizikami spojenými s vykonávaním a verejným obstarávaním

45 – 49 | Počas realizácie projektov sa Komisia spolieha na dohľad finančných inštitúcií, ktorý má určité nedostatky

50 – 72 | Komisia chýbajú účinné postupy na monitorovanie oneskorení a zabezpečenie udržateľnosti a zviditeľnenia EÚ

- 50 – 55 | Komisia nemá dostatočne podrobné a aktuálne informácie o oneskoreniach pri realizácii projektov
- 56 – 60 | Komisia má obmedzené prostriedky na presadzovanie termínov vykonávania
- 61 – 67 | Začalo sa mnoho projektov, ale pokrok pri prepájaní západného Balkánu s EÚ je pomalý a udržateľnosť projektov je ohrozená
- 68 – 72 | Úloha WBIF je viditeľná, ale podpora EÚ už menej

Prílohy

Príloha I – O tomto audite

Príloha II – Zoznam projektov vo vzorke

Príloha III – Posúdenia projektov EDA

Skratky

Glosár

Odpovede Komisie

Harmonogram

Audítorský tím

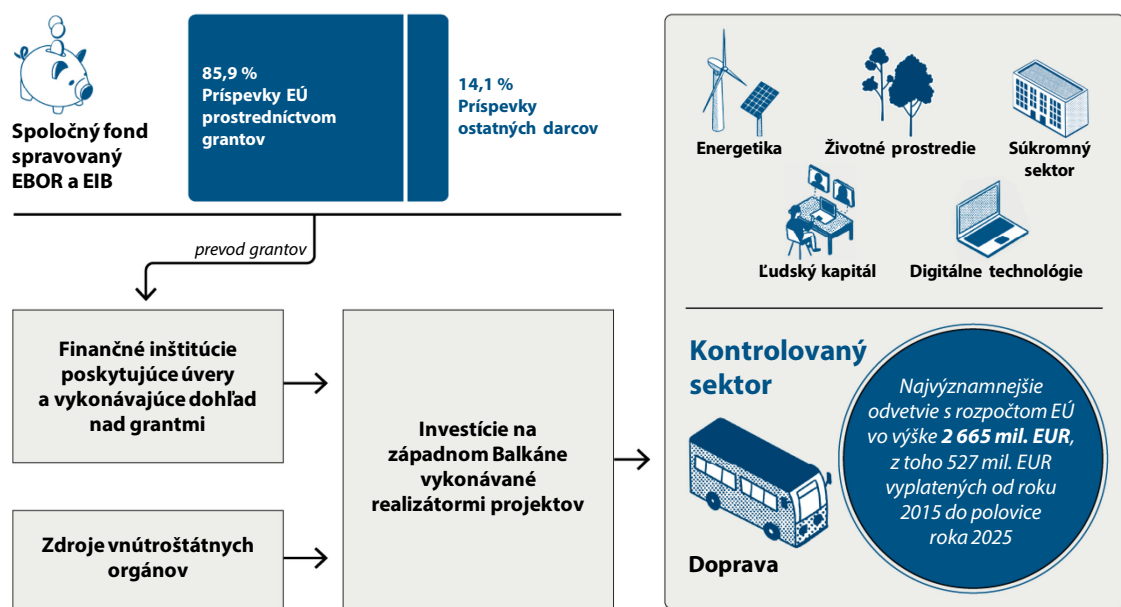
01

Hlavné body

Prečo je táto oblasť dôležitá

- 01** V snahe riešiť nedostatky v infraštruktúre a rozšíriť základnú [transeurópsku dopravnú sieť EÚ](#) podľa noriem EÚ na západnom Balkáne (ďalej len „európska dopravná sieť“) do roku 2030 Komisia poskytuje finančné prostriedky prostredníctvom Investičného rámca pre západný Balkán. Táto platforma slúži ako fórum na výmenu analýz investičných potrieb a ako mechanizmus kombinovaného financovania, ktorý EÚ využíva na poskytovanie grantov na uľahčenie získania úverov. Európska banka pre obnovu a rozvoj a Európska investičná banka spravujú príspevky darcov do Investičného rámca pre západný Balkán prostredníctvom spoločného európskeho fondu pre západný Balkán. Komisia poskytuje prevažnú väčšinu finančných prostriedkov (899 mil. EUR prevedených na účet spoločného fondu od roku 2015, t. j. 86 %) (pozri [ilustráciu 1](#)).

Ilustrácia 1 | Financovanie investícií prostredníctvom Investičného rámca pre západný Balkán (od roku 2015 do polovice roka 2025)



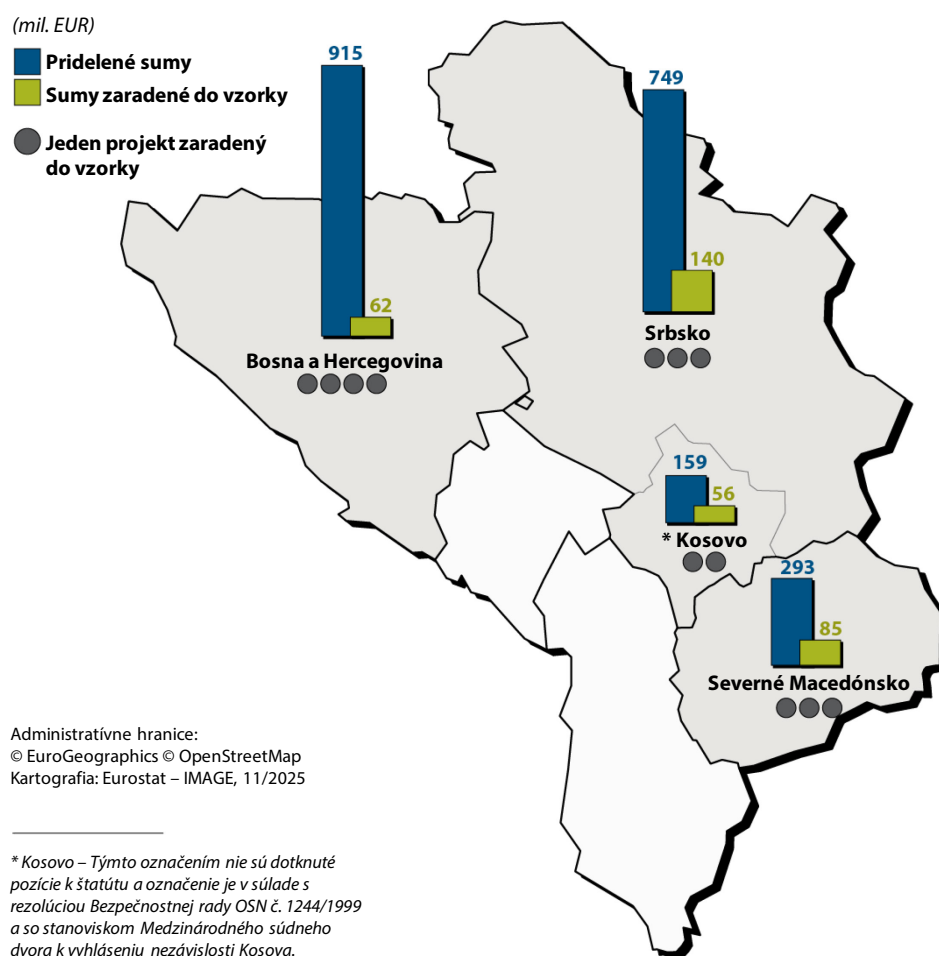
Poznámka: Európska banka pre obnovu a rozvoj (EBOR), Európska investičná banka (EIB).

Zdroj: EDA na základe údajov spoločného fondu.

- 02 Realizátori projektov infraštruktúry (zvyčajne subjekty verejnej správy, agentúry alebo spoločnosti zodpovedné za poskytovanie verejných služieb) sú zodpovední za obstarávanie, zadávanie zákaziek a realizáciu projektov pod dohľadom medzinárodných finančných inštitúcií. Tieto inštitúcie sú zodpovedné aj za koordináciu posudzovania projektov a poskytovanie úverov.
- 03 Preskúmali sme, či Komisia zabezpečila, aby Investičný rámec pre západný Balkán účinne prispieval k rozvoju dopravnej infraštruktúry na západnom Balkáne, ktorá je prepojená so základnou sieťou EÚ. Posudzovali sme, či Komisia ako hlavný darca Investičného rámca pre západný Balkán zaviedla postupy, ktoré majú byť účinné pri:
 - a) výbere dopravných projektov;
 - b) dohľade nad realizáciou projektov;
 - c) monitorovaní a podávaní správ.

04 Preskúmali sme prácu Komisie a troch hlavných finančných inštitúcií (Európskej banky pre obnovu a rozvoj, Európskej investičnej banky a Svetovej banky) od roku 2015 do júna 2025. Ďalšie podkladové informácie a podrobnosti o rozsahu auditu a prístupe k nemu sú uvedené v [prílohe I](#). Vybrali sme vzorku 12 dopravných projektov ([príloha II](#)), ktoré sa nachádzajú v Bosne a Hercegovine, Kosove¹, Severnom Macedónsku a Srbsku (pozri [ilustráciu 2](#)).

Ilustrácia 2 | Projekty zaradené do vzorky a zodpovedajúce sumy grantov (2015 až do polovice roka 2025)



Zdroj: EDA na základe údajov zaznamenaných v monitorovacom a informačnom systéme Komisie.

¹ Týmto označením nie sú dotknuté pozície k štatútu a označenie je v súlade s rezolúciou Bezpečnostnej rady OSN č. 1244/1999 a so stanoviskom Medzinárodného súdneho dvora k vyhláseniu nezávislosti Kosova.

- 05** Tento audit sme vykonali vzhľadom na cieľ dokončiť základnú európsku dopravnú sieť do roku 2030 a zvýšené finančné prostriedky EÚ poskytované prostredníctvom Investičného rámca pre západný Balkán, ktorý má naďalej kľúčový význam pre [Nástroj na podporu reforiem a rastu pre západný Balkán](#). Našimi zisteniami a odporúčaniami sa snažíme zlepšiť účinnosť Investičného rámca pre západný Balkán alebo akejkoľvek budúcej podpory založenej na podobnom mechanizme kombinovaného financovania.

Čo sme zistili a čo odporúčame

- 06** Celkovo sme dospeli k záveru, že Komisia zabezpečila, aby Investičný rámec pre západný Balkán prispieval k rozšíreniu základnej európskej dopravnej siete, keďže financované projekty v našej vzorke sú v súlade s prioritami v oblasti prepojenosti západného Balkánu aj EÚ. Nedostatky vo výbere projektov – najmä pokiaľ ide o dostatočnú pripravenosť projektov – však prispeli k značným oneskoreniam vo vykonávaní. Komisia bola len čiastočne účinná pri zabezpečovaní primeraného dohľadu zo strany finančných inštitúcií a pri vytváraní účinných mechanizmov monitorovania a podávania správ. Tým sa obmedzila jej schopnosť včas riešiť riziká spojené s vykonávaním, oneskorenia a problémy s udržateľnosťou. Vzhľadom na oneskorenia vo vykonávaní a prevádzkové ťažkosti nie je pravdepodobné, že základná európska dopravná sieť na západnom Balkáne bude dokončená do roku 2030.

Hoci dopravné projekty spĺňajú potreby v oblasti prepojenosti, často sa začínajú neskoro

- 07** Nástroj predvstupovej pomoci, ktorý bol zdrojom financovania EÚ pre projekty vo vzorke, si vyžaduje, aby Komisia uprednostňovala projekty podľa viacerých kritérií, vrátane ich príspevku k mobilite, udržateľnej doprave a znižovaniu emisií skleníkových plynov, ako aj ich významu pre európsku dopravnú sieť. Zistili sme, že všetky projekty zaradené do vzorky súviseli so základnou európskou dopravnou sieťou, ktorá je prioritou EÚ. Do roku 2022 však Komisia nevenovala dostatočnú pozornosť výberu udržateľných dopravných projektov, ktoré pomáhajú znižovať emisie skleníkových plynov. Komisia okrem toho nevenovala dostatočnú pozornosť dostatočnej pripravenosti projektových žiadostí, ktoré boli vybrané, čo výrazne oneskorilo ich realizáciu. Projekt je dostatočne pripravený, t. j. môže sa začať realizovať, keď sa dokončia a aktualizujú jeho prípravné práce (napr. analýza nákladov a prínosov a podrobný návrh). V dôsledku toho sa projekty zvyčajne začali so 17-mesačným oneskorením (pozri body [14](#) – [27](#)).



Odporúčanie 1

Vyberať len dostatočne pripravené projekty

Komisia by mala vyberať projekty len vtedy, ak realizátori projektov môžu preukázať, že prípravné práce sú dokončené a aktuálne. To by umožnilo, aby sa projekty začali včas po schválení grantu.

Cieľový dátum vykonania: 2027

- 08** Granty v rámci WBIF sa považujú za odôvodnené, ak finančné príjmy projektu nestačia na pokrytie jeho nákladov a zároveň na zabezpečenie spoločenského blahobytu. Táto podmienka sa vzťahovala na všetky projekty zaradené do vzorky. Zistili sme však tri prípady, keď granty neboli nevyhnutné na získanie úverov, keďže súvisiace úverové zmluvy boli podpísané dávno pred predložením žiadostí o grant. Okrem toho väčšina odhadov nákladov v žiadostiach o grant nie je dostatočne podrobná, čo sťažuje posúdenie ich primeranosti (pozri body 29 – 34).

Komisia sa spolieha na dohľad finančných inštitúcií, ktorý je niekedy nedostatočný

- 09** Pri dohľade nad realizáciou projektov sa Komisia spolieha na hlavné finančné inštitúcie. Komisia zostáva v konečnom dôsledku zodpovedná za plnenie rozpočtu EÚ, zistili sme však tieto problémy:
- od finančných inštitúcií nevyžadovala, aby poskytovali (napr. vo výročných správach o vykonávaní) dôkazy o dohľade nad rizikami spojenými s vykonávaním a o ich zmiernovaní; okrem toho nebola schopná identifikovať nedostatky v dohľade nad postupmi verejného obstarávania (pozri body 37 – 44);
 - pri dohľade nad realizáciou projektov sa Komisia spoliehala na finančné inštitúcie, ale ich práca niekedy vykazovala nedostatky (pozri body 46 – 49).



Odporúčanie 2

Získať od finančných inštitúcií dôkazy o ich posúdeniach a zmierňovaní rizík spojených s vykonávaním

Komisia by mala zabezpečiť, aby hlavné finančné inštitúcie poskytli dôkazy o:

- a) svojich posúdeniach rizík spojených s vykonávaním (napr. nedostatočná kapacita realizátora projektu, konflikt záujmov alebo nedostatočná zodpovednosť prijímateľa a štátu) a o navrhovaných zmierňujúcich opatreniach pri podaní žiadosti;
- b) zmierňujúcich opatreniach, ktoré sa vykonávajú pri podávaní výročných správ.

Cieľový dátum vykonania: 2027

Komisii chýbajú účinné postupy na monitorovanie oneskorení a zabezpečenie udržateľnosti a zviditeľnenia EÚ

10 Na účely monitorovania sa Komisia spolieha na niekoľko mechanizmov na zber informácií o realizácii projektov, najmä na výročné správy finančných inštitúcií o vykonávaní. Tieto informácie však často neboli dostatočne podrobné alebo aktuálne na to, aby Komisii umožnili riešiť príčiny oneskorení. Okrem oneskorení pri začatí realizácie projektov sa pri mnohých projektoch v našej vzorke vyskytli výrazné oneskorenia (viac ako dva roky), ale schopnosť Komisie presadzovať včasnú realizáciu je obmedzená. Napriek týmto oneskoreniam Komisia v niektorých prípadoch previedla sumy, ktoré presahovali výšku odôvodnenú pokrokom projektov z hľadiska finančnej a fyzickej realizácie (pozri body 51 – 60).

11 Na monitorovanie celkového pokroku Komisia stanovila tri hlavné ukazovatele (rast hrubého domáceho produktu, hodnota obchodu s tovarom a službami a index ľudského rozvoja). Zistili sme, že tieto ukazovatele sú ovplyvnené rôznymi faktormi, ktoré sú mimo Investičného rámca pre západný Balkán, a preto neumožňujú zmysluplné posúdenie konkrétnych účinkov projektov Investičného rámca pre západný Balkán. Zistili sme, že Komisia nezískala informácie o miere dokončenia koridorov, ktoré financovala, ani o tom, či boli dopravné siete v súlade s normami EÚ. Takéto informácie by umožnili zmerať konkrétne účinky financovania z Investičného rámca pre západný Balkán. Na základe dostupných údajov je pokrok pri plnení všetkých noriem základnej európskej dopravnej siete do roku 2030 vo všeobecnosti pomalý (pozri body 62 – 66).



Odporúčanie 3

Zlepšiť monitorovanie realizácie projektov

Na zlepšenie svojho monitorovania by Komisia mala:

- a) dostávať aktuálne a relevantné informácie o finančnej a fyzickej realizácii, dôvodoch oneskorení a účinne riešiť nahlásené oneskorenia a problémy;
- b) požadovať od finančných inštitúcií, aby aspoň dvakrát ročne vykazovali aktualizované celkové vzniknuté náklady a sumy grantov vyplatené prijímateľovi, a zabezpečiť, aby platby boli v súlade s finančným a fyzickým pokrokom projektov;
- c) zlepšiť podávanie správ zahrnutím ukazovateľov, ktorými sa meria stupeň úplnosti a súladu s normami EÚ v súvislosti s európskou dopravnou sieťou.

Cieľový dátum vykonania: 2027

- 12** Zistili sme tiež, že udržateľnosť siedmich projektov zaradených do vzorky nebola v plnej miere zabezpečená z dôvodu viacerých faktorov, ako je nedostatok finančných prostriedkov na pokračovanie investícií alebo nedostatočná údržba. Napokon, úloha Investičného rámca pre západný Balkán je viditeľná, ale podpora EÚ je menej viditeľná, hoci je povinné zabezpečiť zviditeľnenie všetkých prijatých finančných prostriedkov EÚ (pozri body 67 – 72).



Odporúčanie 4

Posilniť udržateľnosť výsledkov projektov a zviditeľnenie EÚ

Komisia by mala zabezpečiť, aby žiadosti o granty financované na základe Investičného rámca pre západný Balkán zahŕňali:

- a) primerané opatrenia v oblasti udržateľnosti (napr. ustanovenia o údržbe a financovaní);
- b) osobitné činnosti na zviditeľnenie s cieľom podporiť príspevok z grantov EÚ.

Cieľový dátum vykonania: 2027

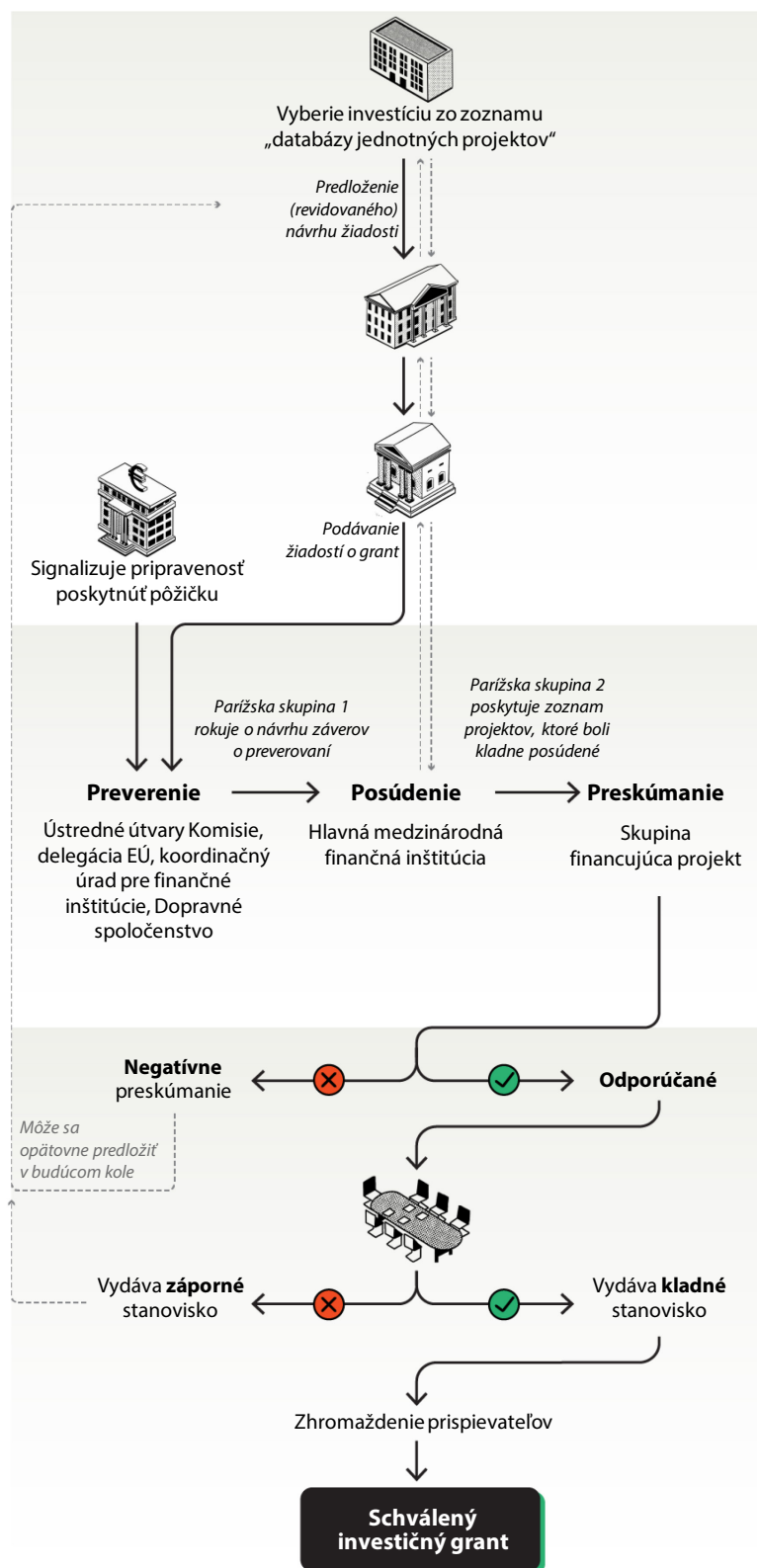
Bližší pohľad na naše pripomienky

Hoci dopravné projekty spĺňajú potreby v oblasti prepojenosti, často sa začínajú neskoro

Projekty spĺňajú potreby v oblasti prepojenosti, ale ich výber má určité nedostatky

- 13** Komisia poskytuje finančné prostriedky vo forme grantov na spolufinancovanie investičných projektov prostredníctvom Investičného rámca pre západný Balkán (WBIF) (pozri [prílohu I](#)). Postupy preverovania a schvaľovania dopravných projektov navrhla a zaviedla Komisia a hlavné medzinárodné finančné inštitúcie (MFI). Na [ilustrácii 3](#) je znázornené množstvo zainteresovaných strán zapojených do procesu od prípravy a predloženia žiadosti o grant až po fázu schválenia.

Ilustrácia 3 | Zapojenie mnohých zainteresovaných strán od prípravy žiadosti o grant až po schválenie



Zdroj: EDA.

- 14** Kontrolní pracovníci WBIF (t. j. zamestnanci z ústredia Komisie, delegácií EÚ a experti) skúmajú žiadosti o grant a kontrolujú ich súlad s politikami EÚ (napr. v oblasti dopravy a životného prostredia) a s vnútroštátnymi, odvetvovými a regionálnymi stratégiami, existenciu zodpovednosti na strane prijímateľov i na vnútroštátnej úrovni (účinnú zodpovednosť za projekty na strategickej, technickej a finančnej úrovni) a pripravenosť projektov na realizáciu. Preskúmali sme, či boli tieto postupy primerané na výber projektov, ktoré sú z hľadiska prepojenosti² a udržateľnej dopravy³ najrelevantnejšie.
- 15** V roku 2014 Komisia požiadala prijímajúce krajiny prostredníctvom riadiaceho výboru WBIF (zástupcov Komisie, medzinárodných finančných inštitúcií a bilaterálnych darcov), predchodcu operačnej rady, aby určili potreby a zaradili budúce projekty oblasti infraštruktúry na vnútroštátny zoznam priorít, známy ako „jednotná databáza projektov“. Realizátori projektov boli oprávnení požiadať o spolufinancovanie projektu uvedeného v zozname.
- 16** Zistili sme, že všetkých 12 projektov, ktoré sme vybrali do vzorky (pozri [prílohu II](#)), bolo zoradených podľa príslušného vnútroštátneho zoznamu (pozri [ilustráciu 3](#)). Napríklad v jednotnej databáze projektov v Srbsku sa projekty zoradili podľa ich strategického významu a pripravenosti. V prípade projektov, ktoré sme vybrali do vzorky, však Komisia počas preverovania žiadostí vždy nezohľadňovala vnútroštátne poradie. Operačná rada v skutočnosti schválila tri projekty v rôznych krajinách (Bosna a Hercegovina, Severné Macedónsko a Srbsko), ktoré mali vo vnútroštátnej jednotnej databáze projektov nízke hodnotenie (napr. jeden projekt sa umiestnil na 22. mieste z 27 dopravných projektov), pretože tieto projekty považovala za pripravené na realizáciu. To však nebol ten prípad, keďže dva z týchto troch projektov sa začali realizovať s viac ako ročným oneskorením.
- 17** V roku 2015 Komisia – opäť prostredníctvom riadiaceho výboru – požadovala, aby všetky projekty boli súčasťou [základnej transeurópskej dopravnej siete EÚ](#) na západnom Balkáne („európska dopravná sieť“). Okrem toho sa v rámci nástroja predvstupovej pomoci (IPA)⁴, ktorý bol zdrojom financovania EÚ pre projekty vo vzorke, vyžaduje, aby Komisia uprednostňovala projekty podľa viacerých kritérií vrátane ich príspevku k mobilite, udržateľnej doprave, zníženiu emisií skleníkových plynov a významu pre európsku dopravnú sieť.

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

³ Príloha II k [nariadeniu \(EÚ\) č. 231/2014](#) a článok 3 ods. 2 písm. e) a článok 3 ods. 3 písm. n) [nariadenia \(EÚ\) 2021/1529](#).

⁴ Príloha II k [nariadeniu \(EÚ\) č. 231/2014](#) a článok 3 ods. 2 písm. e) a článok 3 ods. 3 písm. n) [nariadenia \(EÚ\) 2021/1529](#).

18 Zistili sme, že všetky projekty zaradené do vzorky súvisia so základnou európskou dopravnou sieťou a prispievajú k mobilite. V prípade dvoch z 12 projektov zaradených do vzorky však operačná rada schválila granty na neprepojené dopravné úseky. V Severnom Macedónsku nebol základný železničný koridor napojený na jedného zo svojich susedov a so susednými krajinami nebola uzavretá žiadna dohoda s cieľom zabezpečiť, aby bol celý koridor v čase schválenia grantu prevádzkyschopný (pozri *ilustráciu 4*). V Bosne a Hercegovine bol jeden cestný úsek v čase podania žiadosti neprepojený a zostal neprepojený aj v čase našej kontroly v júni 2025, hoci väčšina stavebných prác bola dokončená do roku 2023.

Ilustrácia 4 | Neprepojený železničný úsek v Severnom Macedónsku

- železničné úseky v procese prípravy alebo výstavby
- železničný úsek vo výstavbe, ktorý je zahrnutý vo vzorke
- pripravovaný železničný úsek s nejasnými podmienkami, pokiaľ ide o spojenie s Bulharskom

— neprepojený úsek



* Kosovo – Týmto označením nie sú dotknuté pozície k štatútu a označenie je v súlade s rezolúciou Bezpečnostnej rady OSN č. 1244/1999 a so stanoviskom Medzinárodného súdneho dvora k vyhláseniu nezávislosti Kosova.

Zdroj: WBIF, k dátumu podania žiadosti (2017).

- 19** Počas procesu preverovania Komisia neuprednostňovala udržateľnú dopravu, napr. železnice alebo vnútrozemské vodné cesty, ktoré najviac prispeli k zníženiu emisií skleníkových plynov. Podľa Komisie sú kritériá udržateľnej dopravy splnené pristúpením k základnej [európskej dopravnej sieti](#), keďže prijímajúce krajiny sa pri podpise Zmluvy o Dopravnom spoločenstve⁵ zaviazali vykonávať nariadenie EÚ o transeurópskej dopravnej sieti⁶. Komisia preto očakáva, že kritériá udržateľnej dopravy a zníženia emisií skleníkových plynov budú splnené do cieľového dátumu (2030). Považujeme za nepravdepodobné, že ciele budú splnené v tejto lehote.
- 20** V tejto súvislosti naša vzorka zahŕňala päť cestných projektov. V prípade štyroch z nich sme zistili, že odôvodnenie udržateľnej dopravy – vrátane zníženia emisií skleníkových plynov – v žiadosti bolo nedostatočné (pozri [prílohu III](#)). V žiadostiach sa opisovali najmä kritériá udržateľnosti z hospodárskeho, a nie environmentálneho hľadiska. Komisia tvrdila, že kontroly udržateľnej dopravy zahrnula od roku 2022 po prijatí [hospodárskeho a investičného plánu](#).
- 21** Operačná rada schválila aj šesť železničných grantov vo všetkých štyroch krajinách, hoci tri z týchto tratí stále nie sú elektrifikované a premávajú na nich dieselové vlaky. V dôsledku toho budú súvisiace environmentálne prínosy nižšie ako v prípade elektrifikácie (pozri [prílohu III](#)).

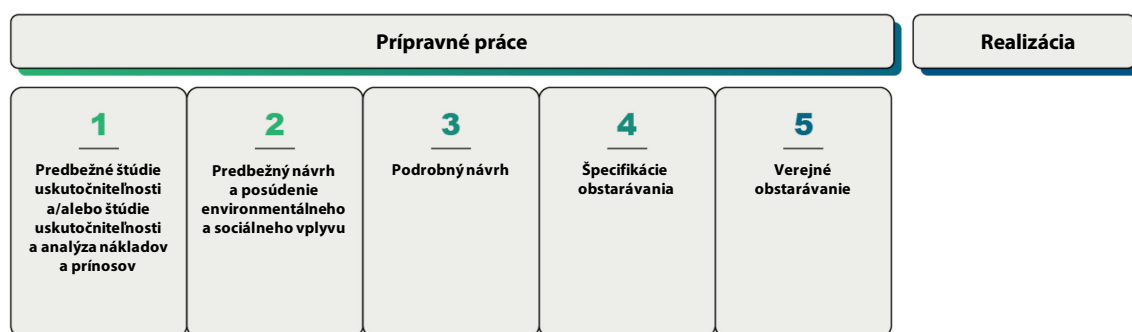
⁵ Zmluva o založení Dopravného spoločenstva.

⁶ Článok 38 ods. 3 [nariadenia \(EÚ\) č. 1315/2013](#) zrušeného [nariadením \(EÚ\) 2024/1679](#).

Komisia nevenuje dosť pozornosti dostatočnej pripravenosti projektov počas výberového konania

- 22** S cieľom predísť oneskoreniam v dôsledku nevhodných návrhov je nevyhnutné, aby sa granty poskytovali len na projekty, ktoré sú dôkladne vypracované a pripravené na realizáciu. Projektový cyklus je znázornený na [ilustrácii 5](#). Posudzovali sme, či schválené projekty dosiahli dostatočnú pripravenosť, t. j. či boli pripravené na realizáciu.

Ilustrácia 5 | Prípravné práce pred realizáciou projektu



Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie.

- 23** Zistili sme, že aj keď kontrolní pracovníci WBIF posudzujú dostatočnú pripravenosť projektov, neklasifikujú žiadosti podľa tohto kritéria, ako to robí napríklad Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie v prípade projektov Nástroja na prepájanie Európy financovaných z Kohézneho fondu⁷. Okrem toho operačná rada v revidovanej metodike WBIF z roku 2014 neposkytla jasné vymedzenie ani nestanovila kritériá pre dostatočnú pripravenosť projektu⁸. Na to, aby sa projekt mohol považovať za dostatočne pripravený, bola potrebná len štúdia uskutočniteľnosti s úplnou analýzou nákladov a prínosov. V priebehu času operačná rada zlepšila metodiku posudzovania tejto koncepcie:

- od roku 2020 by mal vývoj projektov v ideálnom prípade dosiahnuť úroveň podrobného návrhu v čase očakávaného schválenia operačnou radou,
- od roku 2022 musia medzinárodné finančné inštitúcie pred podaním žiadosti o grant dokončiť a schváliť posúdenie environmentálneho a sociálneho vplyvu. Okrem toho musí realizátor projektu pred schválením grantu dokončiť a schváliť predbežný návrh projektov na výstavbu (t. j. projektov, za ktoré je dodávateľ zodpovedný, pokiaľ ide o návrh i výstavbu), alebo podrobný návrh spolu so súťažnými podkladmi (ak je súčasťou prípravy projektu).

⁷ Výzva na predkladanie návrhov na dopravné projekty, s. 20.

⁸ WBIF, [hodnotenie](#), s. 92.

24 Kontrolní pracovníci Komisie spochybnili dostatočnú pripravenosť piatich z dvanástich žiadostí o grant zaradených do vzorky z dôvodu ich rozsahu alebo načasovania. Jedna z týchto piatich žiadostí bola pôvodne zamietnutá, pretože nebola dostatočne pripravená, a následne bola schválená o rok neskôr. Podľa nášho názoru zostávajúce štyri projekty a štyri ďalšie – všetky sa nachádzajú v štyroch krajinách zaradených do vzorky – neboli dostatočne pripravené, ale napriek tomu boli schválené, a to napriek:

- chýbajúcim prípravným dokumentom: jeden grant bol schválený aj bez analýzy nákladov a prínosov a päť grantov bolo schválených, pričom chýbal overený podrobný návrh,
- skutočnosti, že trasa bola v prípade dvoch projektov zmenená.

25 Pôvodné podrobné projektové štúdie poskytujú jasný plán toho, čo by mali dodávatelia vybudovať, a preto tvoria základ pre bezproblémovú realizáciu. Medzinárodné finančné inštitúcie však nevydávajú vyhlásenie o nevznesení námietok, aby formálne potvrdili, že nemajú námietky proti pôvodným podrobným návrhom, čo prináša riziko, že nedostatky v návrhu sa nebudú riešiť v ranej fáze. Naopak počas fázy realizácie musia medzinárodné finančné inštitúcie podľa svojich postupov vydať vyhlásenie o „nevznesení námietok“ voči úpravám vykonaným v pôvodnom návrhu. To je podmienkou schválenia nákladov na príslušné stavebné práce.

26 V prípade piatich projektov v našej vzorke dodávatelia vypracovali pôvodné podrobné projektové štúdie, ale v prípade zvyšných siedmich projektov boli za ich sprístupnenie dodávateľom zodpovední realizátori projektov. Návrh všetkých siedmich projektov si vyžadoval úpravy návrhu po podpísaní zmlúv. V [rámčeku 1](#) je uvedený príklad chyby v pôvodnom podrobnom návrhu.

Rámček 1

Projektová štúdia financovaná v rámci WBIF si vyžadovala zmeny

Našli sme jeden projekt, v rámci ktorého boli v rokoch 2013 až 2021 vypracované podrobné projektové štúdie a súťažné podklady s podporou technickej pomoci WBIF v celkovej výške 2,7 mil. EUR. Kľúčovým prvkom tohto projektu, ktorý bol schválený v roku 2017, bola interoperabilita 26 polovybudovaných mostov, ktoré boli postavené v rokoch 1996 až 2004. V roku 2020 nadobudla v krajine účinnosť európska norma (z roku 2005) pre projektovanie konštrukcií, ako sú mosty, ktoré zahŕňajú odolnosť voči zemetraseniam. Dodávateľ začal stavebné práce až v roku 2022. Musel však prijať nového projektanta na rekonštrukciu mostov tak, aby spĺňali platné európske normy, čo spôsobilo ďalšie oneskorenia.

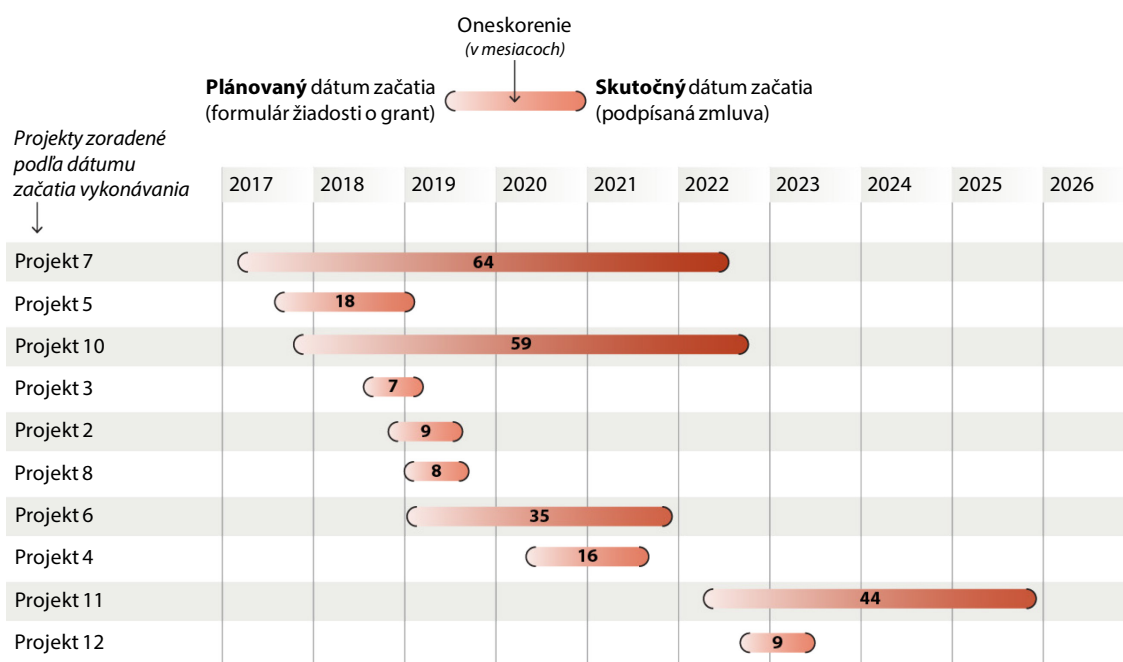
Fotografia 1 | Nedostavaný most



Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie a kontroly na mieste.

- 27** Jedným z náznakov dostatočnej pripravenosti projektu je to, ako rýchlo sa môže projekt začať realizovať po schválení. Celkovo sa väčšina projektov vo vzorke začala neskôr, ako sa plánovalo (pozri [prílohu III](#)), s priemerným (mediánovým) oneskorením 17 mesiacov v prípade 10 projektov, ktoré sa začali po schválení grantu (pozri [ilustráciu 6](#)). Ako vyplýva z [ilustrácie 11](#), po oneskoreniach na začiatku projektu často nasledovali ďalšie oneskorenia počas realizácie.

Ilustrácia 6 | Oneskorenia pri začatí realizácie projektu (plánovaný dátum oproti skutočnému dátumu začatia), v mesiacoch



Poznámka: Dva ďalšie projekty sa začali už pred podaním žiadosti o grant.

Zdroj: EDA na základe grantovej dokumentácie a správ o monitorovaní projektov.

Granty EÚ prinášajú pridanú hodnotu, ale nie sú vždy nevyhnutné na získanie úverov

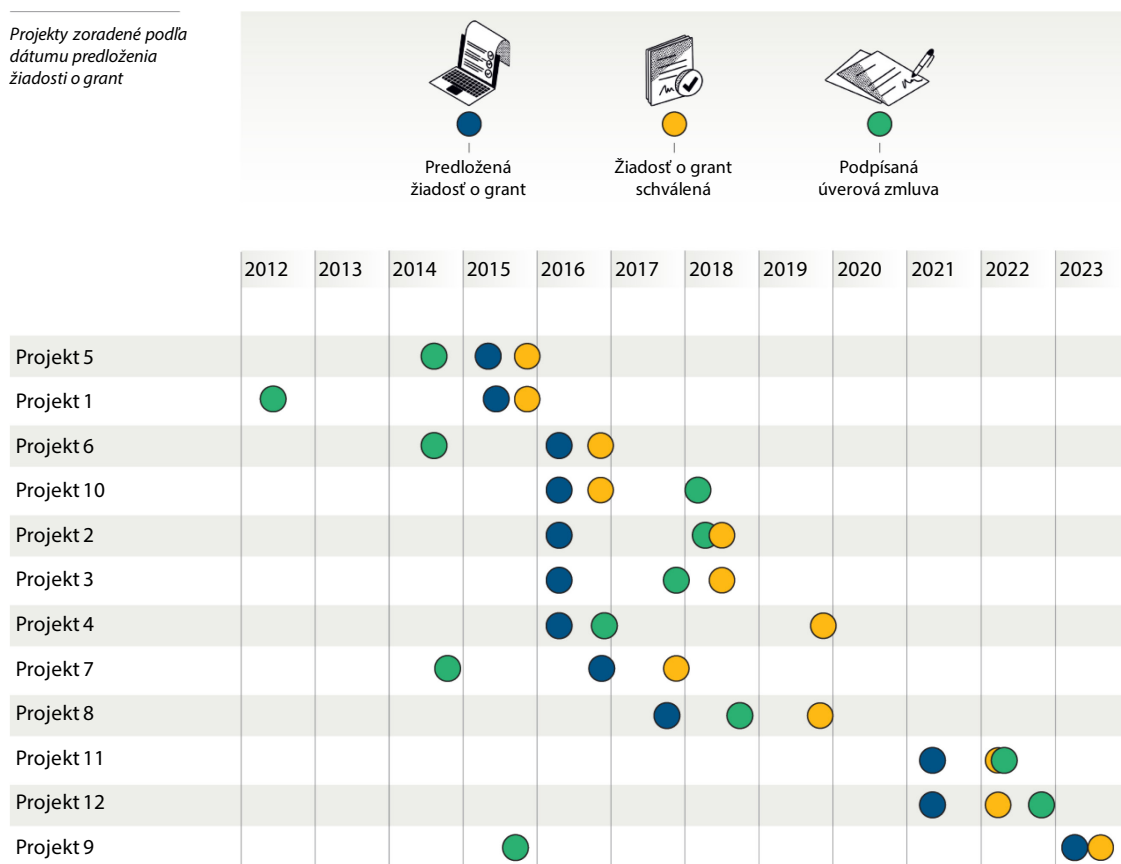
28 Posudzovali sme, či Komisia skontrolovala pridanú hodnotu a pákový efekt svojich grantov. S cieľom zabezpečiť čo najlepšie využitie obmedzených zdrojov by Komisia mala v súlade so svojimi vlastnými usmerneniami pre Investičný rámec pre západný Balkán spolufinancovať projekty v rámci WBIF:

- ak poskytujú pridanú hodnotu: projekt zlepšuje blahobyť spoločnosti na úroveň, ktorá výrazne presahuje rámce toho, čo by sa mohlo dosiahnuť bez grantu, keď finančné príjmy projektu nepostačujú na pokrytie jeho nákladov,
- ak majú pákový efekt: t. j. mobilizujú dodatočné finančné prostriedky na celkovú investíciu presahujúcu pôvodný grant.

- 29** Podľa Komisie mali všetky projekty zo svojej podstaty hospodárske a sociálne prínosy, pretože sú súčasťou základnej európskej dopravnej siete. Keďže ich finančné príjmy nestačili na pokrytie investičných nákladov (t. j. mali medzeru vo financovaní) bez verejnej podpory, potreba grantov EÚ bola odôvodnená. Posúdenie, ktoré vykonala Komisia, bolo vo veľkej miere podporené finančnými pomermi zahrnutými v analýze nákladov a prínosov alebo v žiadostiach o grant.
- 30** V prípade niektorých projektov zaradených do vzorky sme zistili, že udelenie grantov nebolo podmienkou pre rozhodnutia medzinárodných finančných inštitúcií o poskytnutí úverov (chýbajúci pákový efekt v kontexte Investičného rámca pre západný Balkán). Zistili sme tri prípady, keď boli úvery a vnútroštátne príspevky dostatočné už v čase podania žiadostí o grant na pokrytie investičných nákladov projektov. Inými slovami, granty neboli nevyhnutné na získanie úverov. Medzinárodné finančné inštitúcie sa s realizátormi projektov v skutočnosti dohodli na výraznom znížení viazaných úverov (v rozmedzí od 30 % do 52 %), ak by bol grant schválený. Ďalej sme zistili, že päť z 12 žiadostí o grant vo vzorke bolo predložených po podpise zmluvy o úvere. Patrili medzi ne tri žiadosti, ktoré boli predložené dva roky alebo viac rokov po podpísaní úveru (pozri [ilustráciu 7](#)). To viedlo k účinku mŕtvej váhy, keďže investícia by sa realizovala aj bez grantu.

Ilustrácia 7 | Čas, ktorý uplynul medzi podaním žiadosti o grant a získaním úveru

Projekty zoradené podľa dátumu predloženia žiadosti o grant



Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie.

V žiadostiach o grant nie je väčšina odhadov nákladov dostatočne podrobná, čo sťažuje posúdenie ich primeranosti

- 31** Výška grantu je stanovená a obmedzená v čase podania žiadosti uplatnením vopred stanoveného maximálneho percentuálneho podielu spolufinancovania na celkové odhadované náklady na stavebné práce a tovar (ďalej spoločne len „stavebné práce“). Komisia stanovila maximálnu mieru spolufinancovania vo výške 50 % pre projekty v oblasti železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy. V prípade cestných projektov bola táto miera spočiatku obmedzená na 20 % a v roku 2021 sa zvýšila na 40 %. Posúdili sme, či Komisia v čase podania žiadosti overila, či boli odhadované náklady primerané a dostatočne podrobné.

- 32** Kontrolní pracovníci Komisie sa pri kontrole primeranosti nákladov spoliehajú na opatrenia primeranej starostlivosti prijaté hlavnou medzinárodnou finančnou inštitúciou. V prípade všetkých projektov v našej vzorke žiadosť obsahovala časť venovanú financovaniu projektov, v ktorej boli uvedené odhady nákladov. V desiatich z týchto projektov realizátori uvádzali náklady na stavebné práce ako jednu sumu, ale bez uvedenia rozpisu (pozri príklad v [rámčeku 2](#)). Komisia sa k chýbajúcemu podrobného rozpočtu vyjadrila len v piatich prípadoch.

Rámček 2

Príklad neúplného rozpisu nákladov, v ktorom nie sú vykázané vzniknuté náklady

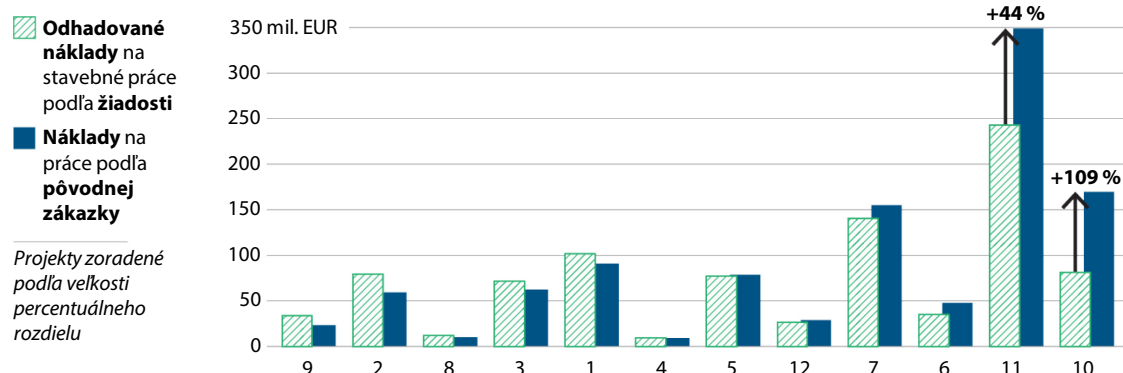
V jednej žiadosti o grant, v ktorej Komisia nekritizovala nedostatok podrobností, boli náklady na stavebné práce uvedené ako jedna suma, hoci sa týkali zákaziek na stavebné práce a dohľad zodpovedajúcich trom rôznym zložkám.

Realizátor už v čase podania žiadosti podpísal zmluvu na uskutočnenie najdôležitejších stavebných prác, ale nešpecifikoval skutočné náklady, ako sa to vyžaduje v tomto prípade. Okrem toho sme zistili, že kontrolní pracovníci Komisie pri prepočte výšky grantu nezistili neoprávnené náklady, čo viedlo k nadhodnoteniu o 0,9 mil. EUR (3,6 % grantu).

Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie.

- 33** V prípade jednej z dvoch žiadostí, pri ktorých bol uvedený rozpis nákladov podľa položiek, Komisia nespochybnila primeranosť týchto nákladov. Zistili sme však, že realizátor projektu uviedol neaktuálne informácie a zvýšil celkové náklady o 50 % bez toho, aby vykonal spoľahlivú a aktuálnu analýzu trhu, ktorá by umožnila odhadnúť náklady na stavebné práce.
- 34** Kontrolní pracovníci Komisie spochybnili primeranosť nákladov na všetky stavebné práce v prípade piatich z 12 grantov v našej vzorke. To viedlo k zmene nákladov v dvoch žiadostiach z týchto piatich žiadostí. Vypočítali sme rozdiel medzi odhadovanými a pôvodnými nákladmi zmluvne dohodnutými vo verejnom obstarávaní (pozri [ilustráciu 8](#)). S výnimkou dvoch projektov, v ktorých bol tento rozdiel značný, sme zistili, že žiadosti obsahovali odhady nákladov na stavebné práce, ktoré sa približovali pôvodným zmluvným cenám, s mediánovou odchýlkou 14 % vo všetkých 12 projektoch.

Ilustrácia 8 | Odhadované a zmluvne dohodnuté sumy na stavebné práce (mil. EUR)

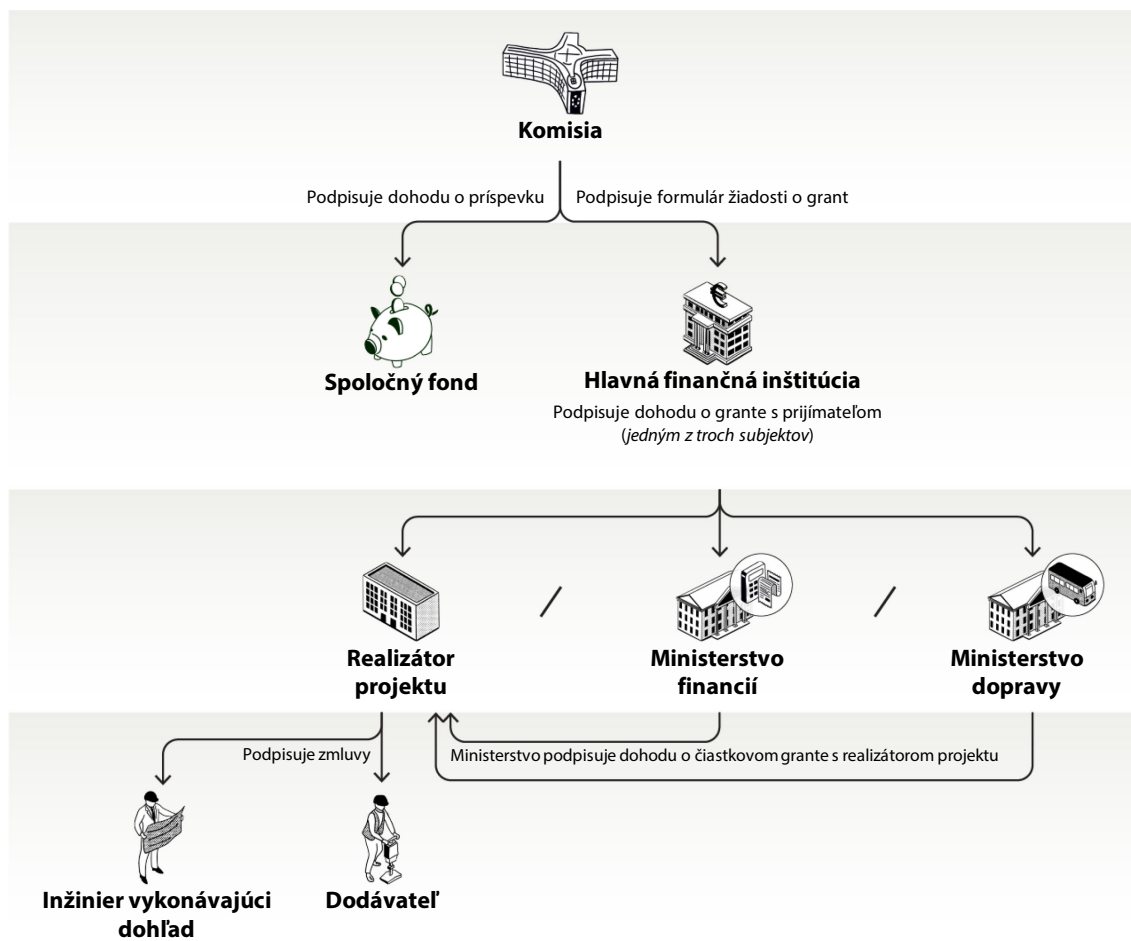


Zdroj: EDA na základe žiadostí, pôvodných zmlúv a – v prípade jedného projektu – prijatej ponuky.

Komisia sa spolieha na dohľad finančných inštitúcií, ktorý je niekedy nedostatočný

- 35** Na [ilustrácii 9](#) sú zhrnuté zmluvné vzťahy medzi hlavnými zainteresovanými stranami. Komisia poveruje hlavné medzinárodné finančné inštitúcie, ktoré spolufinancujú projekty prostredníctvom úveru, dohľadom nad vykonávaním investičných grantov zo strany realizátorov projektov. Komisia sa spolieha na dohľad vykonávaný medzinárodnými finančnými inštitúciami a opiera sa pritom o formálne *ex ante* posúdenie ich systémov, postupov a zmluvných ustanovení, vrátane povinností v oblasti monitorovania a podávania správ.

Ilustrácia 9 | Zmluvné vzťahy medzi zainteresovanými stranami



Zdroj: EDA na základe príručky WBIF, všeobecných podmienok spoločného fondu a projektovej zmluvnej dokumentácie.

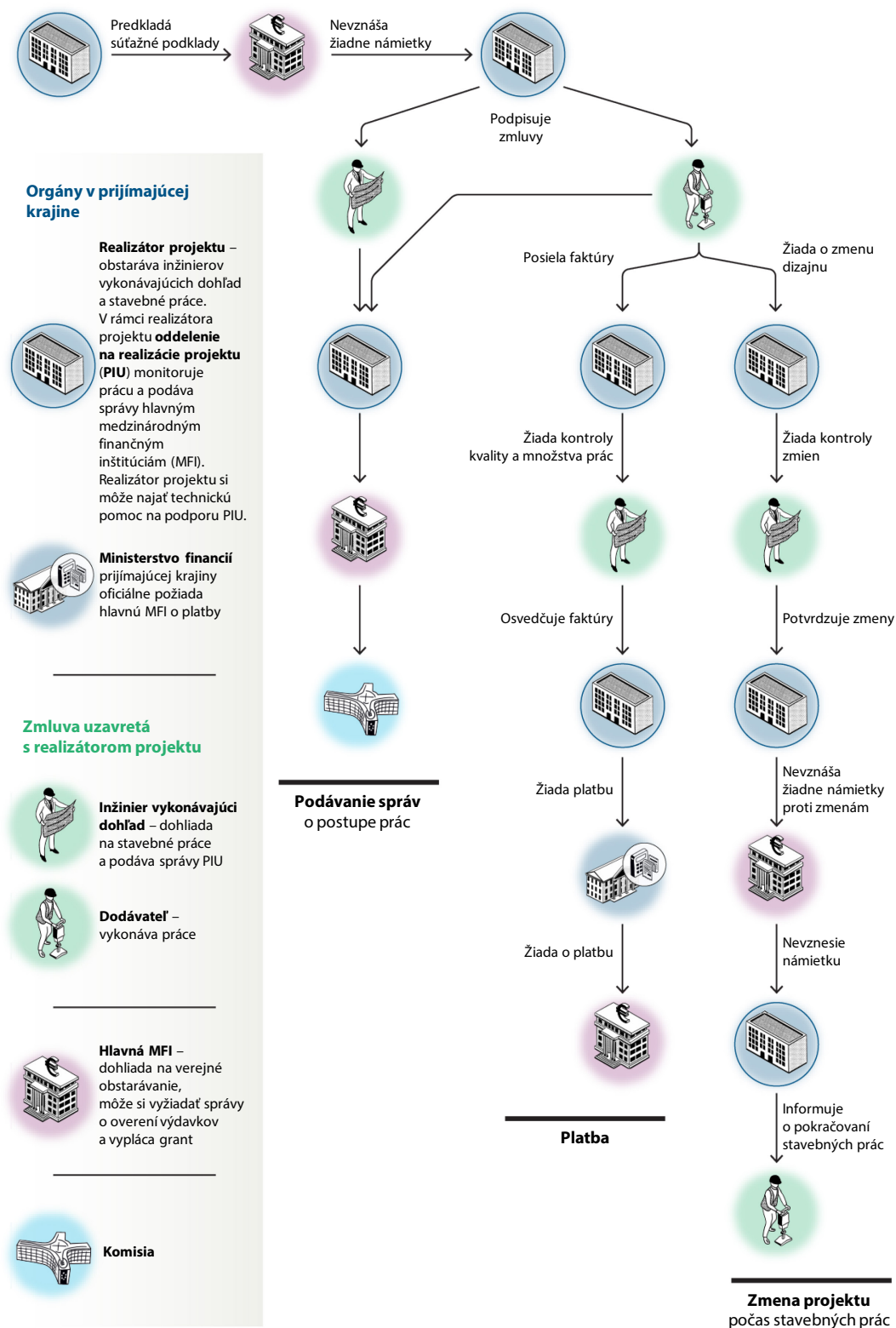
Komisia vo všeobecnosti nie je schopná riešiť nedostatky v dohľade finančných inštitúcií nad rizikami spojenými s vykonávaním a verejným obstarávaním

36 Preskúmali sme, či Komisia zabezpečila, aby hlavné medzinárodné finančné inštitúcie plnili svoje povinnosti v oblasti dohľadu počas celého životného cyklu projektov financovaných EÚ. Posudzovali sme najmä to, či:

- riziká spojené s vykonávaním, ako je nedostatočná technická kapacita, boli primerane posúdené a zmiernené,
- dohľad nad postupmi verejného obstarávania bol dostatočný na zabezpečenie súladu so všeobecnými zásadami hospodárskej súťaže, rovnakého zaobchádzania a správneho finančného riadenia.

37 Kľúčovým faktorom bezproblémovej realizácie je zabezpečiť, aby mal realizátor projektu primerané realizačné kapacity s dobre fungujúcim oddelením na realizáciu projektu (PIU), ktoré sa skladá napríklad z projektového manažéra a v prípade potreby aj z iných odborníkov, ako sú inžinieri a právnici. V súlade s usmerneniami WBIF hlavné medzinárodné finančné inštitúcie požiadali realizátorov projektov, aby pri všetkých projektoch, ktoré sme vybrali do vzorky, zriadili oddelenie na realizáciu projektu. Úlohou oddelení na realizáciu projektu bolo koordinovať svoju činnosť s viacerými zainteresovanými stranami (napr. vnútroštátnymi orgánmi, hlavnými medzinárodnými finančnými inštitúciami, dodávateľmi a inžiniermi vykonávajúcimi dohľad), riadiť a monitorovať vykonávanie stavebných prác a podávať správy hlavným medzinárodným finančným inštitúciám o všetkých aspektoch realizácie projektov vrátane obstarávania tovaru, stavebných prác a služieb, ako aj plnenia všetkých zmluvných záväzkov (pozri [ilustráciu 10](#)).

Ilustrácia 10 | Projekty sa realizujú na základe spolupráce, pričom kľúčovú úlohu zohráva oddelenie na realizáciu projektu



Zdroj: EDA na základe kontrolných návštev a výmen s oddeleniami na realizáciu projektu, medzinárodnými finančnými inštitúciami, ministerstvami financií a inžiniermi vykonávajúcimi dohľad.

- 38** Pri preskúmaní, ako medzinárodné finančné inštitúcie posudzovali a zmierňovali riziká pre realizáciu projektov, sme zistili, že všetkých 12 žiadostí v našej vzorke obsahovalo posúdenia politických rizík a rizík pri realizácii a že tieto riziká sa považovali za vysoké v prípade troch z nich. Komisia sa opierať o hodnotenia, ktoré vykonali medzinárodné finančné inštitúcie, aby zabezpečila, že oddelenia na realizáciu projektu majú primeranú kapacitu. Medzinárodné finančné inštitúcie požadovali, aby sa všetkým projektom okrem jedného poskytla technická pomoc na podporu oddelenia na realizáciu projektu. V žiadostiach o grant posudzovaných medzinárodnými finančnými inštitúciami ani v podpísaných dohodách o grante sa však systematicky nešpecifikovali kapacity oddelenia na realizáciu projektu, ktoré musia realizátori projektov splniť (pozri [rámcik 3](#)).

Rámček 3

Nedostatočné požiadavky na kapacitu oddelenia na realizáciu projektu

V našej vzorke sme našli len dve žiadosti o grant s podrobným opisom zloženia oddelenia na realizáciu projektu s profilmi, ako sú odborníci na životné prostredie a sociálnu oblasť, špecializovaní inžinieri a projektový manažér.

V prípade jedného z týchto dvoch projektov však oddelenie na realizáciu projektu počas realizácie nezahrnulo žiadneho projektanta zodpovedného za včasné poskytnutie aktualizácií návrhu, ktoré dodávateľ potreboval. Útvaru na realizáciu projektu takisto chýbali právni experti, ktorí by sa zaoberali početnými sťažnosťami dodávateľa a nemal žiadnych odborníkov na environmentálne a sociálne otázky s cieľom zabezpečiť súlad s akčným plánom pre životné prostredie a sociálnu oblasť.

Okrem toho sa vo všetkých 12 dohodách o grante len uvádzalo, že oddelenie na realizáciu projektu by malo počas celého obdobia vykonávania zahŕňať vhodne kvalifikovaných zamestnancov s primeranými zdrojmi, ale nestanovili sa v nich minimálne požiadavky.

Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie.

- 39** Počas procesu realizácie projektu Komisia nepožiadala medzinárodné finančné inštitúcie, aby poskytli dôkazy (napr. vo výročných správach o vykonávaní), že boli prijaté zmierňujúce opatrenia. Zistili sme, že v prípade troch projektov sa odporúčaná technická pomoc oddeleniam na realizáciu projektu nevzťahovala na celé obdobie vykonávania. Toto nedostatočné zmierňujúce opatrenie malo negatívny vplyv na kapacitu oddelenia na realizáciu projektu a prispelo k oneskoreniam.

40 Ani v jednej z kontrolovaných žiadostí o grant sa v posúdení rizík neuvádzalo riziko korupcie (pozri bod 38). Medzinárodné finančné inštitúcie zahŕňajú do dohôd o grante požiadavku, aby príjemcovia finančných prostriedkov nevykonávali zakázané postupy. Dve z troch medzinárodných finančných inštitúcií v našej vzorke však potvrdili, že oznámili štyri podozrenia zo zakázaných postupov, napríklad prípady, keď inžinieri vykonávajúci dohľad vykazali viac odpracovaných hodín na úhradu, ako skutočne odpracovali. Jedna medzinárodná finančná inštitúcia prešetrila tri z týchto tvrdení a dospela k záveru, že nie sú dôveryhodné, zatiaľ čo iná medzinárodná finančná inštitúcia v čase auditu stále prešetrovala jedno z týchto tvrdení.

41 V prípade projektov zaradených do vzorky sme zistili, že hlavné medzinárodné finančné inštitúcie preskúmali kritické kroky a ustanovenia súťažných podkladov, hodnotiacej správy a zmluvy. Od roku 2020 používa EBOR elektronickú platformu verejného obstarávania známou ako portál elektronického zadávania verejných zákaziek pre klientov EBOR, ktorá obsahuje všetku dokumentáciu o verejnom obstarávaní. Tým sa podporila hospodárska súťaž a transparentnosť.

42 V našej vzorke sme zistili dva prípady neúplného dohľadu medzinárodnej finančnej inštitúcie nad zadávaním verejných zákaziek:

- hlavná medzinárodná finančná inštitúcia nepožiadala o prístup ku všetkým súťažným podkladom v prípade jedného grantu, ktorý sa vzťahuje na tri zložky. Medzinárodná finančná inštitúcia dohliadala na obstarávanie len jednej zložky. Nepovažovala dohľad za potrebný v prípade druhej zložky, keďže nedosahovala prahovú hodnotu pre obstarávanie stavebných prác, ani v prípade tretej zložky, ktorú obstaral členský štát EÚ a v prípade ktorej hlavná medzinárodná finančná inštitúcia čaká na kontroly zo strany vnútroštátneho verejného obstarávateľa.
- v prípade ďalšieho grantu spravovaného inou medzinárodnou finančnou inštitúciou realizátor projektu neuskutočnil postup verejného obstarávania na dodatočné stavebné práce (23 mil. EUR) spolufinancované z grantu, čo je v rozpore so smernicou EÚ o verejnom obstarávaní⁹. MFI nepožiadala o začatie postupu verejného obstarávania a akceptovala dodatočné stavebné práce na základe príkazov na zmenu (pokyny na zmenu zmluvy). Náklady na dodatočné materiály boli určené najnižšou ponukou, ktorú predložili len dvaja dodávatelia.

⁹ Článok 72 smernice 2014/24/EÚ.

- 43** Medzinárodné finančné inštitúcie vyžadujú, aby víťazní uchádzači podpísali formulár vyhlásenia o neexistencii konfliktu záujmov v prípade tých zákaziek, ktoré sú financované z ich úveru alebo grantu WBIF. Spoliehali sa najmä na toto vlastné vyhlásenie a vykonali len obmedzené kontroly s cieľom potvrdiť bezúhonnosť dodávateľov a inžinierov vykonávajúcich dohľad. Pred zadaním zákaziek však použili databázu spravodajských informácií o rizikách na identifikáciu rizikových jednotlivcov alebo subjektov, aby mohli vylúčiť uchádzačov, ktorým boli uložené sankcie. Svetová banka vedie aj verejný [zoznam](#) vylúčených firiem a jednotlivcov, ktorým bola pozastavená činnosť, ktorý musia realizátori projektov overiť.
- 44** Keďže Komisia nie je priamo zapojená do dohľadu nad opatreniami na zmiernenie rizika a postupmi verejného obstarávania, nemôže prijať nápravné opatrenia v prípadoch, ak medzinárodné finančné inštitúcie nezistili a neoznámili Komisii žiadne nedostatky.

Počas realizácie projektov sa Komisia spolieha na dohľad finančných inštitúcií, ktorý má určité nedostatky

- 45** Preskúmali sme postupy troch hlavných medzinárodných finančných inštitúcií s cieľom posúdiť, či sa Komisia môže spoľahnúť na ich dohľad počas procesu vykonávania. V tejto súvislosti sme skontrolovali, či hlavné medzinárodné finančné inštitúcie preskúmali dokumentáciu inžinierov vykonávajúcich dohľad, aby zabezpečili dosiahnutie očakávanej kvality a množstva stavebných prác.
- 46** Hlavné medzinárodné finančné inštitúcie pre projekty zaradené do našej vzorky sa spoliehajú na to, že inžinieri vykonávajúci dohľad osvedčia kvalitu a kvantitu stavebných prác a preskúmajú všetky žiadosti o zmenu, ktoré predložil realizátor projektu. Je však zodpovednosťou oddelenia na realizáciu projektu overiť, či títo inžinieri riadne pracujú, ako bolo zmluvne dohodnuté s realizátorom projektu (pozri [ilustráciu 9](#)). Pri dohľade nad vykonávaním stavebných prác vyžadovali medzinárodné finančné inštitúcie pravidelné správy od oddelenia na realizáciu projektu, ale nemohli to zistiť priamo od inžinierov vykonávajúcich dohľad, ktorí podávali správy priamo oddeleniu na realizáciu projektu. V prípade jedného z 12 projektov vo vzorke sme zistili, že inžinier vykonávajúci dohľad osvedčil dodatočné náklady na stavebné práce, ktoré neboli v súlade s pôvodnou zmluvou. Zistili sme tiež, že nedostatky v reťazci dohľadu zostali až do vykonania nášho auditu neodhalené (pozri [rámcik 4](#)).

Rámček 4

Zvýšené náklady potvrdené inžinierom vykonávajúcim dohľad a potvrdené medzinárodnou finančnou inštitúciou

V prípade jednej zložky projektu podpísal realizátor projektu zmluvu s ruským dodávateľom na vykonanie stavebných prác do jedného roka od podpísania zmluvy (v septembri 2021). V nadväznosti na sankcie EÚ uvalené na Rusko za jeho útočnú vojnu proti Ukrajine sa ukázalo, že nie je možné previesť finančné prostriedky do ruskej banky a realizátor projektu podpísal v júni 2023 trojstrannú dohodu s prvým dodávateľom a ďalším dodávateľom so sídlom v EÚ. Cieľom tejto dohody bolo preniesť zodpovednosť a povinnosti z prvého na druhého dodávateľa. Zahŕňala aj vyššie ceny v dôsledku nadhodnotených trhových cien a predĺžené lehoty. Podmienky pôvodnej zmluvy však neobsahovali doložku o úprave cien.

V novembri 2023 sa zmluvná cena ešte zvýšila s cieľom pokryť dodatočné náklady na opravu poškodeného tovaru. Hoci sa v dohode o grante MFI stanovilo, že položky by mali byť vždy poistené proti všetkým rizikám, realizátor projektu riadne nepoistil financovanú zložku.

V dôsledku týchto dvoch faktorov konečné náklady, ktoré boli osvedčené inžinierom vykonávajúcim dohľad a následne schválené medzinárodnou finančnou inštitúciou, boli o 27 % vyššie ako súťažná cena.

Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie.

- 47** Jeden cestný projekt zahŕňal zmierňujúce opatrenia na kompenzáciu emisií v žiadosti o grant (pozri bod 20), ale počas realizácie sa tieto opatrenia v plnej miere neuplatňovali (pozri rámček 5). Ani inžinier vykonávajúci dohľad, ani MFI neidentifikovali tento problém ako nedostatok, ktorý by si vyžiadal nápravné opatrenia a podávanie správ.

Rámček 5

Výsadba stromov popri diaľnici nedokázala dostatočne kompenzovať dodatočné emisie skleníkových plynov

Jedna žiadosť o grant zahŕňala rozpočet vo výške 1,05 mil. EUR na výsadbu stromov a obnovu vegetácie.

Počas našej návštevy sme zistili, že cesta bola postavená, ale výsadba stromov a obnova vegetácie neboli viditeľné.

Realizátor projektu vysvetlil, že výsadba a obnova vegetácie boli možné len v určitých oblastiach. Dostali sme faktúry len vo výške 35 000 EUR (približne 3 % rozpočtu vo výške 1,05 mil. EUR). Realizátor projektu vysvetlil, že zvyšných 97 % rozpočtu na výsadbu a obnovu vegetácie sa použilo na financovanie sietí na stabilizáciu svahov (pozri fotografiu nižšie).

Napriek nižšiemu využitiu rozpočtu na obnovu vegetácie realizátor projektu vysadil viac rastlín, než sa pôvodne odhadovalo. Tie však boli vysadené na oveľa menšej ploche, čo viedlo k príliš vysokej hustote vegetácie, ktorá nie je udržateľná.

Fotografia 2 | Svah chránený stabilizačnou sieťou



Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie a kontroly na mieste.

- 48** Medzinárodné finančné inštitúcie môžu vykonávať dodatočné kontroly najímaním *ad hoc* konzultantov, aby skontrolovali napríklad to, či sa dosiahla očakávaná kvalita a množstvo prác. Zistili sme dva príklady takýchto dodatočných kontrol, ktoré pomohli medzinárodným finančným inštitúciám získať lepší prehľad o technických aspektoch prác. Hoci tieto kontroly so sebou prinášajú dodatočné náklady pre súvisiace medzinárodné finančné inštitúcie, zaznamenali sme ich užitočnosť, najmä pri monitorovaní zložitých projektov.
- 49** Na základe existujúcich ustanovení sa Komisia spolieha na dohľad medzinárodných finančných inštitúcií, aby zabezpečila vyplácanie grantov na základe oprávnených nákladov. Keď medzinárodné finančné inštitúcie tieto náklady potvrdia, ako sa uvádza v [rámcu 4](#), Komisia má obmedzené prostriedky na odhalenie potenciálnych prípadov zneužitia finančných prostriedkov EÚ pri realizácii projektov v rámci nepriameho riadenia a na prijatie potrebných nápravných opatrení, pokiaľ nerozhodne o konkrétnych opatreniach, ako sú monitorovacie návštevy a kontroly.

Komisii chýbajú účinné postupy na monitorovanie oneskorení a zabezpečenie udržateľnosti a zviditeľnenia EÚ

Komisia nemá dostatočne podrobné a aktuálne informácie o oneskoreniach pri realizácii projektov

- 50** Podľa pravidiel riadenia WBIF Komisia priamo nemonitoruje vykonávanie grantov, keďže za to sú zodpovedné medzinárodné finančné inštitúcie. Namiesto toho sa Komisia pri zbere informácií spolieha na niekoľko mechanizmov. Posudzovali sme, či Komisia získala aktuálne a úplné údaje na dohľad nad realizáciou projektov.
- 51** Hlavné medzinárodné finančné inštitúcie každý rok nahrajú výročnú správu o vykonávaní za každý projekt, ktorý využíva grant WBIF, a aktualizujú informácie vykazované v monitorovacom a informačnom systéme (MIS). V prípade všetkých projektov zaradených do vzorky s výnimkou jedného sme však zistili, že údaje, ako sú dátumy, fáza realizácie a sumy zadane do platformy, neboli aktualizované. Ďalej sme zistili, že nahraté výročné správy často neobsahovali podrobné informácie o pokroku projektu a problémoch s jeho realizáciou, čo viedlo k oneskoreniam. V roku 2021 Komisia zaviedla oddiel na vysvetlenie oneskorení, ale zistili sme, že lehoty na vyriešenie problémov boli príliš optimistické v prípade piatich projektov v našej vzorke.

- 52** Od roku 2019 Komisia organizuje dvakrát ročne stretnutia s hlavnými medzinárodnými finančnými inštitúciami s cieľom diskutovať o hlavných výzvach vrátane oneskorení. V súhrnných zápisniciach z týchto zasadnutí sa však dostatočne neopisujú všetky hlavné otázky týkajúce sa vykonávania. Komisia takisto dvakrát ročne organizuje stretnutia s realizátormi projektov, na ktorých sa diskutuje o dohodnutých míľnikoch, ktoré sú však len orientačné a počas realizácie sa pravidelne odkladajú.
- 53** Komisia nevykonala žiadne monitorovacie návštevy zamerané na výsledky s cieľom skontrolovať dopravné projekty a získať priame poznatky o ich výkonnosti. Delegácie EÚ v štyroch krajinách zaradených do vzorky nezohrávali pri monitorovaní projektov žiadnu oficiálnu úlohu, ale informovali ústredie Komisie o všetkých stretnutiach s hlavnými medzinárodnými finančnými inštitúciami, realizátormi projektov alebo príslušnými orgánmi. Zistili sme, že tieto delegácie EÚ mali všeobecný prehľad o vykonávaní vrátane oneskorení, ale neboli systematicky informované o technických podrobnostiach.
- 54** Konzultanti, ktorí pracujú pre sekretariát WBIF (úrad zodpovedný za koordináciu medzi Komisiou a finančnými inštitúciami), majú zástupcov krajín, ktorí Komisii predkladajú mesačné správy. Tieto stručné správy sú založené na informáciách, ktoré si vymieňajú kancelárie medzinárodných finančných inštitúcií v jednotlivých krajinách a oddelenia na realizáciu projektu jednotlivých realizátorov projektov, a poskytujú Komisii informácie podobné tým, ktoré poskytujú medzinárodné finančné inštitúcie (pozri bod 51). Zistili sme rozdiely v tom, ako presne a rýchlo tieto mesačné správy poukázali na problémy s vykonávaním (pozri príklady v [rámčeku 6](#)).

Rámček 6

Príklady nezrovnalostí pri vykazovaní problémov s vykonávaním Komisii

V prípade jedného z 12 projektov zaradených do vzorky dostalo oddelenie na realizáciu projektu koncom februára 2024 potvrdenie, že použitie neschváleného betónu prinútilo inžiniera zrušiť certifikáciu viacerých prác vykonaných v roku 2023. V čase nášho auditu v roku 2025 ešte nebolo prijaté rozhodnutie o potrebe zbúrať vykonané práce. Hrozí tým ďalšie oneskorenie projektu, ale ani v mesačných správach úradu zodpovedného za koordináciu, ani vo výročnej správe MFI o vykonávaní za rok 2024 o tom neboli podané informácie.

Na druhej strane sme našli príklad správy, v ktorej úrad zodpovedný za koordináciu poukázal na pozastavenie prác z dôvodu nedostatočnej kvality betónu. Tento problém bol Komisii oznámený v júni 2025, dva mesiace po tom, ako sa vyskytol.

Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie a kontrol na mieste.

- 55** Realizátori projektov zahrnuli do každej žiadosti o grant vo vzorke obmedzený počet ukazovateľov výstupov a účinkov. Nepoužili ukazovatele vplyvu, keďže Komisia ich nepovažovala za užitočné na monitorovanie pokroku. Hoci sú tieto ukazovatele relevantné, deväť schválených žiadostí nemalo ukazovatele vzťahujúce sa na všetky zložky prác, ktoré sa mali dokončiť (pozri príklad v [rámčeku 7](#)). Od roku 2021 Komisia vymedzila spoločné ukazovatele výkonnosti a v októbri 2025 stále pracovala na metodike agregácie výsledkov.

Rámček 7

Príklad ukazovateľov, ktoré sa presne nevzťahujú na všetky zložky projektu

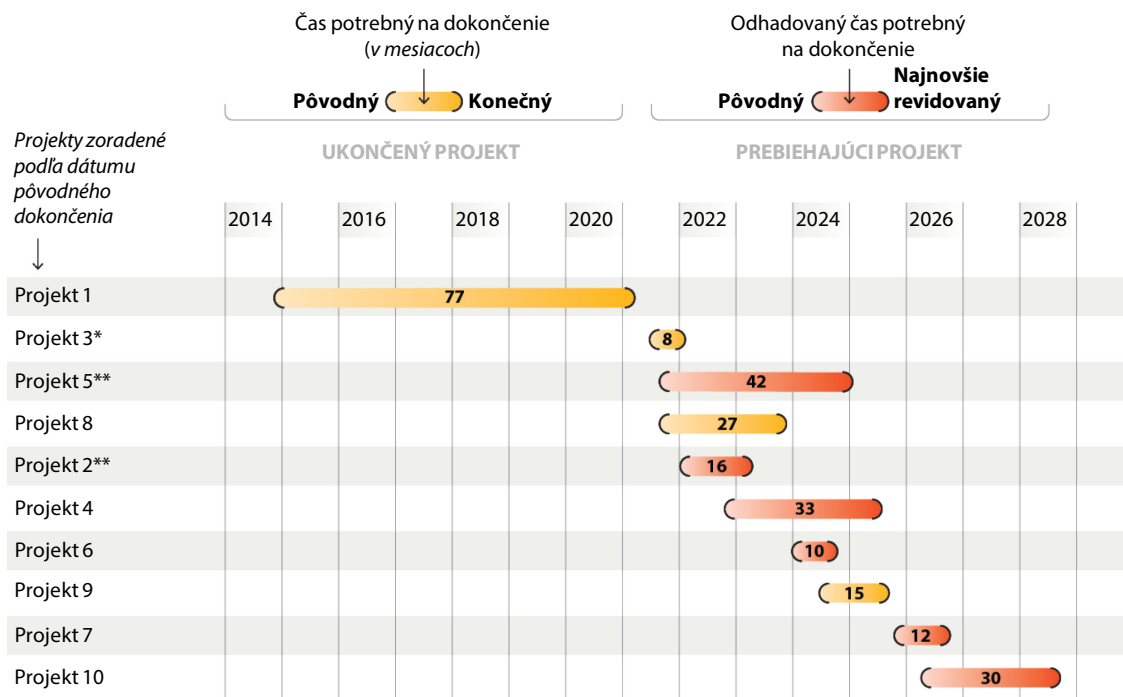
V prípade obnovy jedného železničného úseku sa v žiadosti ako očakávaný výstup uvádzala celková dĺžka koridoru (148 km) namiesto 66,8 km, ktoré boli predmetom plánovaných stavebných prác. V žiadosti sa neuvádzali ani dodatočné práce plánované realizátorom projektu, ako je počet tunelov, mostov a staníc, ktoré sa majú obnoviť. Okrem toho nebol stanovený žiadny cieľ pre ukazovatele účinkov týkajúce sa počtu cestujúcich a ton nákladu za rok. Požiadavka na rýchlosť, ktorá je jedným z kritérií [európskej dopravnej siete](#), sa v ukazovateľoch nezohľadnila.

Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie.

Komisia má obmedzené prostriedky na presadzovanie termínov vykonávania

- 56** Posudzovali sme, či Komisia navrhla a zaviedla účinné opatrenia na zníženie oneskorení.
- 57** Od roku 2015 Komisia používa prehľadový panel s názvom „*connectivity runner*“, aby mala prehľad o realizácii projektov. Zahŕňa „semafor“ na monitorovanie dodržiavania lehôt na vykonanie stavebných prác. Z [ilustrácie 11](#) vyplýva, že vo všetkých projektoch v našej vzorke došlo k oneskoreniam. Napriek technickej pomoci poskytnutej všetkým s výnimkou jedného oddelenia na realizáciu projektu stále dochádzalo k oneskoreniam. V čase auditu boli tieto oneskorenia značné (viac ako dva roky) v prípade šiestich projektov, a to najmä preto, že počas realizácie bolo potrebné zmeniť podrobné návrhy, čo sa často zhoršilo v dôsledku oneskorení pri schvaľovaní povolení.

Ilustrácia 11 | Oneskorenia pri dokončovaní projektov (porovnanie medzi počiatočnými a konečnými/poslednými revidovanými dátumami dokončenia)



Poznámka: Dátum ukončenia dvoch projektov ešte nebol aktualizovaný, a preto sa na ilustrácii 11 neuvádza.

* Bez technickej pomoci pre oddelenie na realizáciu projektu (PIU).

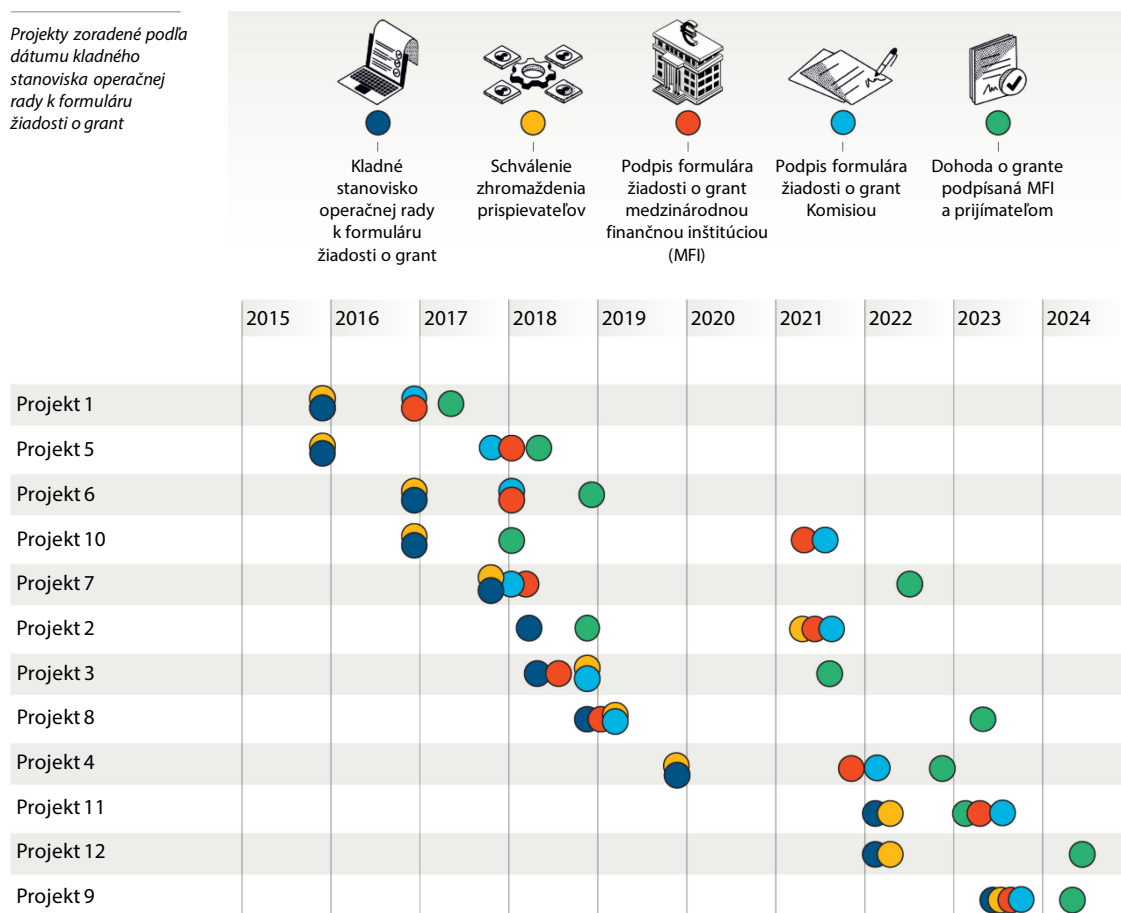
** Dodávateľia zatiaľ neposkytli aktualizované odhady, v ktorých sa zohľadňujú skutočné oneskorenia.

Zdroj: EDA na základe zmluvnej dokumentácie k júnu 2025.

- 58** Komisia v júli 2020 zaslala medzinárodným finančným inštitúciám a vnútroštátnym orgánom listy týkajúce sa troch projektov zaradených do vzorky, najmä s cieľom získať aktualizované harmonogramy realizácie projektov. Po júli 2020 zaslala Komisia podobné žiadosti týkajúce sa ďalších dvoch projektov zaradených do vzorky. Vo väčšine prípadov Komisia dostala všeobecné odpovede s aktualizovanými harmonogramami. Žiadny z týchto listov však nezabránil ďalšiemu oneskoreniu po aktualizáciách.
- 59** Oneskorenie platieb malo vplyv aj na vykonávanie. Po schválení grantu operačnou radou a následne zhromaždením prispievateľov Komisia a hlavné medzinárodné finančné inštitúcie podpíšu formulár žiadosti o grant. Finančné prostriedky sa však realizátorovi projektu sprístupnia až po podpísaní dohody o grante a v niektorých krajinách po jej ratifikácii vnútroštátnymi orgánmi (pozri [ilustráciu 12](#)). Ratifikáciou podpísanej dohody o grante sa môže tento proces takisto predĺžiť (napr. o jeden rok v Bosne a Hercegovine). Závisí to od vnútroštátnych orgánov. Realizátori piatich projektov v našej vzorke museli poskytnúť finančné prostriedky vopred najmä preto, že dohody o grante neboli podpísané ani ratifikované.

Ilustrácia 12 | Oneskorenia medzi schválením grantu a podpisom dohody o grante

Projekty zoradené podľa dátumu kladného stanoviska operačnej rady k formuláru žiadosti o grant



Zdroj: EDA na základe údajov Komisie do konca roka 2025.

- 60** Platby Komisie zodpovedajú predbežnému financovaniu prevedenému na účet spoločného fondu, ktorý spravuje EBOR. Hoci medzinárodné finančné inštitúcie by mali predpovedať úhrady na základe skutočnej potreby, zistili sme, že Komisia v šiestich prípadoch vyplatila granty na základe prognóz medzinárodných finančných inštitúcií, v ktorých sa požadovali vyššie sumy, ako si to vyžadoval finančný a fyzický pokrok projektov. V dôsledku toho boli finančné prostriedky prevedené do spoločného fondu príliš skoro (pozri príklad v [rámcu 8](#)). Komisia vysvetlila, že pred potvrdením žiadostí o vyplatenie prostriedkov zo spoločného fondu vychádzala najmä z prognóz medzinárodných finančných inštitúcií.

Rámček 8

Príklad zbytočne vysokého predbežného financovania vyplateného Komisiou

V prípade jedného projektu Komisia vyplatila v októbri 2024 spoločnému fondu 63 % celkovej sumy zodpovedajúcej predbežnému financovaniu vo výške 52 mil. EUR na základe prognózy MFI. Táto prognóza však bola príliš optimistická, keďže v čase našej návštevy v júni 2025 nevznikli žiadne náklady, pretože zmluva na stavebné práce ešte nebola podpísaná.

Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie.

Začalo sa mnoho projektov, ale pokrok pri prepájaní západného Balkánu s EÚ je pomalý a udržateľnosť projektov je ohrozená

- 61** Desať rokov po schválení prvých dopravných projektov v štyroch krajinách zaradených do vzorky sme preskúmali, či 12 projektov zaradených do vzorky prinieslo hmatateľné výsledky. Posudzovali sme aj to, či Komisia vymedzila ukazovatele projektov na monitorovanie pokroku dosiahnutého na úrovni projektov a na súhrnnej úrovni. Naša vzorka zahŕňa sedem koridorov (pozri [prílohu II](#)).
- 62** Na monitorovanie celkového pokroku Komisia stanovila tri hlavné ukazovatele¹⁰ (rast HDP, hodnotu obchodu s tovarom a službami a index ľudského rozvoja), ale nikdy nezhrmažďovala ani nevykazovala údaje. Tieto ukazovatele však neumožňujú zmysluplné posúdenie konkrétnych účinkov projektov Investičného rámca pre západný Balkán na sociálno-ekonomický rozvoj a konkurencieschopnosť na západnom Balkáne (celkový cieľ). Tento vývoj závisí od rôznych vonkajších faktorov vrátane rozsiahlej podpory mimo Investičného rámca pre západný Balkán.

¹⁰ Viacnárodné akčné programy na roky 2016, s. 10; 2017 – 2018, s. 11; 2018 – 2019, s. 13; a 2020, s. 8.

- 63** Špecifickým cieľom Investičného rámca pre západný Balkán v odvetví dopravy je zlepšiť prepojenosť v rámci regiónu a medzi západným Balkánom a EÚ¹¹. Pri podpise Zmluvy o Dopravnom spoločenstve¹² sa krajiny západného Balkánu zaviazali dodržiavať ciele európskej dopravnej siete¹³, medzi ktoré patrí dokončenie základnej siete do roku 2030¹⁴. Komisia však nezhrmažďovala informácie o dokončení základnej [európskej dopravnej siete](#) na západnom Balkáne (pozri bod [17](#)), ako je stupeň dokončenia (napr. dĺžka dokončených a prevádzkových úsekov na koridor) a súlad s normami siete pre podporované koridory. Vychádza zo správ [Dopravného spoločenstva](#), ktoré neobsahujú takéto podrobné informácie o každom koridore. Tieto informácie sú k dispozícii len na osobitnú žiadosť a Komisia ich nepoužila na monitorovanie konkrétnych účinkov financovania Investičného rámca pre západný Balkán.
- 64** Dopravné spoločenstvo, medzinárodná organizácia podporujúca regionálnu spoluprácu v doprave medzi Európskou úniou a západným Balkánom, uverejňuje od roku 2021 výročné správy o realizácii [európskej dopravnej siete](#) na západnom Balkáne. Z týchto správ vyplýva celkovo pomalý pokrok pri vykonávaní všetkých noriem (pozri [rámcik 9](#)).

¹¹ Viacnárodné akčné programy na roky [2015 – 2016](#), s. 4; [2016](#), s. 10; [2017 – 2018](#), s. 11, [2018 – 2019](#), s. 13; a [2020](#), s. 8.

¹² Článok 1 a príloha I.1 k [Zmluve o založení Dopravného spoločenstva](#).

¹³ Článok 38 ods. 3 a článok 39 [nariadenia \(EÚ\) č. 1315/2013](#) zrušeného [nariadením \(EÚ\) 2024/1679](#).

¹⁴ Článok 6 ods. 1 písm. a) [nariadenia \(EÚ\) 2024/1679](#).

Rámček 9

Pokrok pri dosahovaní noriem európskej dopravnej siete na západnom Balkáne

Normy európskej dopravnej siete zahŕňajú:

- elektrifikáciu železničnej siete: v roku 2024 bolo elektrifikovaných 65 % základnej siete (v porovnaní so 73 % v roku 2021, prvom roku, keď boli k dispozícii údaje),
- minimálnu rýchlosť 100 km/h pre nákladné vlaky do roku 2030: v roku 2024 60 % základnej siete spĺňalo požiadavku na rýchlosť (v porovnaní so 72 % v roku 2021),
- samostatné jazdné pruhy pre cestnú dopravu v oboch smeroch oddelené deliacim pásom, ktorý nie je určený na premávku, ako aj odpočívadlá každých 100 km pozdĺž diaľnice do roku 2030. V roku 2024 dosiahla miera súladu základnej siete s normami 54 % (v porovnaní so 45 % v roku 2021).

Zdroj: EDA na základe [nariadenia \(EÚ\) 2024/1679](#) a správ Dopravného spoločenstva o rozvoji orientačných rozšírení súhrnnej a základnej siete transeurópskej dopravnej siete na západnom Balkáne v rokoch [2022](#) a [2024](#).

65 V prípade štyroch krajín zaradených do vzorky Komisia v období od roku 2015 do júna 2025 schválila 43 investičných grantov v odvetví dopravy. Do júna 2025 sa začalo realizovať 22 z týchto investícií a šesť bolo dokončených. Štyri zo šiestich dokončených projektov sú cestné projekty z našej vzorky v Bosne a Hercegovine a Severnom Macedónsku, ktoré boli otvorené pre dopravu. Hoci je príliš skoro na posúdenie výstupov dosiahnutých v prípade štyroch projektov, ktorých dokončenie sa v čase auditu neočakávalo, situácia v prípade zostávajúcich ôsmich projektov (štyri dokončené a štyri, ktoré sa mali dokončiť) je zmiešaná. Tri projekty dosiahli svoje ciele v plnej miere, dva ich dosiahli čiastočne a tri neboli v prevádzke. V [prílohe III](#) sa uvádza viac informácií o dosiahnutých výstupoch a ich funkčnosti v čase auditu v prípade 12 projektov vo vzorke.

66 Prepojenia v rámci koridorov, ktorých sa týkajú projekty zaradené do našej vzorky, napredujú nerovnomerne (pozri [tabuľku 1](#)). V Srbsku sa podpora železničného sektora väčšinou nachádza vo fáze plánovania s cieľom prispôbiť ju normám EÚ¹⁵. V Severnom Macedónsku sa má na bulharskej hranici vybudovať 23 km železničný úsek, pričom projekt sa mal začať realizovať v roku 2024, s plánovaným dátumom dokončenia do roku 2030. V prípade Bosny a Hercegoviny Komisia v júni 2022 pozastavila dva pôvodne schválené projekty (vrátane neprepojených úsekov koridoru Vc) z dôvodu politickej situácie v Republike srbskej (ide o administratívny subjekt, ktorý sa rozprestiera na severe krajiny). V Kosove bola situácia v železničnej doprave v čase auditu horšia ako pred začatím projektu. Doprava je od roku 2020 narušená v dôsledku zrútenia niektorých tunelov počas prác. Okrem toho nie je plánovaný dátum začatia prác v severnej časti Kosova. V čase auditu (jún 2025) ešte nebola zavedená signalizácia a elektrifikácia.

¹⁵ WBIF, informačný prehľad o železničnom koridore X.

Tabuľka 1 | Súčasný stav základnej európskej dopravnej siete, ktorej sa týkajú projekty v našej vzorke

Koridor v základnej sieti	Krajina	Celková dĺžka (km)	Dokončená dĺžka (km)	Prevádzková dĺžka (km)	Spolufinancovaná dĺžka EÚ (km)	Projekty koridorov vybrané v našej vzorke
Cestný koridor Vc	Bosna a Hercegovina	323,5	144,2	133,3	119,9	3 projekty v celkovej dĺžke 19,9 km
Železničná trasa 10	Kosovo	148,0	0,0	0,0	100,2	2 projekty v celkovej dĺžke 100,2 km
Železničný koridor X	Srbsko	513,0	0,0	513,0	256,1	1 projekt s dĺžkou 17,7 km
Železničný koridor Xc	Srbsko	104,0	0,0	0,0*	104,0	1 projekt s dĺžkou 90 km
Cestný koridor VIII	Severné Macedónsko	308,0	286,0	286,0	47,2	2 projekty s celkovou dĺžkou 47,2 km
Železničný koridor VIII	Severné Macedónsko	261,0	30,5	30,5	57,4	1 projekt s dĺžkou 23 km

Poznámka: *Počas stavebných prác premávajú vlaky za osobitných podmienok. Táto tabuľka nezahŕňa dva projekty vnútrozemských vodných ciest zaradené do vzorky, ktoré sa týkajú koridoru Rýn – Dunaj.

Zdroj: EDA na základe informácií získaných od Dopravného spoločenstva, MIS a realizátora projektu k septembru 2025.

- 67** Okrem toho sme zistili, že udržateľnosť siedmich projektov zaradených do vzorky nebola v plnej miere zabezpečená z dôvodu prebiehajúcich administratívnych postupov, nedostatku finančných prostriedkov na pokračovanie investícií, nedostatočnej údržby alebo nevyužitej infraštruktúry (pozri [prílohu III](#)). Príklad nevyužitej infraštruktúry je uvedený v [rámcu 10](#).

Rámček 10

Tunel bez pripojenia na cestu ohrozuje udržateľnosť

Naša vzorka zahŕňala 3,2 km tunel, v ktorom boli hlavné práce na infraštruktúre dokončené v septembri 2023. V čase audítorskej návštevy prebiehala inštalácia elektromechanického zariadenia na dokončenie projektu, ale tunel je stále odpojený od príľahlých cestných sietí financovaných inými darcami. Existuje nielen riziko, že tunel zostane niekoľko rokov nevyužitý z dôvodu oneskorení pri prácach na príľahlých cestách, ale aj riziko, že si bude vyžadovať údržbu a ochranu pred možným poškodením.

Zdroj: EDA na základe projektovej dokumentácie a kontroly na mieste.

Úloha WBIF je viditeľná, ale podpora EÚ už menej

- 68** Všetci príjemcovia finančných prostriedkov EÚ musia uvádzať zdroj financovania a zabezpečiť zviditeľnenie financovania získaného z EÚ¹⁶. Preskúmali sme, či projekty v našej vzorke dostatočne zdôrazňovali finančné prostriedky EÚ získané pomocou primeraných komunikačných kanálov, ako sú sociálne médiá, podujatia, správy a informačné tabule. Tieto tabule musia byť umiestnené pri prístupových cestách k miestu, kde sa akcia koná, a musia zostať na mieste od začiatku akcie až do šiestich mesiacov po jej dokončení¹⁷.
- 69** Až na dve výnimky projekty v našej vzorke dvanástich projektov zahŕňali informačné tabule, na ktorých sa uvádzala podpora EÚ. V jednom z dvoch projektov, v ktorých bolo zviditeľnenie EÚ problematické, dodávateľ umiestnil dva verejne dostupné bilbordy, ale bola uznaná len podpora hlavnej medzinárodnej finančnej inštitúcie.

¹⁶ Články 24 a 25 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 447/2014 a článok 18 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2021/1529.

¹⁷ Príručka o komunikácii a zviditeľňovaní vonkajších činností Európskej únie z roku 2009, s. 20; Príručka o komunikácii a zviditeľňovaní vonkajších činností financovaných EÚ z roku 2018, s. 21.

- 70** Medzinárodné finančné inštitúcie musia vo svojich výročných správach o vykonávaní vykazovať náklady, ktoré im vznikli v súvislosti s činnosťami zameranými na zviditeľnenie. Takéto finančné informácie chýbali v prípade štyroch grantov vo vzorke pod dohľadom dvoch medzinárodných finančných inštitúcií. V dôsledku toho nebolo možné posúdiť vykonané činnosti a ich účinnosť z hľadiska zabezpečenia zviditeľnenia EÚ. V prípade jedného z týchto grantov hlavná medzinárodná finančná inštitúcia vysvetlila, že napriek rozpočtu vo výške 20 000 EUR uvedenému v žiadosti sa na zviditeľnenie nevynaložili žiadne finančné prostriedky Investičného rámca pre západný Balkán.
- 71** V prípade troch ďalších grantov v našej vzorke jedna medzinárodná finančná inštitúcia vymenovala osobu na koordináciu činností na zviditeľnenie, organizovanie podujatí a tvorbu obsahu (napr. video, multimediálny obsah, fotografie a príspevky na sociálnych médiách). Zistili sme, že medzinárodná finančná inštitúcia použila prostriedky určené na zviditeľnenie grantov na vyplácanie mzdy tejto osobe s cieľom propagovať svoje vlastné činnosti na západnom Balkáne a len v obmedzenej miere činnosti EÚ. Podobne sa v internej monitorovacej správe, ktorú si vyžiadala Komisia, uvádza, že podpora Investičného rámca pre západný Balkán sa spája najmä s medzinárodnými finančnými inštitúciami, a nie s EÚ.

- 72** S cieľom zvýšiť zviditeľnenie EÚ sme zaznamenali pozitívny príklad, keď delegácia EÚ v Bosne a Hercegovine navrhla pridať ďalšie pútače k bilbordu, ktoré sa vyžadujú počas stavebných prác podľa usmernení EÚ pre zviditeľňovanie. Po rokovaní sa dve medzinárodné finančné inštitúcie dohodli na spoločnom odkaze, ktorý bol vhodný pre všetkých darcov (pozri [fotografiu 3](#)).

Fotografia 3 | Odkaz na bilborde: „Pomáhame Bosne a Hercegovine vybudovať koridor 5C (Vc)“



Zdroj: EDA.

Túto správu prijala komora III, ktorej predsedá George Marius Hyzler, člen Dvora audítorov, v Luxemburgu na svojom zasadnutí dňa 28. apríla 2026.

Za Dvor audítorov



Tony Murphy
predseda

Prílohy

Príloha I – O tomto audite

Komisia podporuje odvetvie dopravy na západnom Balkáne prostredníctvom WBIF

- 01** Rada v roku 2008 vyzvala Komisiu a medzinárodné finančné inštitúcie, aby spojili zdroje a financovali prioritné projekty infraštruktúry na západnom Balkáne. Krajiny západného Balkánu – Albánsko, Bosna a Hercegovina, Kosovo¹, Čierna Hora, Severné Macedónsko a Srbsko – sú jadrom politiky rozširovania EÚ.
- 02** V decembri 2009 Komisia v spolupráci s Európskou investičnou bankou (EIB), Európskou bankou pre obnovu a rozvoj (EBOR) a Rozvojovou bankou Rady Európy, ako aj so súhlasom členských štátov EÚ spustila Investičný rámec pre západný Balkán (WBIF) s cieľom koordinovať a usmerňovať technickú a finančnú podporu darcov pre krajiny západného Balkánu prostredníctvom jednotného kontaktného miesta. Rámec WBIF podporuje ďalšie investície kombinovaním grantov² s úvermi³ prostredníctvom Spoločného fondu pre európsky západný Balkán (ďalej len „spoločný fond“)⁴.
- 03** Následne sa k WBIF pripojila Nemecká rozvojová banka *Kreditanstalt für Wiederaufbau*, Európsky investičný fond, *Agence française de développement* a skupina Svetovej banky, vrátane Medzinárodnej finančnej korporácie.

¹ Týmto označením nie sú dotknuté pozície k štatútu a označenie je v súlade s rezolúciou Bezpečnostnej rady OSN č. 1244/1999 a so stanoviskom Medzinárodného súdneho dvora k vyhláseniu nezávislosti Kosova.

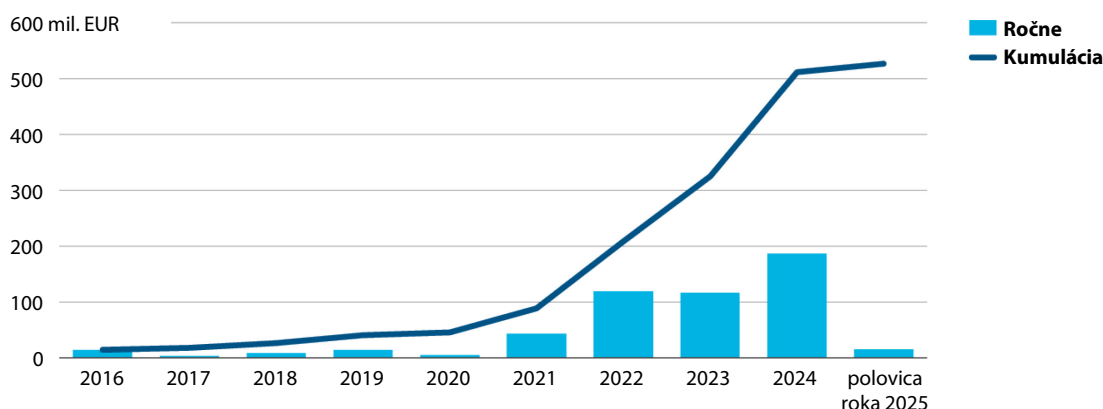
² Závery Rady z roku 2008, Investičný rámec pre západný Balkán.

³ Príloha k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie, ktorým sa prijíma akčný program pre viaceré krajiny v oblasti prepojenosti na rok 2020, s. 4.

⁴ Európska investičná banka na západnom Balkáne, s. 17.

- 04** V kontexte [berlínskeho procesu](#), ktorý sa začal v roku 2014, Komisia uznala význam prepojenia západného Balkánu so základnou [európskou dopravnou sieťou](#) prostredníctvom investícií do strategických projektov dopravnej infraštruktúry s cieľom riešiť ich nedostatočný rozvoj v regióne.
- 05** WBIF je platforma zriadená na prípravu, výber a financovanie strategických investičných projektov na západnom Balkáne.
- 06** Komisia podporuje šesť odvetví (udržateľná doprava, čistá energia, životné prostredie a klíma, súkromný sektor, ľudský kapitál a digitálna budúcnosť) na západnom Balkáne prostredníctvom rámca WBIF. Lepšia infraštruktúra pomáha znižovať [nedostatok investícií](#) a je krokom k splneniu prístupových kritérií EÚ⁵. Od roku 2015 do polovice roka 2025 Komisia vyplatila 527 mil. EUR z nástrojov predvstupovej pomoci (IPA) II a III do spoločného fondu na dopravné projekty (pozri [ilustráciu 1](#)).

Ilustrácia 1 | Kumulatívne a ročné platby EÚ na dopravné projekty v rámci spoločného fondu (od roku 2016 do polovice roka 2025)



Poznámka: Komisia v roku 2015 neuhradila žiadne platby.

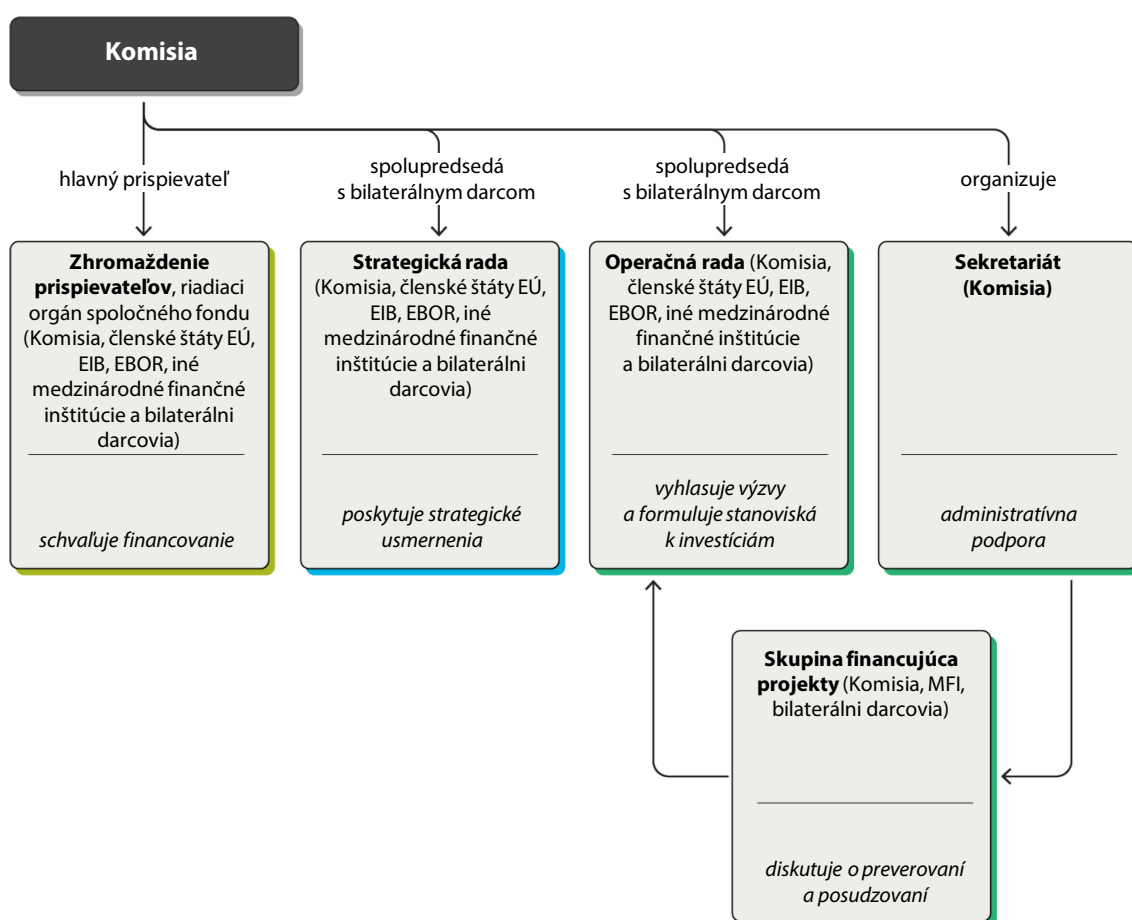
Zdroj: EDA na základe údajov z prognózy spoločného fondu z januára 2026.

⁵ Pracovný dokument útvarov Komisie z roku 2020: Správa o [Bosne a Hercegovine](#), s. 93; [Kosove](#), s. 95; [Srbsku](#), s. 86; a [Severnom Macedónsku](#), s. 55 a 76.

Úlohy a zodpovednosť

- 07** Spoločný fond združuje príspevky Komisie, medzinárodných finančných inštitúcií a bilaterálnych darcov. EBOR a EIB (ako spolumanažéri) sú poverené správou spoločného fondu. Obe medzinárodné finančné inštitúcie už dlho spolupracujú na vytvorení, realizácii a vykonávaní rámca WBIF⁶. Hlavnými riadiacimi orgánmi WBIF sú zhromaždenie prispievateľov, strategická rada, operačná rada a skupina financujúca projekty. Na *ilustrácii 2* sú zhrnuté úlohy a zloženie hlavných orgánov WBIF, v ktorých Komisia pôsobí.

Ilustrácia 2 | Úloha Komisie pri riadení WBIF



Zdroj: EDA na základe rokovacieho poriadku WBIF.

⁶ Príloha k vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie, ktorým sa prijíma akčný program pre viaceré krajiny v oblasti prepojenosti na rok 2020, s. 13.

- 08** Komisia ako hlavný prispievateľ zohráva dôležitú úlohu pri rozhodovaní o WBIF. Od zriadenia spoločného fondu v roku 2024 Komisia poskytla 898,6 mil. EUR (85,9 % zo všetkých príspevkov) do fondu pre všetky odvetvia vrátane dopravy⁷. Poskytuje granty na mobilizáciu úverov od medzinárodných finančných inštitúcií na spolufinancovanie vybraných projektov s cieľom zlepšiť prepojenosť na západnom Balkáne.
- 09** V čase nášho auditu mala samotná Komisia (Generálne riaditeľstvo pre rozšírenie a východné susedstvo – GR ENEST) jeden tím zodpovedný za všetky verejné investície vrátane odvetvia dopravy. Na úrovni jednotlivých krajín má každá delegácia EÚ jednu kontaktnú osobu, ktorá koordinuje činnosti rámca WBIF, a môže zahŕňať aj odborných zamestnancov. Komisia najala konzultantov (Koordinačný úrad pre finančné inštitúcie) na pomoc v oblastiach, ako je postup preverovania, činnosti sekretariátu (organizovanie zasadnutí) a monitorovanie projektov prostredníctvom zástupcov krajín.
- 10** Vnútroštátne orgány žiadajú o granty v prospech realizátorov projektov. Tí sú zodpovední za prípravu a realizáciu projektov vrátane štúdií, verejného obstarávania a dohľadu nad stavebnými prácami.
- 11** EBOR, EIB a Svetová banka sú ako hlavné medzinárodné finančné inštitúcie zodpovedné za koordináciu úverov na projekty zaradené do vzorky a za dohľad nad ich vykonávaním. Tri kontrolované medzinárodné finančné inštitúcie sú v prijímajúcich krajinách zastúpené miestnymi alebo regionálnymi kancelármi a poskytujú *ad hoc* podporu zo svojho ústredia.

Rozsah auditu a audítorský prístup

- 12** V predchádzajúcich rokoch sme uverejnili niekoľko správ o západnom Balkáne. Patrili medzi ne audity [predvstupovej pomoci na posilnenie administratívnej kapacity a právneho štátu](#) a stanovisko k zriadeniu [Nástroja na podporu reforiem a rastu](#).
- 13** V tomto audite sme preskúmali, či Komisia zabezpečila, aby Investičný rámec pre západný Balkán účinne prispieval k rozvoju dopravnej infraštruktúry na západnom Balkáne, ktorá je prepojená so základnou sieťou EÚ. Posudzovali sme, či Komisia zaviedla postupy na to, aby bol Investičný rámec pre západný Balkán účinný pri:
- výbere dopravných projektov,
 - dohľade nad realizáciou projektov,
 - monitorovaní a podávaní správ.

⁷ Výročná správa WBIF za rok 2024, s. 29.

- 14** Audit nezahŕňal financovanie z Nástroja na podporu reforiem a rastu, pretože bol zriadený v roku 2024, ani sa nevzťahoval na postupy udeľovania grantov technickej pomoci. Okrem toho sme nekontrolovali presnosť výdavkov na projekty, keďže Komisia do konca nášho auditu finančne neschválila žiadny z projektov vo vzorke.
- 15** Audit sa vzťahuje na obdobie desiatich rokov od prvých žiadostí o grant predložených v roku 2015 až do júna 2025, keď sme vykonali kontroly na mieste. Od roku 2015 do polovice roka 2025 Komisia vyčlenila 2 665 mil. EUR na 55 dopravných projektov na západnom Balkáne. Finančné prostriedky EÚ viazané v štyroch krajinách, ktoré sme navštívili (Bosna a Hercegovina, Kosovo, Severné Macedónsko a Srbsko), dosiahli celkovú výšku 2 115 mil. EUR (pozri [tabuľku 1](#)).

Tabuľka 1 | Granty z investičného rámca pre západný Balkán schválené v mil. EUR (od roku 2015 do polovice roka 2025)

Krajina	Celková suma schválená EÚ	Celková suma EÚ vo vzorke
Bosna a Hercegovina	914,8	61,5
Kosovo	158,6	55,8
Severné Macedónsko	292,9	84,6
Srbsko	748,6	139,7
Spolu	2 114,9	341,6

Zdroj: EDA na základe údajov zaznamenaných v monitorovacom a informačnom systéme Komisie.

- 16** Vybrali sme vzorku 12 dopravných projektov v rámci základnej európskej dopravnej siete (pozri [prílohu II](#)) v hodnote 341,6 mil. EUR (16,2 % celkových finančných prostriedkov vyčlenených na dopravu v krajinách zaradených do vzorky) na základe významnosti a úrovne dokončenia s cieľom preskúmať, ak je to možné, projekty v pokročilom štádiu a rôzne siete (cestné, železničné a vnútrozemské vodné cesty).
- 17** Preskúmali sme postupy rámca WBIF. Konkrétne sme analyzovali úlohu Komisie pri postupoch preverovania a výberu, postupy používané hlavnými medzinárodnými finančnými inštitúciami na zabezpečenie účinného dohľadu počas procesu verejného obstarávania a realizácie projektov, keďže Komisia delegovala verejné obstarávanie a realizáciu na hlavné medzinárodné finančné inštitúcie, a monitorovacie opatrenia na informovanie Komisie, ako je monitorovací a informačný systém, monitorovacie správy a zápisnice zo zasadnutí.

- 18** Na potvrdenie našich zistení sme potvrdili dôkazy získané z preskúmaní dokumentov, rozhovorov, návštev na mieste, ako aj údaje z monitorovacieho a informačného systému. Naša [metodika auditu](#) je v súlade s medzinárodnými audítorskými štandardmi vydanými [Medzinárodnou organizáciou najvyšších kontrolných inštitúcií \(INTOSAI\)](#).
- 19** Komisia prijala významné záväzky v oblasti infraštruktúry vo všetkých odvetviach (vrátane dopravy) na západnom Balkáne. Príspevky EÚ do spoločného fondu pochádzajú z:
- 0,9 mld. EUR poskytnutých prostredníctvom viacnárodných programov v oblasti prepojenosti v rámci nástroja IPA II na roky 2015 – 2020,
 - [hospodárskeho a investičného plánu EÚ pre západný Balkán](#) na roky 2021 – 2027, ktorý sa začal realizovať v roku 2021 a v ktorom sa predpokladajú [investície až do výšky 30 mld. EUR](#), vrátane grantov EÚ vo výške 9 mld. EUR prostredníctvom nástroja IPA III, a ktorého cieľom je okrem iného podporiť odvetvie dopravy s cieľom priblížiť západný Balkán k EÚ⁸,
 - [Nástroja na podporu reforiem a rastu pre západný Balkán](#), ktorý bol prijatý v roku 2024. Tento príspevok môže dosiahnuť 3 mld. EUR, ak prijímajúce krajiny dosiahnu pokrok, ako sa predpokladá v ich programoch reforiem⁹.
- 20** Naším cieľom je prostredníctvom našich zistení zlepšiť spôsob, akým Komisia vyberá a monitoruje projekty financované v rámci WBIF a podáva o nich správy, keďže príspevky do WBIF sa zvyšujú.

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

⁹ [Hlavné výsledky dosiahnuté v rámci WBIF v roku 2023](#) s. 7.

Príloha II – Zoznam projektov vo vzorke

Číslo projektu	Prijímajúca krajina	Hlavná iniciatíva EÚ	Koridor v základnej sieti	Druh siete	Výška prijatého grantu bez implementačných a administratívnych poplatkov (v tis. EUR)	Rok prijatia
1*	Bosna a Hercegovina	Prepojenie severu s juhom	Cestný koridor Vc	Cesta s dĺžkou 10,7 km	24 540	2015
2*	Bosna a Hercegovina	Prepojenie severu s juhom	Cestný koridor Vc	Cesta s dĺžkou 3,2 km	19 000	2018
3	Bosna a Hercegovina	Prepojenie severu s juhom	Cestný koridor Vc	Cesta s dĺžkou 6 km	14 940	2018
4	Bosna a Hercegovina	Spojenie východu so západom	Základný koridor Rýn – Dunaj	Vnútrozemská vodná cesta (prístavné zariadenia) a železnica s dĺžkou 6,3 km	3 020	2019
5*	Kosovo	Prepojenie severu s juhom	Železničná trasa 10	Železničný úsek s dĺžkou 66,8 km	38 540	2015
6*	Kosovo	Prepojenie severu s juhom	Železničná trasa 10	Železničný úsek s dĺžkou 33,4 km	17 240	2016
7*	Severné Macedónsko	Spojenie východu so západom	Železničný koridor VIII	Železničný úsek s dĺžkou 34 km	68 626	2017

Číslo projektu	Prijímajúca krajina	Hlavná iniciatíva EÚ	Koridor v základnej sieti	Druh siete	Výška prijatého grantu bez implementačných a administratívnych poplatkov (v tis. EUR)	Rok prijatia
8	Severné Macedónsko	Spojenie východu so západom	Cestný koridor VIII	Cestný úsek s dĺžkou 13,2 km	2 470	2018
9	Severné Macedónsko	Spojenie východu so západom	Cestný koridor VIII	Cestný úsek s dĺžkou 23 km	13 508	2023
10	Srbsko	Spojenie východu so západom	Železničný koridor Xc	Železničný úsek s dĺžkou 80 km	43 730	2016
11	Srbsko	Spojenie východu so západom	Železničný koridor X	Železničný úsek s dĺžkou 17,7 km	80 150	2022
12	Srbsko	Spojenie východu so západom	Základný koridor Rýn – Dunaj	Vnútrozemská vodná cesta (21 potopených plavidiel)	15 850	2022
SPOLU					341 614	

Poznámka: *Podpora EÚ/WBIF získaná na podrobnú projektovú štúdiu.

Príloha III – Posúdenia projektov EDA

Číslo projektu	ŽIADOSŤ				VYKONÁVANIE			
	Prepojenosť	Udržateľná doprava	Dostatočne pripravené v čase podania žiadosti	Začiatok vykonávania podľa plánu v žiadosti	Dosaiahnuté výstupy	Včasné dokončenie podľa pôvodného plánu	Prevádzkyschopné v čase auditu, podľa plánu	Udržateľnosť
1	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Uspokojivé	Uspokojivé	Cesta s dĺžkou 10,7 km otvorená pre premávku vrátane mosta a priechodu otvoreného pre premávku, ktorý nie je plne funkčný	Závažné nedostatky	Uspokojivé	Uspokojivé
2	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Uspokojivé	Postavená cesta (tunel) s dĺžkou 3,2 km, ktorá však nie je otvorená pre premávku	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Uspokojivé
3	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Uspokojivé	Uspokojivé	Cesta s dĺžkou 6 km vrátane mýtnej stanice a mosta otvoreného pre premávku	Uspokojivé	Uspokojivé	Uspokojivé
4	Uspokojivé	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Prístavné zariadenia sú zavedené a prevádzkyschopné, ale výstavba železníc prebieha	Závažné nedostatky	Uspokojivé	Uspokojivé
5	Uspokojivé	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Železnice, stanice, tunely a mosty – prebieha obnova	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Uspokojivé
6	Uspokojivé	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Železnice, stanice a mosty – prebieha obnova	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Uspokojivé
7	Uspokojivé	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Výstavba alebo obnova železníc, staníc, tunelov a mostov prebieha, ale v oblasti signalizácie a telekomunikácií sa čaká na uzatvorenie zmlúv	Závažné nedostatky	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery
8	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Uspokojivé	Uspokojivé	Postavená cesta s dĺžkou 13,2 km otvorená pre premávku	Závažné nedostatky	Uspokojivé	Uspokojivé
9	Uspokojivé	Uspokojivé	Uspokojivé	Uspokojivé	Dokončenie výkopových prác na svahoch a otvorenie cesty pre premávku	Uspokojivé	Uspokojivé	Uspokojivé
10	Uspokojivé	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Závažné nedostatky	Prebieha obnova alebo výstavba železníc, staníc a mostov	Závažné nedostatky	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery	Uspokojivé
11	Uspokojivé	Uspokojivé	Uspokojivé	Závažné nedostatky	Ešte sa nezačalo	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery
12	Uspokojivé	Uspokojivé	Uspokojivé	Uspokojivé	Z 21 boli 4 plavidlá vyradené	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery	Zatiaľ nie je možné vyvodiť závery

Skratky

Skratka	Vysvetlenie
EBOR	Európska banka pre obnovu a rozvoj
EIB	Európska investičná banka
IFI	medzinárodná finančná inštitúcia (<i>International Financial Institution</i>)
IPA	nástroj predvstupovej pomoci
MIS	monitorovací a informačný systém
PIU (<i>Project Implementation Unit</i>)	oddelenie na realizáciu projektu
WBIF	Investičný rámec pre západný Balkán (<i>Western Balkans Investment Framework</i>)

Glosár

Termín	Význam/vysvetlenie
Analýza nákladov a prínosov	Porovnanie odhadovaných nákladov na navrhované opatrenia s prínosmi, ktoré majú priniesť.
Delegácia EÚ	Diplomatické zastúpenie EÚ v krajine, ktorá nie je členom EÚ.
Hlavná medzinárodná finančná inštitúcia	Banka, ktorá dohliada na posudzovanie a realizáciu rozvojového projektu a koordinuje poskytovanie podpory od viacerých veriteľov.
Hospodársky a investičný plán	Iniciatíva EÚ prijatá v roku 2020 na podporu sociálno-ekonomického rozvoja na západnom Balkáne, vrátane investícií do dopravnej infraštruktúry, na ktorú v roku 2023 nadviazal plán rastu EÚ pre túto oblasť.
Hrubý domáci produkt	Základný ukazovateľ celkovej veľkosti ekonomiky určitej krajiny.
Index ľudského rozvoja	Ukazovateľ pokroku krajín založený na priemernej dĺžke života obyvateľov, dĺžke vzdelávania a úrovni príjmov.
Investičný rámec pre západný Balkán	Mechanizmus, ktorý kombinuje rôzne metódy financovania (napr. granty alebo úvery) na podporu sociálno-ekonomického rozvoja v krajinách západného Balkánu so zameraním najmä na projekty v oblasti infraštruktúry.
Jednotná databáza projektov	Centrálny zoznam projektov, ktoré prijímajúce krajiny označili za prioritné a ktoré môžu byť spolufinancované v rámci Investičného rámca pre západný Balkán.
Kombinované financovanie	Postup kombinovania grantov EÚ s úvermi z verejných a súkromných zdrojov.
Koordinálny úrad pre finančné inštitúcie	Poskytovateľ služieb, ktorý je financovaný Komisiou a podporuje prácu sekretariátu WBIF.
Medián	Stredná hodnota súboru údajov
Medzinárodná finančná inštitúcia	Banka zriadená viacerými krajinami s cieľom poskytovať finančnú podporu a odborné poradenstvo v súvislosti s rozvojovými cieľmi a podporovať medzinárodnú hospodársku spoluprácu a stabilitu.
Mŕtva váha	Situácia, keď by sa činnosť financovaná z prostriedkov EÚ uskutočnila aj bez poskytnutia grantu.
Národný koordinátor IPA	Úradník v každej prijímajúcej krajine zodpovedný za koordináciu projektov financovaných z nástroja IPA a za komunikáciu s Komisiou.
Nástroj predvstupovej pomoci	Nástroj EÚ na budovanie technických a administratívnych kapacít kandidátskych krajín a potenciálnych kandidátskych krajín.
Nepriame riadenie	Spôsob plnenia rozpočtu EÚ, pri ktorom Komisia zveruje vykonávanie úloh iným subjektom (napríklad medzinárodným finančným inštitúciám).

Operačná rada	Orgán, ktorého členmi sú zástupcovia Komisie, členských štátov EÚ, medzinárodných finančných inštitúcií a bilaterálnych darcov, ktorý je zodpovedný za preverovanie, posudzovanie a schvaľovanie projektov oprávnených na financovanie v rámci Investičného rámca pre západný Balkán.
Parížska skupina	Skupina zložená zo zástupcov Komisie, hlavných medzinárodných finančných inštitúcií a spolupredseda bilaterálnych darcov, ktorá sa pravidelne schádza po preverení žiadostí o grant a pred zasadnutiami skupiny financujúcich subjektov projektu.
Prepojenosť	V kontexte dopravy ide o prepojenie prostredníctvom cestných, železničných a vnútrozemských vodných ciest, ktoré uľahčuje pohyb osôb a tovaru.
Realizátor projektu	Subjekt – zvyčajne verejný – ktorý má prospech z dopravnej infraštruktúry a je za ňu zodpovedný.
Riadiaci výbor	Orgán s členmi z Komisie, medzinárodných finančných inštitúcií a bilaterálnych darcov, ktorý bol do roku 2021 zodpovedný za preverovanie, posudzovanie a schvaľovanie projektov oprávnených na využívanie Investičného rámca pre západný Balkán.
Skupina financujúca projekty	Zástupcovia Komisie, medzinárodných finančných inštitúcií a darcov, ktorí vyberajú investičné projekty do užšieho výberu.
Spoločný európsky fond pre západný Balkán	Zjednotené finančné zdroje, ktoré sú poskytované prostredníctvom Investičného rámca pre západný Balkán a spravované Európskou bankou pre obnovu a rozvoj a Európskou investičnou bankou.
Strategická rada	Orgán, ktorého členmi sú zástupcovia Komisie, členských štátov EÚ, medzinárodných finančných inštitúcií a bilaterálnych darcov, ktorý poskytuje strategické usmernenia a dohliada na výber a realizáciu investičných projektov v rámci Investičného rámca pre západný Balkán.
Štúdia uskutočniteľnosti	Posúdenie, či je navrhovaná metóda, plán alebo práca možná alebo primeraná.
Transeurópska dopravná sieť	Sieť cezhraničnej dopravnej, energetickej alebo telekomunikačnej infraštruktúry zriadená na podporu a zlepšenie fungovania jednotného trhu EÚ uľahčením voľného pohybu tovaru, osôb a služieb.
Udržateľná doprava	Pohyb osôb a tovaru spôsobom, pri ktorom sa zdroje využívajú efektívnejšie, s konečným cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy.
Udržateľnosť	Schopnosť financovania EÚ naďalej prinášať účinky aj po jeho ukončení.
Výročná správa o vykonávaní	V rámci WBIF ide o dokument, ktorý hlavná finančná inštitúcia predkladá Komisii a ktorý sa týka pokroku projektu v predchádzajúcom finančnom roku.
Zhromaždenie prispievateľov	Riadiaci orgán prispievateľov do spoločného európskeho fondu pre západný Balkán, určuje hlavné smerovanie spoločného fondu a monitoruje jeho finančné zdroje a platby.

Odpovede Komisie

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

Harmonogram

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

Audítorský tím

V osobitných správach EDA sa predkladajú výsledky jeho auditov, ktoré sa týkajú politík a programov EÚ alebo tém súvisiacich s riadením z konkrétnych rozpočtových oblastí. EDA vyberá a navrhuje tieto audítorské úlohy tak, aby mali maximálny vplyv, pričom sa zohľadňujú riziká z hľadiska výkonnosti či zhody, výška súvisiacich príjmov alebo výdavkov, budúci vývoj a politický a verejný záujem.

Tento audit výkonnosti uskutočnila audítorská komora III – Vonkajšia činnosť, bezpečnosť a spravodlivosť, ktorej najskôr predsedala členka EDA Bettina Jakobsen a potom George Marius Hyzler.

Audit viedla členka EDA Laima Liucija Andrikenė, podporu jej poskytol Tomas Mackevičius, vedúci kabinetu, Aldona Drėgvaitė, atašé kabinetu, Margit Spindelegger, hlavná manažérka, Aurelia Petliza, vedúca úlohy, Bertrand Tanguy a Erik Kotlárík, audítori. Grafickú podporu poskytla Aleksandra Mazilu a administratívnu podporu Joanna Piotrowicz.



Zľava doprava: Georgia Pergamali, Tomas Mackevičius, Bertrand Tanguy, Laima Liucija Andrikenė, Erik Kotlárík, Sara Perez Miguel, Aldona Dregvaite.

AUTORSKÉ PRÁVA

© Európska únia, 2026

Politika týkajúca sa opakovaného použitia materiálov Európskeho dvora audítorov (EDA) je stanovená v [rozhodnutí EDA č. 6/2019](#) o politike otvoreného prístupu a opakovanom použití dokumentov.

Pokiaľ sa nestanovuje inak (napr. v osobitnom upozornení o autorských právach), obsah materiálov EDA vo vlastníctve EÚ podlieha licencií [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Vo všeobecnosti je preto opakované použitie povolené pod podmienkou, že sa náležite uvedie zdroj a označia prípadné zmeny. Tí, ktorí opakovane používajú obsah EDA, nesmú skresliť pôvodný význam alebo odkaz. EDA nenesie zodpovednosť za žiadne dôsledky opakovaného použitia.

V prípade, že konkrétny materiál zobrazuje alebo opisuje identifikovateľné súkromné osoby, napr. fotografie zamestnancov EDA, alebo ak obsahuje prácu tretej strany, je potrebné získať dodatočné povolenie.

Ak je tento súhlas udelený, ruší a nahrádza sa ním uvedené všeobecné povolenie a jasne sa vymedzí každé prípadné obmedzenie týkajúce sa použitia.

V prípade použitia či šírenia obsahu materiálov, ktoré EÚ nevlastní, je potrebné žiadať povolenie priamo od držiteľov autorských práv.

Fotografia na titulnej strane: © Lev – stock.adobe.com.

Politika EDA týkajúca sa opakovaného použitia materiálov sa nevzťahuje na softvér ani dokumenty, ktoré podliehajú právam priemyselného vlastníctva, ako sú patenty, ochranné známky, zapísané dizajny, logá a názvy.

Na súbore webových sídiel inštitúcií Európskej únie v rámci domény europa.eu sa poskytujú odkazy na sídla tretích strán. Keďže sú mimo kontroly EDA, odporúčame vám oboznámiť sa s ich politikami ochrany osobných údajov a autorských práv.

Použitie loga EDA

Logo EDA sa nesmie použiť bez predchádzajúceho súhlasu Európskeho dvora audítorov.

HTML	ISBN 978-92-849-7674-4	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/6454990	QJ-01-26-026-SK-Q
PDF	ISBN 978-92-849-7675-1	ISSN 1977-5776	doi:10.2865/6310719	QJ-01-26-026-SK-N

AKO CITOVAŤ

Európsky dvor audítorov, [osobitná správa 16/2026](#): Investičný rámec pre západný Balkán – Podpora EÚ rieši potreby v oblasti prepojenosti, ale integrácia do základnej dopravnej siete je pomalá, Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2026.

Krajiny západného Balkánu sa zaviazali dokončiť základnú transeurópsku sieť EÚ do roku 2030. Preskúmali sme účinnosť podpory EÚ prostredníctvom Investičného rámca pre dopravnú infraštruktúru na západnom Balkáne so zameraním na prepojenie tohto regiónu so základnou dopravnou sieťou EÚ do roku 2030. Zistili sme, že hoci kontrolované projekty zodpovedajú uvedeným prioritám v oblasti prepojenosti, pokrok spomaľuje výber nedostatočne pripravených projektov a nedostatky v dohľade zo strany finančných inštitúcií. Nedostatočné bolo aj monitorovanie, podávanie správ a zviditeľnenie EÚ, pričom pretrvávali oneskorenia a problémy s udržateľnosťou. Vzhľadom na oneskorenia vo vykonávaní a operačné problémy sme dospeli k záveru, že termín stanovený na rok 2030 pravdepodobne nebude dodržaný. Odporúčame, aby Komisia zlepšila výber, monitorovanie, udržateľnosť a zviditeľnenie projektov.

Osobitná správa EDA podľa článku 287 ods. 4 druhého pododseku ZFEÚ.



EURÓPSKY
DVOR
AUDÍTOROV



Úrad pre vydávanie publikácií
Európskej únie

EURÓPSKY DVOR AUDÍTOROV
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Otázky: eca.europa.eu/sk/contact
Webová stránka: eca.europa.eu
Sociálne siete: @EUauditors