

Lääne-Balkani investeerimisraamistik

ELi toetus vastab transpordiühenduse vajadustele, kuid integreerimine põhitranspordivõrku on aeglane



EUROOPA
KONTROLLIKODA

Sisukord

Punkt

01–12 | Põhisõnumid **01**

01–05 | Miks on see valdkond oluline?

06–12 | Meie leiud ja soovitused

13–72 | Täpsem ülevaade meie tähelepanekutest **02**

13–34 | Kuigi transpordiprojektid vastavad ühenduvusega seotud vajadustele, käivitatakse need sageli hilinemisega

13–21 | Projektid vastavad ühenduvusega seotud vajadustele, kuid nende valimisel esineb mõningaid puudusi

22–27 | Komisjon ei pööra valikumenetluse käigus piisavalt tähelepanu projektide küpsusele

28–30 | ELi sihttoetused annavad lisaväärtust, kuid ei ole laenude võtmiseks alati hädavajalikud

31–34 | Enamik sihttoetuse avaldustes esitatud kuluprognose ei ole piisavalt üksikasjalikud, mistõttu on nende põhjendatust raske hinnata

35–49 | Komisjon tugineb finantsasutuste järelevalvele, mis ei ole alati piisav

36–44 | Komisjon ei suuda üldjuhul kõrvaldada puudusi finantsasutuste poolt rakendamiskeskide ja riigihangete üle tehtavas järelevalves

45–49 | Projektide rakendamise jooksul toetub komisjon finantsasutuste järelevalvele, millel on mõningaid puudusi

50–72 | Komisjonil puuduvad tõhusad menetlused viivituste jälgimiseks ning kestlikkuse ja ELi nähtavuse tagamiseks

- 50–55 | Komisjonil puudub piisavalt üksikasjalik ja ajakohane teave viivituste kohta projektide rakendamisel
- 56–60 | Komisjonil on piiratud vahendid õigeaegse rakendamise tagamiseks
- 61–67 | Käivitatud on palju projekte, kuid edusammud Lääne-Balkani riikide ühendamisel ELiga on aeglased ja projektide kestlikkus on ohus
- 68–72 | WBIFi roll on nähtav, ELi toetus aga vähem

Lisad

I lisa. Lühidalt auditist

II lisa. Valimi projektide nimekiri

III lisa. Kontrollikoja hinnang projektidele

Lühendid

Mõisted

Komisjoni vastused

Ajajoon

Auditirühm

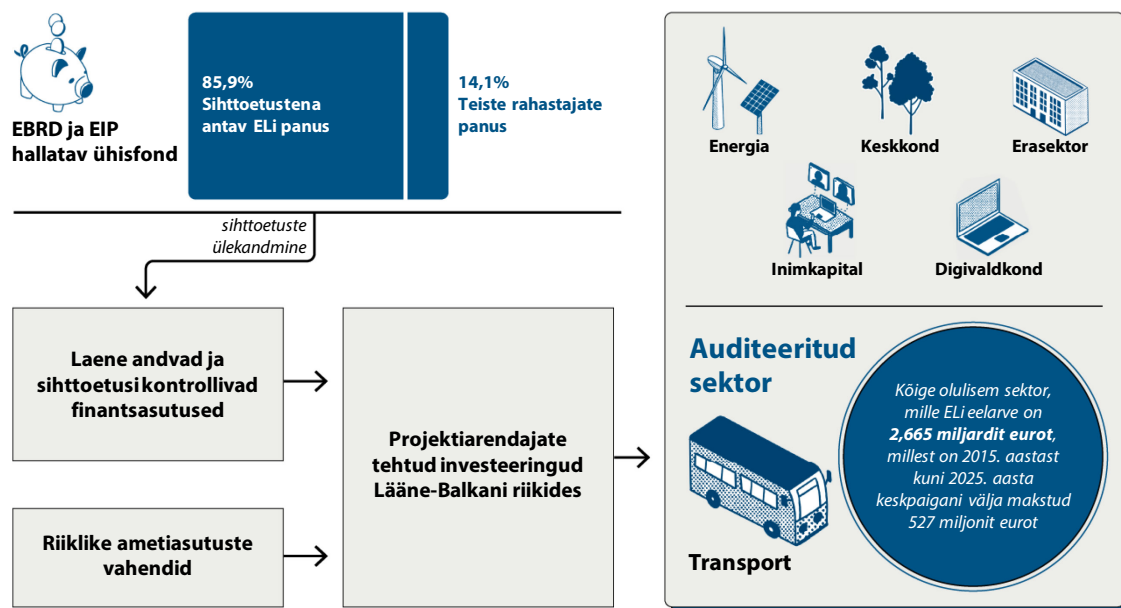
Põhisõnumid

01

Miks on see valdkond oluline?

- 01** Taristulünga kõrvaldamiseks ja ELi üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgu laiendamiseks vastavalt ELi standarditele Lääne-Balkani riikides 2030. aastaks eraldab Euroopa Komisjon (edaspidi „komisjon“) rahalisi vahendeid Lääne-Balkani investeerimisraamistiku (WBIF) kaudu. See platvorm toimib nii investeerimisvajaduste analüüsi vahetamise foorumina kui ka segarahastamismehhanismina, mille raames hõlbustavad ELi sihttoetused laenude võtmist. Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank ning Euroopa Investeerimispank haldavad rahastajate panust WBIFis Euroopa Lääne-Balkani ühisfondi kaudu. Komisjon annab ülekaalukalt suurima panuse rahastamisse (alates 2015. aastast ühisfondi kontole üle kandnud 899 miljonit eurot ehk 86%) (vt *joonis 1*).

Joonis 1 | Investeeringute rahastamine Lääne-Balkani investeerimisraamistiku kaudu (2015. aastast kuni 2025. aasta keskspaigani)



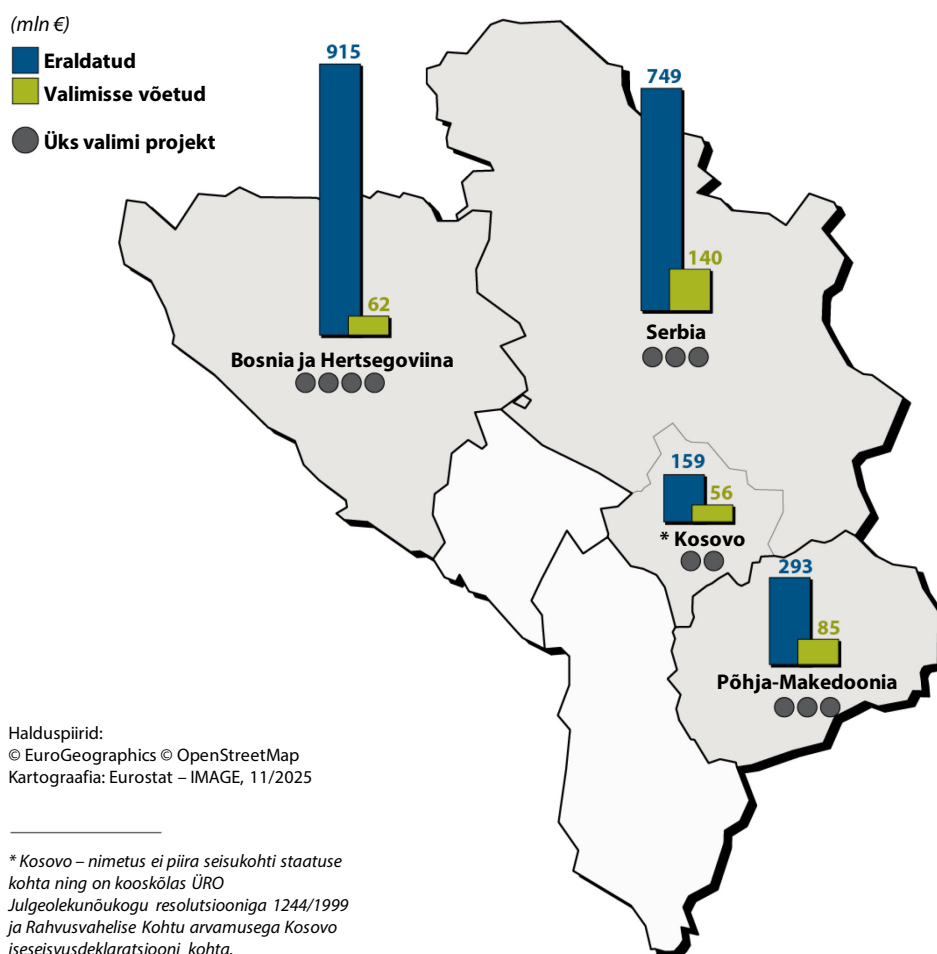
Märkus: Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank (EBRD); Euroopa Investeeringupank (EIP).

Allikas: kontrollikoda ühisfondi andmete põhjal.

- 02** Taristuprojektide arendajad (tavaliselt avaliku sektori asutused, ametid või avalike teenuste osutamise eest vastutavad ettevõtted) vastutavad hangete, lepingute sõlmimise ja projektide elluviimise eest rahvusvaheliste finantsasutuste järelevalve all. Need asutused vastutavad ka projektide hindamise ja laenude andmise koordineerimise eest.
- 03** Uurisime, kas komisjon tagas selle, et WBIF aitab tõhusalt kaasa ELi põhivõrguga ühendatud transporditaristu arendamisele Lääne-Balkani riikides. Hindasime, kas komisjon kui WBIFI peamine rahastaja oli kehtestanud menetlused, et tagada tõhus
 - a) transpordiprojektide valimine;
 - b) projektide rakendamise järelevalve;
 - c) järelevalve ja aruandlus.

04 Uurisime komisjoni ja kolme juhtiva finantsasutuse (Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank, Euroopa Investeeringuspank ja Maailmapank) tööd alates 2015. aastast kuni 2025. aasta juunini. Täiendav taustteave ning auditi ulatuse ja käsitusviisi üksikasjad on esitatud *I lisa*. Võtsime valimisse 12 transpordiprojekti (*II lisa*), mis asuvad Bosnias ja Hertsegoviinas, Kosovos¹, Põhja-Makedoonias ja Serbias (vt *joonis 2*).

Joonis 2 | Valitud projektid ja vastavad toetussummad (2015. aastast 2025. aasta keskpaigani)



Allikas: kontrollikoda komisjoni seire- ja teabesüsteemi andmete põhjal.

¹ Nimetus ei piira seisukohti staatuse suhtes ning on kooskõlas ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooniga 1244/99 ja Rahvusvahelise Kohtu arvamusega Kosovo iseseisvusdeklaratsiooni kohta.

- 05** Auditi tegemisel võtsime arvesse eesmärgi kujundada 2030. aastaks välja Euroopa põhitranspordivõrk, samuti suuremaid ELi vahendeid, mis suunatakse WBIFI kaudu, mis on [Lääne-Balkani reformi- ja kasvurahastu](#) jaoks jätkuvalt väga oluline. Loodame, et meie leiud ja soovitused parandavad WBIFI või sarnasel segarahastamismehhanismil põhineva mis tahes tulevase toetuse tulemuslikkust.

Meie leiud ja soovitused

- 06** Kokkuvõttes leidsime, et komisjon tagas selle, et WBIF aitab kaasa Euroopa põhitranspordivõrgu laiendamisele, kuna meie valimisse kuuluvad rahastatud projektid on kooskõlas nii Lääne-Balkani kui ka ELi ühenduvusprioriteetidega. Puudused projektide valikus – eelkõige seoses projektide küpsusega – põhjustasid siiski märkimisväärseid viivitusi rakendamisel. Komisjoni tegevus oli vaid osaliselt mõjus, et tagada finantsasutuste piisav järelevalve ning kehtestada tõhus järelevalve- ja aruandluskord. See piiras tema suutlikkust tegeleda õigeaegselt rakendamisega seotud riskide, viivituste ja kestlikkusprobleemidega. Võttes arvesse viivitusi rakendamisel ja tegevusalaseid probleeme, ei ole tõenäoline, et Euroopa põhitranspordivõrk Lääne-Balkani riikides valmib 2030. aasta tähtajaks.

Kuigi transpordiprojektid vastavad transpordiühenduse vajadustele, käivitatakse need sageli hilinemisega

- 07** Ühinemiseelse abi rahastamisvahend oli ELi rahastamisallikas valimisse võetud projektide jaoks. Selle kasutamine eeldab, et komisjon seab projektid tähtsuse järjekorda mitme kriteeriumi alusel, nagu nende panus liikuvusse, kestlikku transporti, kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisse ja asjakohasusse Euroopa transpordivõrgu jaoks. Leidsime, et kõik valimisse kaasatud projektid olid seotud Euroopa põhitranspordivõrguga, mis on ELi prioriteet. Kuni 2022. aastani ei keskendunud komisjon aga piisavalt selliste kestlike transpordiprojektide valimisele, mis aitavad vähendada kasvuhoonegaaside heidet. Lisaks ei pööranud komisjon piisavalt tähelepanu valitud projektitaotluste küpsusele, mis põhjustas märkimisväärseid viivitusi rakendamisel. Projekt on küps, st rakendamiseks valmis, kui selle ettevalmistustöö (nt kulude-tulude analüüs ja üksikasjalik projektikava) on lõpule viidud ja ajakohane. Selle tagajärjel käivitati projektid tavaliselt 17-kuulise viivitusega (vt punktid [14–27](#)).



1. soovitus

Valida ainult küpsed projektid

Komisjon peaks välja valima üksnes sellised projektid, mille arendajad suudavad tõendada, et ettevalmistustöö on lõpule viidud ja ajakohane, mis võimaldab käivitada projektid õigeaegselt pärast sihttoetuse heakskiitmist.

Soovituse täitmise tähtaeg: 2027

- 08** WBIFI sihttoetuste andmist peetakse põhjendatuks, kui projekti finantstulud ei ole piisavad selle kulude katmiseks, tagades samal ajal ühiskonna heaolu. Seda tingimust kohaldati kõigi valimisse kaasatud projektide suhtes. Leidsime siiski kolm juhtumit, kus sihttoetused ei olnud laenude võtmiseks hädavajalikud, sest nendega seotud laenulepingud olid sõlmitud tunduvalt enne sihttoetuse avalduste esitamist. Lisaks ei ole enamik sihttoetuse avaldustes esitatud kuluprognose piisavalt üksikasjalikud, mistõttu on nende põhjendatust raske hinnata (vt punktid [29–34](#)).

Komisjon tugineb finantsasutuste järelevalvele, mis ei ole alati piisav

- 09** Projektide rakendamise järelevalves toetub komisjon juhtivatele finantsasutustele. Kuigi lõplik vastutus ELi eelarve täitmise eest jääb komisjonile, täheldasime, et komisjon:
- ei palunud finantsasutustel (nt rakendamise aastaaruannete kaudu) esitada tõendeid nendepoolse järelevalve ja rakendamisriskide maandamise kohta; samuti ei suutnud ta tuvastada puudusi riigihankemenetluste järelevalves (vt punktid [37–44](#));
 - tugines projektide rakendamise järelevalves finantsasutustele, kuid nende töös esines mõnikord puudusi (vt punktid [46–49](#)).



2. soovitus

Hankida finantsasutustelt tõendeid nende hinnangute ja rakendamisriskide maandamise kohta

Komisjon peaks tagama, et juhtivad finantsasutused esitavad tõendid järgmise kohta:

- a) nende hinnang rakendamisriskidele (nt projektiarendaja ebapiisav suutlikkus, huvide konflikt või toetusesaaja ja riikliku isevastutuse puudumine) ning kavandatud riskimaandamismeetmed avalduse esitamise ajal;
- b) leevendusmeetmed, mida rakendatakse iga-aastase aruandluse käigus.

Soovituse täitmise tähtaeg: 2027

Komisjonil puuduvad tõhusad menetlused viivituste jälgimiseks ning kestlikkuse ja ELi nähtavuse tagamiseks

- 10** Järelevalve eesmärgil kasutab komisjon mitut mehhanismi, et koguda teavet projektide rakendamise kohta, eelkõige finantsasutuste iga-aastaseid rakendamisarundeid. See teave ei ole aga sageli piisavalt üksikasjalik ega ajakohane, et komisjon saaks viivituste põhjustega tegeleda. Lisaks viivitustele projektide käivitamisel esines paljude meie valimisse kuuluvate projektide rakendamisel märkimisväärseid viivitusi (rohkem kui kaks aastat), kuid komisjoni suutlikkus tagada õigeaegne rakendamine on piiratud. Hoolimata nendest viivitustest kandis komisjon mõningatel juhtudel üle summasid, mis ületasid projektide rahalisest ja füüsilisest edenemisest tulenevaid summasid (vt punktid [51–60](#)).
- 11** Üldiste edusammude jälgimiseks kehtestas komisjon kolm peamist näitajat (sisemajanduse kogutoodangu kasv, kaupade ja teenustega kauplemise väärtus ning inimarengu indeks). Täheldasime, et neid näitajaid mõjutavad mitmesugused tegurid, mis ei ole seotud WBIFiga, ega võimalda seega raamistiku projektide mõju täpselt hinnata. Leidsime, et komisjon ei kogunud teavet nende koridoride täielikkuse kohta, mida ta rahastas, ega selle kohta, kas transpordivõrgud vastasid ELi standarditele. Selline teave oleks võimaldanud mõõta WBIFI rahastamise konkreetset mõju. Olemasolevad andmed näitavad üldiselt aeglast edasiminekut kõigi Euroopa transpordivõrgu põhistandardite saavutamisel 2030. aastaks (vt punktid [62–66](#)).



3. soovitus

Parandada projektide rakendamise järelevalvet

Oma järelevalve parandamiseks peaks komisjon:

- a) saada ajakohast ja asjakohast teavet rahalise ja füüsilise edenemise kohta, samuti viivituste põhjuste kohta, ning tegelema tõhusalt teatatud viivituste ja probleemidega;
- b) nõudma, et finantsasutused annaksid vähemalt kaks korda aastas aru ajakohastatud kantud kogukulude ja toetusesaajale makstud toetussummade kohta, ning tagama, et maksed on kooskõlas projektide rahalise ja füüsilise edenemisega;
- c) tõhustama aruandlust, lisades näitajad, millega mõõdetakse täielikkuse ja ELi standarditele vastavuse taset seoses Euroopa transpordivõrguga.

Soovituse täitmise tähtaeg: 2027

- 12** Leidsime ka, et seitsme valimisse kaasatud projekti kestlikkus ei olnud täielikult tagatud mitme teguri tõttu, nagu rahaliste vahendite puudumine investeringute jätkamiseks või ebapiisav hooldus. WBIFI roll on nähtav, kuid ELi toetuse oma vähem, hoolimata kohustusest tagada saadud ELi rahaliste vahendite nähtavus (vt punktid [67–72](#)).



4. soovitus

Suurendada projektitulemuste kestlikkust ja ELi nähtavust

Komisjon peaks tagama, et Lääne-Balkani investeerimisraamistikust rahastatavad sihttoetuse avaldused:

- a) sisaldavad piisavaid kestlikkusmeetmeid (nt hoolduskord ja rahastamine);
- b) sisaldavad konkreetseid nähtavusega seotud tegevusi, mis näitavad ELi sihttoetuste panust.

Soovituse täitmise tähtaeg: 2027

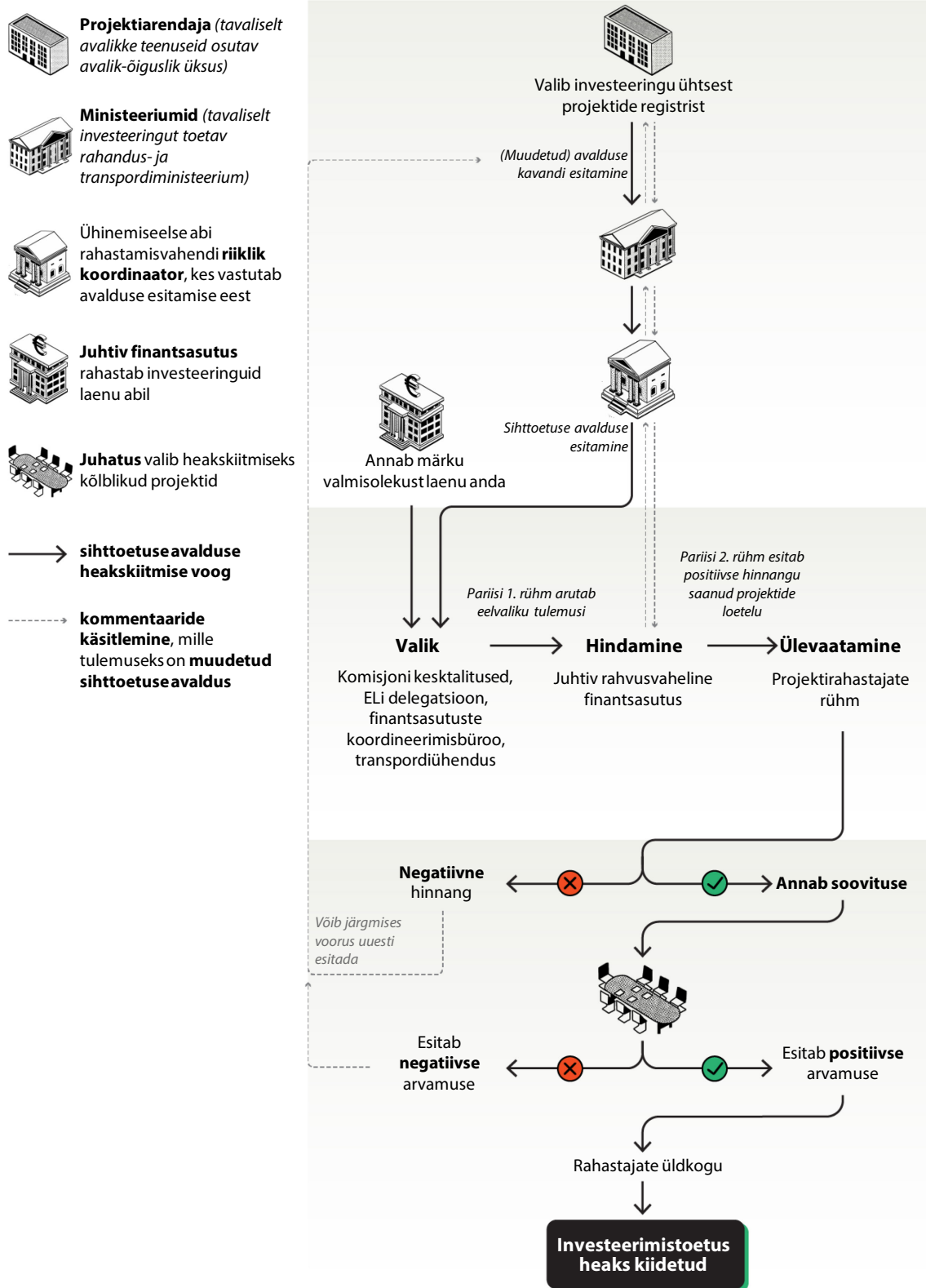
Täpsem ülevaade meie tähelepanekutest

Kuigi transpordiprojektid vastavad ühenduvusega seotud vajadustele, käivitatakse need sageli hilinemisega

Projektid vastavad ühenduvusega seotud vajadustele, kuid nende valimisel esineb mõningaid puudusi

- 13** Komisjon eraldab vahendeid sihttoetustena, et kaastahastada investeerimisprojekte Lääne-Balkani investeerimisraamistiku (WBIF) kaudu (vt [I lisa](#)). Transpordiprojektide valiku- ja heakskiitmismenetlused kavandasid ja viisid ellu komisjon ja juhtivad rahvusvahelised finantsasutused. [Joonisel 3](#) on näidatud kõik protsessi kaasatud sidusrühmad alates sihttoetuse avalduse ettevalmistamisest ja esitamisest kuni heakskiitmise etapini.

Joonis 3 | Osalevad sidusrühmad alates sihttoetuse avalduse ettevalmistamisest kuni heakskiitmiseni



Allikas: kontrollikoda.

- 14** WBIFi hindajad (st komisjoni peakorteri töötajad, ELi delegatsioonid ja eksperdid) vaatavad sihttoetuse avaldused läbi ja kontrollivad nende vastavust ELi poliitikale (nt transport ja keskkond) ning riiklikele, valdkondlikele ja piirkondlikele strateegiatele, toetusesaajate ja riikide isevastutuse olemasolu (projektide tegelik strateegiline, tehniline ja rahaline toetamine) ning projektide valmisolekut rakendamiseks. Vaatasime läbi nende menetluste asjakohasuse ühenduvuse² ja kestliku transpordi³ seisukohast kõige asjakohasemate projektide valimiseks.
- 15** Selleks et soodustada isevastutust ja saada abi projektide tähtsuse järjekorda seadmisel, palus komisjon toetust saavatel riikidel 2014. aastal WBIFi juhatuse eelkäija ehk juhtkomitee (komisjoni, rahvusvaheliste finantsasutuste ja kahepoolsete rahastajate esindajad) kaudu kindlaks teha vajadused ja järjestada tulevased taristuprojektid riiklikus prioriteetide loetelus ehk ühtses projektide registris. Projektiarendajatel oli õigus taotleda registrisse kantud projekti kaasrahastamist.
- 16** Täheleandisime, et kõik 12 meie valimisse kuulunud projekti (vt *II lisa*) olid vastavas riiklikus registris järjekorda seatud (vt *joonis 3*). Näiteks Serbia ühtses projektide registris järjestati projektid vastavalt nende strateegilisele tähtsusele ja valmisolekule. Meie valimisse kuulunud projektide puhul ei järginud komisjon aga avalduste läbivaatamisel alati riikliku registri paremusjärjestust. Juhatuse kiitis tegelikult heaks kolm projekti eri riikides (Bosnia ja Hertsegoviina, Põhja-Makedoonia ja Serbia), mis olid riigi ühtses projektide registris madalal kohal (nt üks projekt oli 27 transpordiprojekti seas 22. kohal), sest ta leidis, et need projektid on rakendamiseks valmis. Nii see aga ei olnud, sest neist kolmest projektist kaks käivitati rohkem kui aasta hiljem.
- 17** 2015. aastal nõudis komisjon – taas juhtkomitee kaudu –, et kõik projektid oleksid osa [ELi üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgust](#) Lääne-Balkani riikides. Lisaks eeldab ühinemiseelse abi rahastamisvahendi ehk IPA⁴ (mis oli valimisse kuulunud projektide ELi rahastamisallikas) kasutamine, et komisjon seab projektid tähtsuse järjekorda mitme kriteeriumi alusel, nagu nende panus liikuvusse, kestlikku transporti, kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisse ja asjakohasusse Euroopa transpordivõrgu jaoks.

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

³ [Määruse \(EL\) nr 231/2014 II lisa](#) ning [määruse \(EL\) 2021/1529](#) artikli 3 lõike 2 punkt e ja artikli 3 lõike 3 punkt n.

⁴ [Määruse \(EL\) nr 231/2014 II lisa](#) ning [määruse \(EL\) 2021/1529](#) artikli 3 lõike 2 punkt e ja artikli 3 lõike 3 punkt n.

18 Leidsime, et kõik valimisse kaasatud projektid olid seotud Euroopa põhitranspordivõrguga ja parandasid liikuvust. 12-st valimisse kuulunud projektist kahe puhul kiitis juhatus aga heaks sihttoetused ühendamata transpordisegmentidele. Põhja-Makedoonias ei olnud põhiraudteekoridor ühendatud ühegi oma naabriga ning naaberriikidega ei saavutatud kokkulepet, et sihttoetuse heakskiitmise ajal oleks kogu koridor toimiv (vt [joonis 4](#)). Bosnias ja Hertsegoviinas oli üks teelõik avalduse esitamise ajal ühenduseta ja oli seda ka meie 2025. aasta juuni auditikülastuse ajal, kuigi enamik töid oli 2023. aastaks lõpule viidud.

Joonis 4 | Ühendamata raudteelõik Põhja-Makedoonias

- ettevalmistamisel või ehitamisel olevad raudteelõigud
- valimisse võetud ehitamisel olev raudteelõik
- ettevalmistamisel olev raudteelõik, mille Bulgaariaga ühendamise tingimused on ebaselged

⊖ ühendamata lõik



* Kosovo – nimetus ei piira seisukohti staatuse kohta ning on kooskõlas ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooniga 1244/1999 ja Rahvusvahelise Kohtu arvamusega Kosovo iseseisvusdeklaratsiooni kohta.

Allikas: WBIF, avalduse kuupäeva seisuga (2017).

- 19** Valiku käigus ei seadnud komisjon esikohale kestlikku transporti, nt raudteed või siseveeteed, mis aitasid kasvuhoonegaaside heidet kõige rohkem vähendada. Komisjoni sõnul täidetakse kestliku transpordi kriteeriumid [Euroopa transpordivõrgu](#) põhivõrguga liitumise kaudu, kuna toetust saavad riigid kohustusid transpordiühenduse asutamise lepingu⁵ allkirjastamisel rakendama ELi üleeuroopalise transpordivõrgu määrust⁶. Seepärast eeldab komisjon, et kestliku transpordi ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise kriteeriumid on tähtjaks (2030. aasta) täidetud. Peame ebatõenäoliseks, et eesmärgid selleks tähtjaks saavutatakse.
- 20** Sellega seonduvalt hõlmas meie valim viit maanteeprojekti. Nelja projekti puhul leidsime, et avalduses esitatud põhjendus kestliku transpordi, sealhulgas kasvuhoonegaaside heite vähendamise kohta, oli nõrk (vt [III lisa](#)). Avaldustes kirjeldati kestlikkuse kriteeriume peamiselt majanduslikust, mitte keskkonna seisukohast. Komisjon teatas, et on alates 2022. aastast, pärast [majandus- ja investeerimiskava](#) vastuvõtmist, kestlikku transporti kontrollinud.
- 21** Juhatus kiitis heaks ka kuus raudteetoetust kõigis neljas riigis, kuigi kolm neist liinidest on endiselt elektrifitseerimata ja töötavad diiselrongidega. Seetõttu on toetuse abil saavutatav keskkonnakasv väiksem kui elektrifitseerimise korral (vt [III lisa](#)).

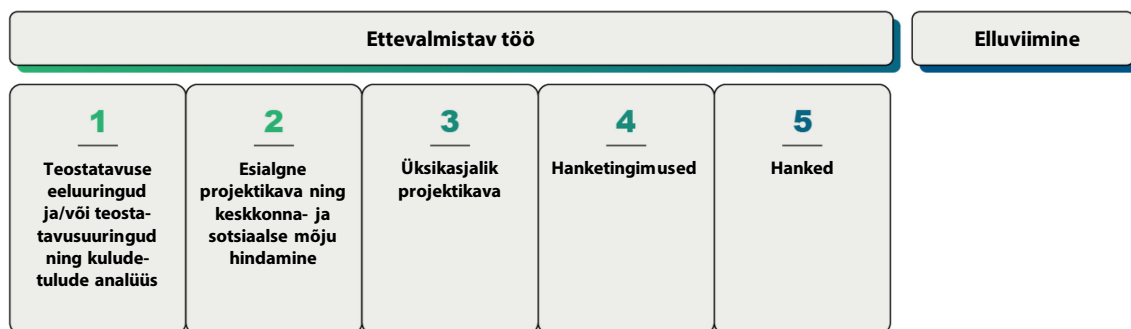
⁵ [Transpordiühenduse asutamise leping](#).

⁶ [Määruse \(EL\) nr 1315/2013](#) (muudetud [määrusega \(EL\) 2024/1679](#)) artikli 38 lõige 3.

Komisjon ei pööra valikumenetluse käigus piisavalt tähelepanu projektide küpsusele

- 22** Ebasobivast ülesehitusest tulenevate viivituste vältimiseks on äärmiselt oluline, et sihttoetusi antaks ainult hästi ettevalmistatud projektidele, mis on rakendamiseks valmis. Projektitsükli on kujutatud *joonisel 5*. Hindasime, kas heakskiidetud projektid olid küpsed, st rakendamiseks valmis.

Joonis 5 | Ettevalmistustöö enne projekti rakendamist



Allikas: kontrollikoda projektidokumentide põhjal.

- 23** Leidsime, et kuigi WBIFI hindajad võtavad arvesse projektide küpsust, ei järjest nad avaldusi selle kriteeriumi alusel, nagu teeb näiteks Euroopa Kliima, Taristu ja Keskkonna Rakendusamet Ühtekuuluvusfondist rahastatavate Euroopa ühendamise rahastu projektide puhul⁷. Lisaks ei esitanud juhatus WBIFI 2014. aasta läbivaadatud metoodikas projekti küpsuse selget määratlust ega kriteeriume⁸. Projekti küpseks tunnistamiseks oli vaja ainult teostatavusuuringut koos täieliku kulude-tulude analüüsiga. Aja jooksul on juhatus selle kontseptsiooni hindamismetoodikat parandanud:

- alates 2020. aastast kehtib põhimõte, et ajaks, mil juhatus peaks projekti heaks kiitma, on see ideaalis üksikasjalikult välja töötatud;
- alates 2022. aastast peavad rahvusvahelised finantsasutused enne, kui sihttoetuse avaldus esitatakse, lõpule viima ja heaks kiitma keskkonna- ja sotsiaalse mõju hindamise. Lisaks peab projektiarendaja projekteerimis-ehitusprojektide (projektid, mille puhul töövõtja vastutab nii projekteerimise kui ka ehitamise eest) esialgse projekti või üksikasjaliku projektikava koos hankedokumentidega (kui see on osa projekti ettevalmistamisest) lõpule viima ja heaks kiitma enne sihttoetuse heakskiitmist.

⁷ Transpordiprojektide [konkursikutse](#), lk 20.

⁸ WBIFI [hindamine](#), lk 92.

- 24** Komisjoni hindajad seadsid valimisse kuulunud 12-st sihttoetuse avaldusest viie avalduse küpsuse nende ulatuse või ajastuse tõttu kahtluse alla. Neist viiest avaldusest üks lükati esialgu tagasi, sest see ei olnud veel küps, ja kiideti heaks alles aasta hiljem. Meie hinnangul olid ülejäänud neli projekti ja veel neli projekti, mis kõik asusid neljas valimisse kaasatud riigis, ebaküpsed, kuid kiideti siiski heaks, hoolimata järgmisest:
- puudusid ettevalmistavad dokumendid: üks sihttoetus kiideti heaks ilma kulude-tulude analüüsita ja viis sihttoetust kiideti heaks ilma kinnitatud üksikasjaliku projektikavata;
 - kahe projekti puhul muudeti marsruuti.
- 25** Esialgsed üksikasjalikud projekteerimisuuringud annavad täpse kava selle kohta, mida töövõtjad peaksid ehitama, ning on seega sujuva rakendamise aluseks. Rahvusvahelised finantsasutused ei esita aga vastuväidete puudumise teadet, mis kinnitaks ametlikult, et nad ei esita vastuväiteid esialgsetele üksikasjalikele projektikavadele, millega kaasneb oht, et projektide ülesehituse puudusi ei käsitleta varases etapis. Seevastu rakendusetapis peavad rahvusvahelised finantsasutused kehtestatud korra kohaselt esitama esialgses ülesehituses tehtud kohanduste kohta vastuväidete puudumise teate. See on seonduvate tööde kulude heakskiitmise tingimus.
- 26** Meie valimisse kuulunud viie projekti puhul koostasid töövõtjad esialgsed üksikasjalikud projekteerimisuuringud, kuid ülejäänud seitsme projekti puhul vastutasid nende töövõtjatele kättesaadavaks tegemise eest projektiarendajad. Kõigi nende seitsme projekti ülesehitust tuli pärast lepingute allkirjastamist kohandada. **1. selgituses** on esitatud näide projekti esialgse üksikasjaliku kava puudusest.

1. selgitus

WBIFi rahastatud projekteerimisuuring vajas muudatusi

Leidsime ühe projekti, mille üksikasjalikud projekteerimisuuringud ja hankedokumendid koostati WBIFi tehnilise abi toel kogusummas 2,7 miljonit eurot aastatel 2013–2021. 26 poolelioleva silla, mille ehitamist alustati aastatel 1996–2004, koostalitlusvõime oli selle 2017. aastal heaks kiidetud projekti oluline osa. 2020. aastal jõustus riigis (2005. aastast pärinev) Euroopa norm selliste ehitiste projekteerimiseks, nagu maavärinakindlusega sillad. Töövõtja alustas töid alles 2022. aastal. Ta pidi tööle võtma uue projekteerija, et moderniseerida sillad nii, et need vastaksid kohaldatavatele Euroopa normidele, põhjustades seega lisaviivitusi.

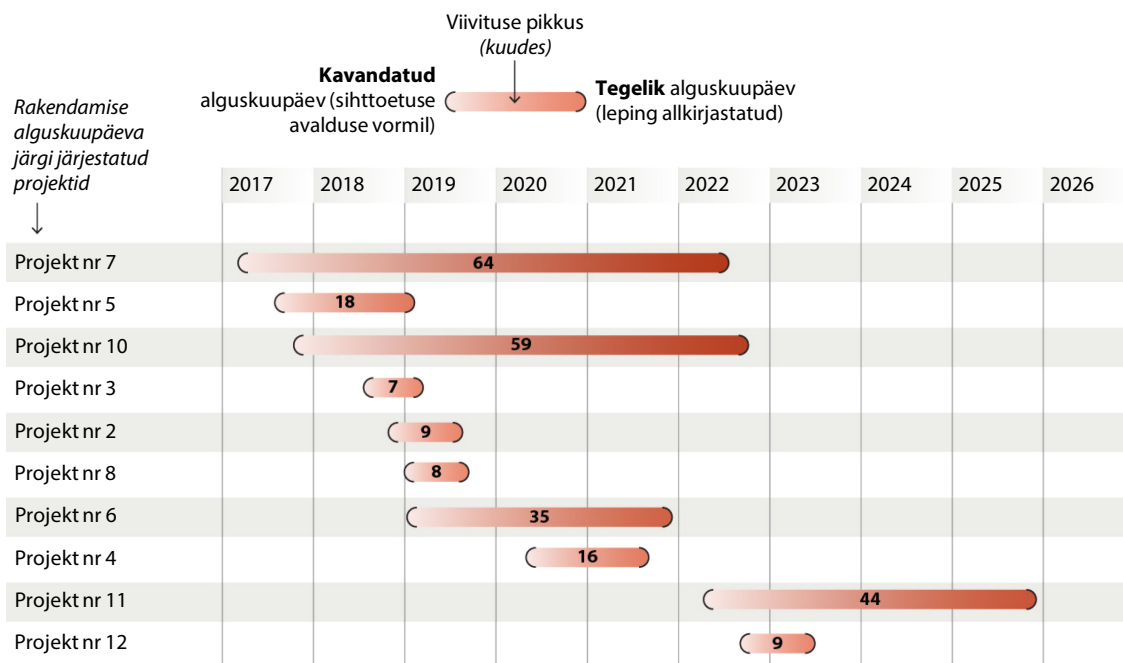
Foto 1 | Pooleliolev sild



Allikas: kontrollikoda projektidokumentide ja kohapealse külastuse käigus kogutud teabe põhjal.

- 27** Üks märk projekti küpsusest on see, kui kiiresti saab projekti pärast heakskiitmist alustada. Üldiselt algas enamik valimisse kuulunud projekte kavandatust hiljem (vt [III lisa](#)). Kümne projekti puhul, mida alustati pärast sihttoetuse heakskiitmist, oli keskmine (mediaan)viivitus 17 kuud (vt [joonis 6](#)). Nagu on näidatud [joonisel 11](#), järgnesid viivitustele projekti alguses sageli lisaviivitused rakendamise käigus.

Joonis 6. | Viivitused projektide rakendamise käivitamisel (kavandatud vs tegelikud alguskuupäevad), kuudes



Märkus: veel kaks projekti olid alanud juba enne sihttoetuse avalduse esitamist.

Allikas: kontrollikoda sihttoetuste dokumentatsiooni ja projektide seirearuannete põhjal.

ELi sihttoetused annavad lisaväärtust, kuid ei ole laenude võtmiseks alati hädavajalikud

28 Hindasime, kas komisjon oli kontrollinud oma sihttoetuste lisaväärtust ja võimendavat mõju. Tagamaks, et piiratud ressursse kasutatakse parimal viisil, peaks komisjon omaenda koostatud WBIFI suuniste kohaselt kaasrahastama WBIFI projekte, kui:

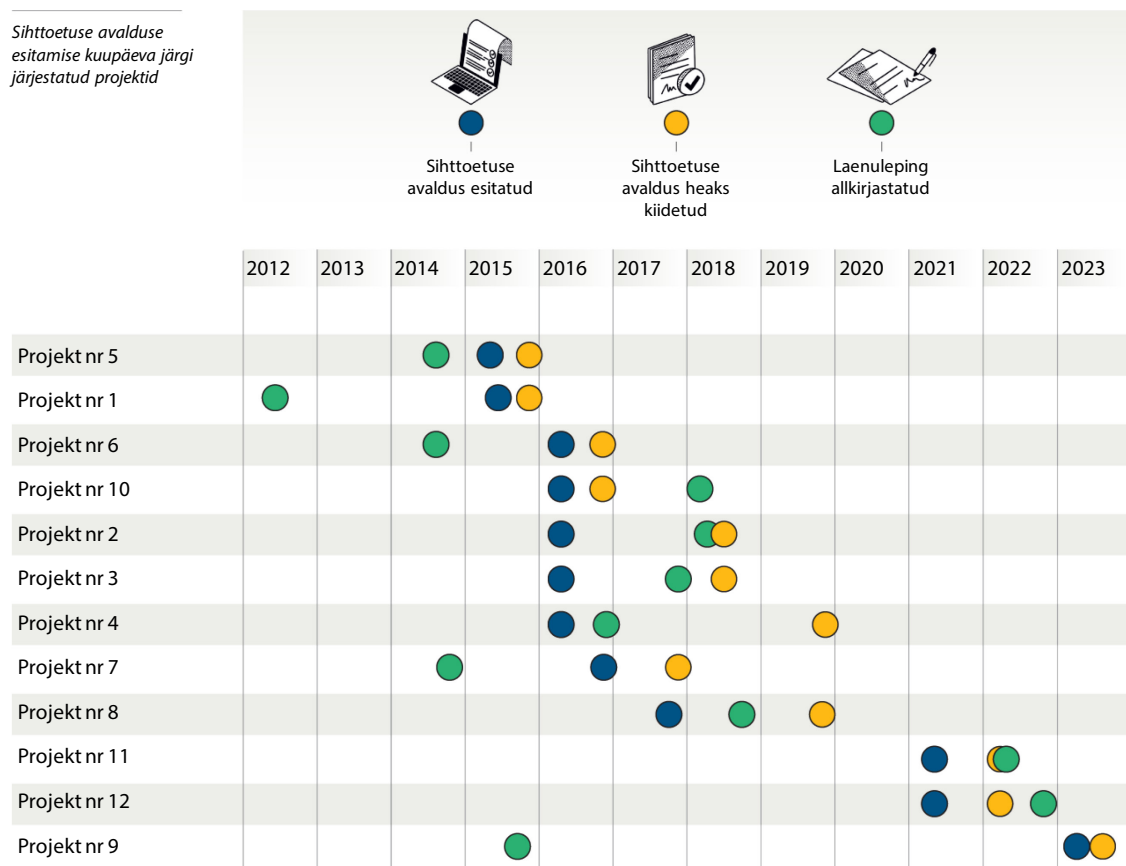
- see annab lisaväärtust, st projekt parandab ühiskonna heaolu rohkem, kui oleks võimalik ilma sihttoetuseta, olukorras, kus projekti finantstulud ei ole selle kulude katmiseks piisavad;
- sellega kaasneb võimendav mõju, st täiendav rahaline ressurss koguinvesteeringu jaoks, mis ületab sihttoetuse algset summat.

29 Komisjoni sõnul näitasid kõik projektid juba määratluse kohaselt majanduslikke ja sotsiaalseid kasutegureid, olles osa Euroopa põhitranspordivõrgust. Kuna nende finantstulud ei olnud piisavad investeerimiskulude (rahastamispuudujäägi) katmiseks ilma avaliku sektori toetuseta, oli vajadus ELi sihttoetuste järele põhjendatud. Kulude-tulude analüüsis või sihttoetuse avaldustes esitatud finantssuhtarvud toetasid suures osas komisjoni hinnangut.

30 Mõne valimisse kaasatud projekti puhul leidsime, et sihttoetuste andmine ei olnud eeltingimus selleks, et rahvusvahelised finantsasutused saaksid teha otsuseid laenude andmise kohta (finantsvõimenduse mõju puudumine WBIFI kontekstis). Leidsime kolm juhtumit, kus laenud ja liikmesriikide panused olid juba sihttoetuse avalduste esitamise ajal projektide investeerimiskulude katmiseks piisavad, mis tähendab, et sihttoetused ei olnud laenude võtmiseks hädavajalikud. Rahvusvahelised finantsasutused leppisid projektiarendajatega kokku, et sihttoetuse heakskiitmise korral vähendatakse antavaid laene märkimisväärselt (vahemikus 30–52%). Lisaks täheldasime, et 12-st valimisse kuulunud sihttoetuse avaldusest viis esitati pärast laenulepingu allkirjastamist. Need hõlmasid kolme avaldust, mis esitati kaks või enam aastat pärast laenulepingu allkirjastamist (vt [joonis 7](#)). See tekitas tühimõju, kuna investering oleks tehtud ka ilma sihttoetuseta.

Joonis 7 | Sihttoetuse avalduste ja laenude võtmise vaheline ajavahemik

Sihttoetuse avalduse esitamise kuupäeva järgi järjestatud projektid



Allikas: kontrollikoda projektidokumentide põhjal.

Enamik sihttoetuse avaldustes esitatud kuluprognose ei ole piisavalt üksikasjalikud, mistõttu on nende põhjendatust raske hinnata

- 31** Sihttoetuse summa määratakse kindlaks ja sellele seatakse ülemmäär avalduse esitamise ajal, kohaldades ehitustööde ja tarnete (ühiselt „ehitustööd“) hinnangulise kogumaksumuse suhtes eelnevalt kindlaks määratud maksimaalset kaasrahastamise protsendimäära. Komisjon kehtestas raudtee- ja siseveetranspordi projektide maksimaalseks kaasrahastamise määraks 50%. Maanteeprojektide puhul seati määra ülempiiriks esialgu 20% ja 2021. aastal tõsteti seda 40%-ni. Hindasime, kas komisjon kontrollis avalduse esitamise ajal seda, et hinnangulised kulud oleksid piisavalt mõistlikud ja üksikasjalikud.
- 32** Komisjoni hindajad tuginevad kulude mõistlikkuse kontrollimisel juhtiva rahvusvahelise finantsasutuse hoolsuskohustusele. Kõigi meie valimisse kuulunud projektide puhul sisaldas avaldus projekti rahastamise jaotist, milles esitati kuluprognosid. Neist projektidest 10 puhul esitasid arendajad tööde kulud ühe summana, esitamata kulude jaotust (vt näide [2. selgituses](#)). Komisjon kommenteeris üksikasjaliku eelarve puudumist ainult viiel juhul.

2. selgitus

Näide mittetäielikust kulude jaotusest, mis ei näita kantud kulusid

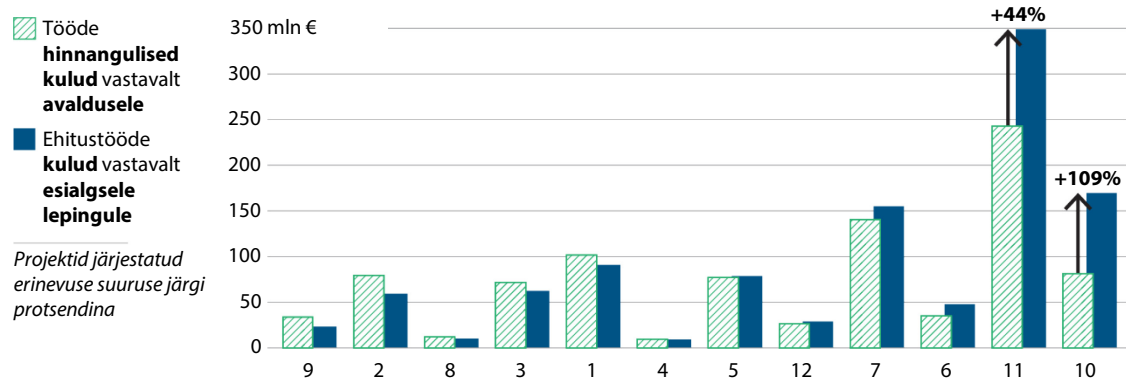
Ühes sihttoetuse avalduses, mille ebapiisavat üksikasjalikkust komisjon ei kritiseerinud, esitati ehitustööde kulud ühe summana, kuigi need hõlmasid kolmele eri komponendile vastavaid ehitustööde ja järelevalve lepinguid.

Arendaja oli juba sõlminud lepingu kõige olulisemate ehitustööde kohta avalduse esitamise ajal, kuid ei täpsustanud tegelikke kulusid, nagu on sellisel juhul nõutav. Lisaks leidsime sihttoetuse summa ülearvutamisel, et komisjoni hindajad ei olnud avastanud rahastamiskõlbmatuid kulusid, mille tagajärjeks oli summa 0,9 miljoni euro suurune ülehindamine (3,6% sihttoetusest).

Allikas: kontrollikoda projektidokumentide põhjal.

- 33** Ühe avalduse puhul kahest, mille kohta oli esitatud liigendatud kulude jaotus, ei seadnud komisjon kahtluse alla nende kulude põhjendatust. Täheleandisime aga, et projektiarendaja oli esitanud aegunud teavet ja suurendanud kogukulu 50%, ilma et tööde maksumuse hindamiseks oleks tehtud usaldusväärset ja ajakohast turuanalüüsi.
- 34** Komisjoni hindajad seadsid meie valimisse kuulunud 12 sihttoetusest viie puhul kahtluse alla kõigi ehitustööde kulude mõistlikkuse. Selle tulemusena muudeti viiest avaldusest kahe kulusid. Arvutasime välja riigihangetest tulenevate hinnanguliste ja esialgsete lepingus kokku lepitud kulude vahe (vt [joonis 8](#)). Välja arvatud kaks projekti, mille puhul erinevus oli märkimisväärne, leidsime, et avaldused sisaldasid ehitustööde kuluprognose, mis olid lähedal esialgsetele lepinguhindadele – kõigi 12 projekti mediaanhälve oli 14%.

Joonis 8 | Ehitustööde hinnangulised ja lepingus kokku lepitud summad (miljonites eurodes)

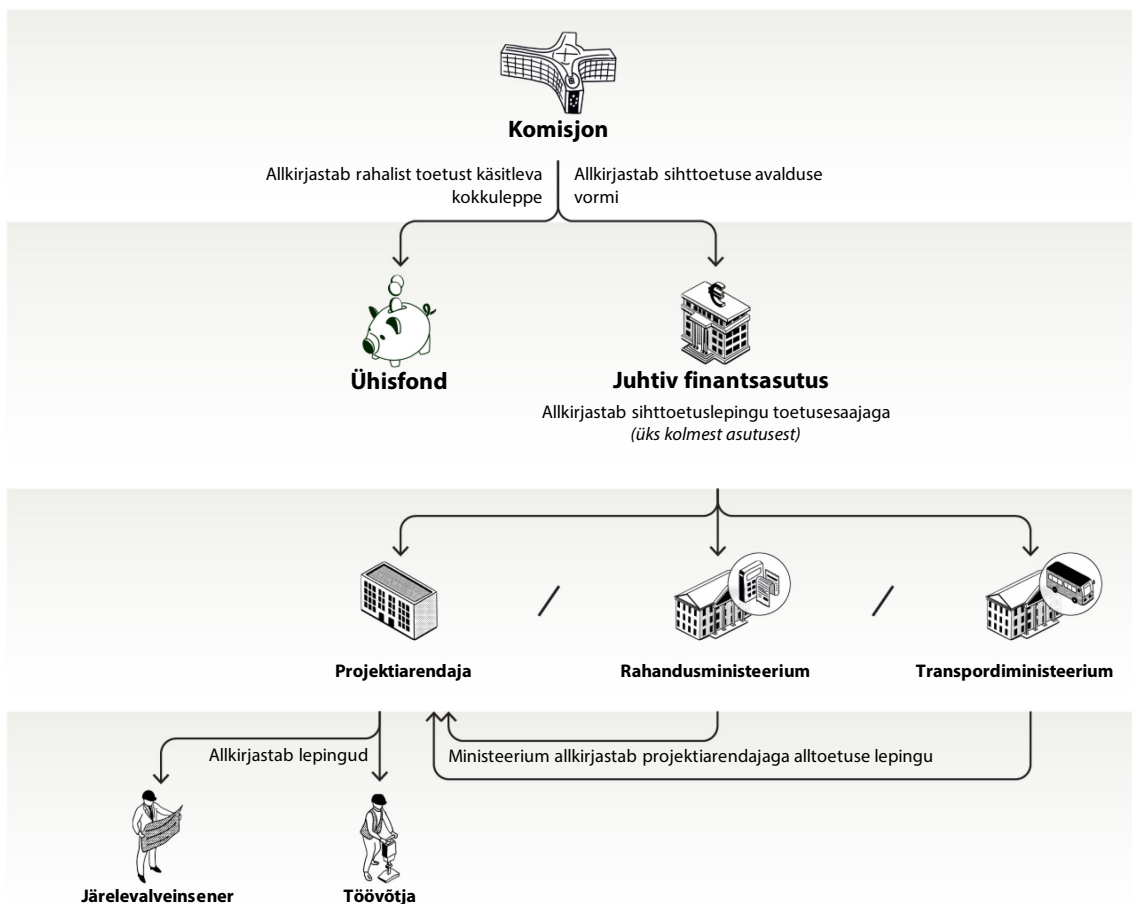


Allikas: kontrollikoda avalduste, esialgsete lepingute ja (ühe projekti puhul) vastuvõetud pakkumuse põhjal.

Komisjon tugineb finantsasutuste järelevalvele, mis ei ole alati piisav

35 *Joonisel 9* on esitatud kokkuvõtte peamiste sidusrühmade vahelistest lepingulistest suhetest. Komisjon usaldab juhtivatele rahvusvahelistele finantsasutustele – kes kaasrahastavad projekte laenuga – järelevalve tegemise selle üle, kuidas projektiarendajad investeerimistoetusi rakendavad. Komisjoni tuginemine rahvusvaheliste finantsasutuste tehtavale järelevalvele põhineb nende süsteemide, menetluste ja lepingutingimuste ametlikul eelhindamisel, mida täiendavad järelevalve- ja aruandluskohustused.

Joonis 9 | Sidusrühmade lepingulised suhted



Allikas: kontrollikoda WBIFI juhendi, ühisfondi üldtingimuste ja projektide lepingudokumentide põhjal.

Komisjon ei suuda üldjuhul kõrvaldada puudusi finantsasutuste poolt rakendamiskriteeriumide ja riigihangete üle tehtavas järelevalves

- 36** Uurisime, kas komisjon tagas selle, et juhtivad rahvusvahelised finantsasutused täidavad oma järelevalvekohustusi kogu ELi rahastatavate projektide olelusringi jooksul. Täpsemalt kontrollisime, kas
- rakendusriske, näiteks ebapiisavat tehnilist suutlikkust, hinnati ja maandati asjakohaselt;
 - hankemenetluste järelevalve oli piisav, et tagada konkurentsi, võrdse kohtlemise ja usaldusväärse finantsjuhtimise üldpõhimõtete täitmine.
- 37** Sujuva rakendamise võtmetegur on tagada, et projektiarendajal on nõuetekohane rakendussuutlikkus hästi toimiva projektirakendusüksuse näol, mis koosneb näiteks projektijuhist ja vastavalt vajadusele teistest spetsialistidest, nagu insenerid ja juristid. Koosõlas WBIFI suunistega palusid juhtivad rahvusvahelised finantsasutused kõigi valimisse kaasatud projektide arendajatel luua projektirakendusüksus. Projektirakendusüksuse ülesanne oli koordineerida tegevust mitme sidusrühmaga (nt riiklikud ametiasutused, juhtiv rahvusvaheline finantsasutus, töövõtjad ja järelevalveinsenerid), hallata ja jälgida tööde läbiviimist ning anda juhtivatele rahvusvahelistele finantsasutustele aru projekti rakendamise kõigist aspektidest, sealhulgas kaupade, tööde ja teenuste hankimisest ning kõigi lepinguliste kohustuste täitmisest (vt [joonis 10](#)).

- 38** Oma ülevaates selle kohta, kuidas hindasid ja maandasid rahvusvahelised finantsasutused projektide rakendamisega seotud riske, leidsime, et kõigis 12-s valimisse kaasatud taotluses hinnati poliitilisi ja rakendusriske ning neist kolmes tuvastati suured rakendusriskid. Komisjon tugines rahvusvaheliste finantsasutuste hinnangutele, et tagada projektirakendusüksuste piisav suutlikkus. Rahvusvahelised finantsasutused nõudsid, et kõik projektid peale ühe saaksid projektirakendusüksust toetavat tehnilist abi. Ei rahvusvaheliste finantsasutuste hinnatud sihttoetuse avaldustes ega allkirjastatud toetuslepingutes ei täpsustatud aga süstemaatiliselt projektirakendusüksuste suutlikkust, mille projektiarendajad peavad tagama (vt [3. selgitus](#)).

3. selgitus

Ebapiisavad nõuded projektirakendusüksuste suutlikkusele

Leidsime oma valimis ainult kaks sihttoetuse avaldust, milles kirjeldati üksikasjalikult projektirakendusüksuse koosseisu, sisaldades selliseid profiile nagu keskkonna- ja sotsiaalvaldkonna spetsialistid, spetsialiseerunud insenerid ja projektijuht.

Neist kahest projektist ühe puhul puudus projektirakendusüksusel aga projekti rakendamise ajal projekteerija, kes oleks saanud õigeaegselt esitada projektiiuendusi, mida töövõtja vajas. Projektirakendusüksusel nappis ka õiguseksperte, et tegeleda töövõtja arvukate nõuetega, ning tal puudusid keskkonna- ja sotsiaalvaldkonna eksperdid, et tagada keskkonna- ja sotsiaalvaldkonna tegevuskava järgimine.

Lisaks täpsustati kõigis 12 toetuslepingus üksnes seda, et projektirakendusüksuse koosseisu peaksid kuuluma sobiva kvalifikatsiooniga töötajad, kellel on piisavad ressursid kogu rakendusperioodi jooksul, kuid ei kehtestatud miinimumnõudeid.

Allikas: kontrollikoda projektidokumentide põhjal.

- 39** Rakendamisprotsessi käigus ei palunud komisjon rahvusvahelistel finantsasutustel esitada tõendeid võetud riskimaandamismeetmete kohta (nt rakendamise aastaaruannete kaudu). Leidsime, et kolme projekti puhul ei hõlmanud projektirakendusüksuste abistamiseks soovitatud tehniline abi kogu rakendusperioodi. See ebapiisav riskimaandamismeede mõjutas negatiivselt projektirakendusüksuste suutlikkust ja põhjustas viivitusi.

- 40** Üheski auditeeritud sihttoetuse avalduses ei täheldatud riskihindamisel korrupsiooniriski (vt punkt 38). Rahvusvahelised finantsasutused lisavad toetuslepingutesse nõude, et vahendite saajad ei tohi kasutada keelatud tavasid. Meie valimisse kuulunud kolmest rahvusvahelisest finantsasutusest kaks tunnistasid aga, et teatatud oli neljast väidetavast keelatud tavast, nagu järelevalveinseneride võimalik suurema arvu töötundide deklareerimine, kui nad tegelikult töötasid. Üks rahvusvaheline finantsasutus uuris neist väidetest kolme ja jõudis järeldusele, et need ei ole usaldusväärsed, ühel teisel rahvusvahelisel finantsasutusel oli auditi ajal ühe väite uurimine pooleli.
- 41** Valimisse kuulunud projektide puhul leidsime, et juhtivad rahvusvahelised finantsasutused vaatasid üle hankedokumentide, hindamisaruande ja lepingu kriitilised etapid ja klauslid. Alates 2020. aastast on EBRD kasutanud elektroonilist riigihangete platvormi nimega „EBRD Client eProcurement Portal“, mis sisaldab kõiki hankedokumente. See on aidanud edendada konkurentsi ja läbipaistvust.
- 42** Leidsime oma valimis kaks juhtumit, kus rahvusvahelise finantsasutuse järelevalve hangete üle oli puudulik:
- juhtiv rahvusvaheline finantsasutus ei taotlenud juurdepääsu kõigile hankedokumentidele ühe sihttoetuse puhul, mis hõlmas kolme komponenti. Rahvusvaheline finantsasutus tegi järelevalvet ainult ühe komponendi hankimise üle. Ta ei pidanud järelevalvet vajalikuks teise komponendi puhul, kuna see jäi allapoole ehitustööde hanke piirmäära, ega kolmanda komponendi puhul, mille hankis ELi liikmesriik, kus juhtiv rahvusvaheline finantsasutus eeldas, et kontrolli viib läbi riiklik avaliku sektori hankija;
 - teise sihttoetuse puhul, mida haldas teine rahvusvaheline finantsasutus, ei korraldanud projektiarendaja hankemenetlust sihttoetusest kaasrahastatud täiendavate ehitustööde jaoks (23 miljonit eurot), mis on vastuolus ELi riigihangete direktiiviga⁹. Rahvusvaheline finantsasutus ei taotlenud hankemenetluse algatamist ja kiitis täiendavaid ehitustööd heaks muutmiskorralduste alusel (juhised lepingu muutmiseks). Lisamaterjalide kulud määrati kindlaks ainult kahe tarnija esitatud pakkumustest madalaima alusel.

⁹ Direktiivi 2014/24/EL artikkel 72.

- 43** Rahvusvahelised finantsasutused nõuavad, et edukad pakkujad allkirjastaksid vormi, milles kinnitatakse huvide konflikti puudumist nende lepingute puhul, mida rahastatakse nende laenust või WBIFI sihttoetusest. Rahvusvahelised finantsasutused tuginesid peamiselt sellele kinnitusele ning tegid töövõtjate ja järelevalveinseneride usaldusväärsuse kinnitamiseks vaid piiratud kontrollid. Enne lepingute sõlmimist kasutasid nad siiski riskiteabe andmebaasi, et teha kindlaks riskantsed isikud või üksused, mis võimaldas kõrvale jätta pakkujad, keda oli karistatud. Maailmapank peab ka avalikku [nimekirja](#) ettevõtetest ja üksikisikutest, kelle tegevus on keelatud ja peatatud ning keda projektiarendajad peavad kontrollima.
- 44** Kuna komisjon ei osale otseselt riskimaandamismeetmete ja hankemenetluste järelevalves, ei saa ta võtta parandusmeetmeid juhtudel, kui rahvusvahelised finantsasutused ei ole puudusi tuvastanud ega neist teatanud.

Projektide rakendamise jooksul toetub komisjon finantsasutuste järelevalvele, millel on mõningaid puudusi

- 45** Vaatasime läbi kolm juhtivat rahvusvaheliste finantsasutuste menetlust, et hinnata, kas komisjon saaks rakendamisprotsessi ajal nende järelevalvele tugineda. Sellega seoses kontrollisime, kas juhtivad rahvusvahelised finantsasutused olid üle vaadanud järelevalveinseneride dokumendid, et tagada tööde eeldatava kvaliteedi ja kvantiteedi saavutamine.
- 46** Valimisse kaasatud projektide juhtivad rahvusvahelised finantsasutused tuginevad eeldusele, et järelevalveinsenerid tõendavad tööde kvaliteeti ja kvantiteeti ning vaatavad läbi projektiarendaja esitatud muutmistaotlused. Projektirakendusüksuse ülesanne on aga kontrollida, kas järelevalveinsenerid töötavad nõuetekohaselt, nagu projektiarendajaga lepingus kokku lepitud (vt [joonis 9](#)). Ehitustööde järelevalvet tehes nõudsid rahvusvahelised finantsasutused korrapäraseid aruandeid projektirakendusüksuselt, kuid ei saanud seda nõuda järelevalveinseneridelt, kes andsid aru projektirakendusüksusele. Valimisse kuulunud 12 projektist ühe puhul leidsime, et järelevalveinsener oli tõendanud selliste tööde lisakulusid, mis ei olnud kooskõlas esialgse lepinguga. Samuti täheldasime, et puudused järelevalveahelas jäid avastamata kuni meie auditi toimumiseni (vt [4. selgitus](#)).

4. selgitus

Kulude suurenemine, mille on kinnitanud järelevalveinsener ja rahvusvaheline finantsasutus

Ühe projektikomponendi puhul allkirjastas projektiarendaja lepingu Venemaa tarnijaga, et viia tööd ellu ühe aasta jooksul pärast lepingu allkirjastamist (2021. aasta septembris). Pärast Venemaa suhtes Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu kehtestatud ELi sanktsioone, mille järel ei olnud võimalik rahalisi vahendeid Venemaa pangale üle kanda, allkirjastas projektiarendaja 2023. aasta juunis kolmepoolse lepingu esimese töövõtja ja ühe teise ELis asuva töövõtjaga. Lepingu eesmärk oli anda vastutus ja kohustused ühelt töövõtjalt üle teisele. See hõlmas ka ülepaisutatud turuhindadest tingitud kõrgemaid hindu ja pikendatud tähtaegu. Esialgse lepingu tingimused ei sisaldanud aga hinna muutmise võimalust.

2023. aasta novembris tõsteti lepingujärgset hinda veelgi, et katta kahjustatud kaupade parandamisega seotud lisakulud. Kuigi rahvusvahelise finantsasutuse toetuslepingus oli sätestatud, et esemed peavad alati olema kindlustatud kõigi riskide vastu, ei kindlustanud projektiarendaja rahastatud komponenti nõuetekohaselt.

Nende kahe asjaolu tõttu oli lõplik maksumus, mille kinnitas järelevalveinsener ja mille rahvusvaheline finantsasutus seejärel heaks kiitis, 27% kõrgem kui pakutud hind.

Allikas: kontrollikoda projektidokumentide põhjal.

- 47** Üks maanteeprojekt sisaldas sihttoetuse avalduses leevendusmeetmeid heitkoguste kompenseerimiseks (vt punkt 20), kuid rakendamise ajal neid meetmeid täielikult ei kohaldatud (vt 5. selgitus). Ei järelevalveinsener ega rahvusvaheline finantsasutus ei tuvastanud seda probleemi puudusena, mis oleks nõudnud parandusmeetmete võtmist ja aruandlust.

5. selgitus

Puude istutamine kiirtee äärde ei kompenseerinud piisavalt suuremaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid

Üks sihttoetuse avaldus sisaldas 1,05 miljoni euro suurust eelarvet puude istutamiseks ja taastaimestamiseks.

Oma külastuse ajal täheldasime, et tee oli valmis ehitatud, kuid puude istutamine ja taastaimestamine ei olnud nähtav.

Projektiarendaja selgitas, et istutamine ja taastaimestamine oli võimalik ainult teatud aladel. Arveid oli väljastatud ainult 35 000 euro suuruses summas (umbes 3% 1,05 miljoni euro suurusest eelarvest). Projekti arendaja selgitas, et ülejäänud 97% istutamise ja taastaimestamise eelarvest kasutati nõlvade stabiliseerimiseks mõeldud võrkude rahastamiseks (vt foto allpool).

Hoolimata sellest, et taastaimestamise eelarvet kasutati vähem, istutas projektiarendaja arvukalt taimi, mis ületas esialgseid hinnanguid. Taimed istutati aga palju väiksemale alale kui algselt planeeritud, ning seetõttu on need istutatud nii tihedalt, et see ei ole kestlik.

Foto 2 | Stabiliseerimisvõrguga kaitstud nõlv



Allikas: kontrollikoda projektidokumentide ja kohapealse külastuse põhjal.

- 48** Rahvusvahelised finantsasutused võivad teha lisakontrolle, palgates ajutisi konsultante, et kontrollida näiteks tööde eeldatava kvaliteedi ja kvantiteedi saavutamist. Leidsime kaks näidet sellistest lisakontrollidest, mis aitasid rahvusvahelistel finantsasutustel saada põhjalikuma ülevaate tööde tehnilistest aspektidest. Kuigi nende kontrollidega kaasnevad asjaomaste rahvusvaheliste finantsasutuste jaoks lisakulud, täheldasime nende kasulikkust, eelkõige keerukate projektide järelevalves.
- 49** Kehtiva korra alusel tugineb komisjon rahvusvaheliste finantsasutuste tehtavale järelevalvele, et tagada sihttoetuste väljamaksmine rahastamiskõlblike kulude alusel. Kui rahvusvaheline finantsasutus need kulud kinnitab, nagu on kirjeldatud [4. selgituses](#), on komisjonil piiratud vahendid, et avastada võimalikke ELi vahendite väärkasutamise juhtumeid, kui projekte rakendatakse eelarve kaudse täitmise raames. Samuti on tal keeruline võtta vajalikke parandusmeetmeid, välja arvatud juhul, kui ta otsustab võtta konkreetseid meetmeid, nagu kohapealsed külastused ja kontrollid.

Komisjonil puuduvad tõhusad menetlused viivituste jälgimiseks ning kestlikkuse ja ELi nähtavuse tagamiseks

Komisjonil puudub piisavalt üksikasjalik ja ajakohane teave viivituste kohta projektide rakendamisel

- 50** WBIFI juhtimiseeskirjade kohaselt ei jälgi komisjon otseselt sihttoetuste rakendamist, kuna see on rahvusvaheliste finantsasutuste ülesanne. Selle asemel kasutab komisjon teabe kogumiseks mitut mehhanismi. Hindasime, kas komisjon sai projektide rakendamise järelevalveks ajakohaseid ja täielikke andmeid.
- 51** Juhtivad rahvusvahelised finantsasutused laadivad igal aastal üles rakendamise aastaaruande iga WBIFI sihttoetust saanud projekti kohta ning ajakohastavad seire- ja teabesüsteemi esitatavat teavet. Leidsime aga kõigi valimisse kaasatud projektide puhul peale ühe, et platvormi sisestatud andmed, nagu kuupäevad, täitmise etapp ja summad, ei olnud ajakohased. Lisaks täheldasime, et üleslaaditud aastaaruannetes ei esitatud sageli üksikasjalikku teavet projektide edenemise ja rakendamisega seotud probleemide kohta, mis põhjustasid viivitusi. 2021. aastal lisas komisjon jaotise viivituste selgitamiseks, kuid leidsime, et probleemide lahendamise ajakava oli meie valimisse kuulunud viie projekti puhul liiga optimistlik.

- 52** Alates 2019. aastast on komisjon korraldanud kaks korda aastas kohtumisi juhtivate rahvusvaheliste finantsasutustega, et arutada peamisi probleeme, sealhulgas viivitusi. Nende kohtumiste lühiprotokollides ei kirjeldata aga piisavalt kõiki peamisi rakendamisega seotud probleeme. Samuti korraldab komisjon kaks korda aastas kohtumisi projektiarendajatega, et arutada kokkulepitud vahe-eesmärke. Need vahe-eesmärgid on aga vaid soovituslikud ja neid lükatakse rakendamise ajal korrapäraselt edasi.
- 53** Komisjon ei ole teinud tulemustele suunatud kontrollkäike, et kontrollida transpordiprojekte ja saada vahetut teavet projektide tulemuslikkuse kohta. Kuigi ELi delegatsioonid neljas valimisse kaasatud riigis ei ole projektide järelevalves ametlikku rolli täitnud, teavitasid nad komisjoni peakorterit kõigist kohtumistest juhtiva rahvusvahelise finantsasutuse, projektiarendajate või asjaomaste asutustega. Täheldasime, et nendel ELi delegatsioonidel oli rakendamise kohta üldine ülevaade, mis hõlmas viivitusi, kuid neid ei teavitatud süstemaatiliselt tehnilistest üksikasjadest.
- 54** WBIFI sekretariaadis (komisjoni ja finantsasutuste vahelise koordineerimise büroo) töötavatel konsultantidel on riikide esindajad, kes jagavad komisjoniga igakuiseid aruandeid. Need lühiaruanded põhinevad rahvusvaheliste finantsasutuste riiklike büroode ja projektiarendajate projektirakendusüksuste jagatud teabel ning annavad komisjonile rahvusvaheliste finantsasutuste jagatava teabega sarnast teavet (vt punkt [51](#)). Leidsime erinevusi selles, kui täpselt ja kiiresti need igakuised aruanded rakendamisprobleeme esile tõid (vt näited [6. selgituses](#)).

6. selgitus

Näiteid ebajärjepidevusest komisjonile rakendamisprobleemidest teatamisel

12-st valimisse kuulunud projektist ühe puhul sai projektirakendusüksus 2024. aasta veebruari lõpus kinnituse, et insener pidi tühistama mitme 2023. aastal tehtud töö sertifikaadi, kuna kasutati mittelubatud betooni. Meie 2025. aasta auditi ajal ei olnud veel tehtud otsust tööde hävitamise vajaduse kohta. See võib projekti veelgi edasi lükata, kuid seda ei lisatud koordineerimisbüroo igakuistesse aruannetesse, mida büroo jagas komisjoniga, ega rahvusvahelise finantsasutuse 2024. aasta rakendusaruandesse.

Leidsime aga ka näite sellisest aruandlusest, kus koordineerimisbüroo juhtis tähelepanu tööde peatamisele betooni ebapiisava kvaliteedi tõttu. Sellest probleemist teatati komisjonile 2025. aasta juunis, kaks kuud pärast selle tekkimist.

Allikas: kontrollikoda projektidokumentide ja kohapealsete külastuste põhjal.

- 55** Igas valimisse kuulunud sihttoetuse taotluses kajastasid projektiarendajad piiratud arvul väljund- ja tulemusnäitajaid. Nad ei kajastanud mõjunäitajaid, sest komisjon ei pidanud neid edusammude jälgimisel kasulikuks. Kuigi näitajad on asjakohased, puudusid üheksal heakskiidetud avaldusel näitajad, mis kajastaksid kõiki lõpuleviidavate tööde komponente (vt näide [7. selgituses](#)). 2021. aastal määratles komisjon ühised tulemusnäitajad ja töötas 2025. aasta oktoobri seisuga endiselt välja tulemuste koondamise metoodikat.

7. selgitus

Näide näitajatest, mis ei kajasta täpselt kõiki projekti komponente

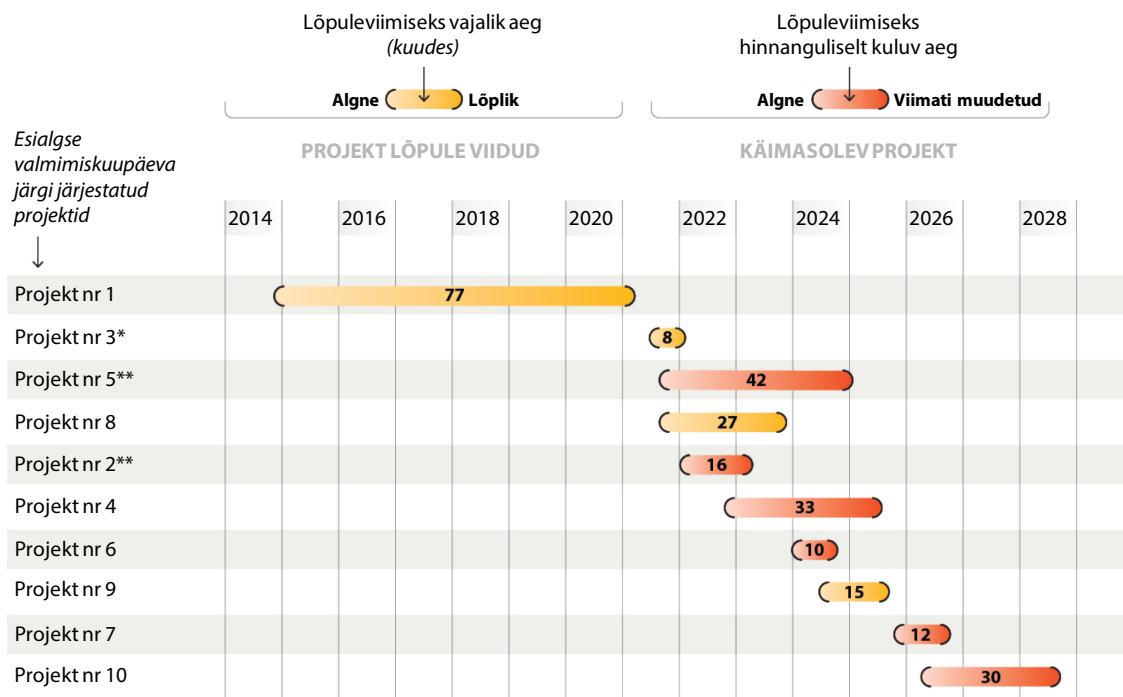
Avaldus ühe raudteelõigu taastamiseks sisaldas eeldatava väljundina koridori kogupikkust (148 km), mitte 66,8 km, mida kavandatud tööd hõlmasid. Avalduses ei mainitud ka projektiarendaja kavandatud täiendavaid töid, nagu taastatavate tunnelite, sildade ja jaamade arv. Lisaks puudus eesmärk seoses tulemusnäitajatega, mis väljendaksid reisijate arvu ja kaubamahtu tonnides aastas. Kiiruse nõue, mis on [Euroopa transpordivõrgu](#) kriteerium, näitajates ei kajastunud.

Allikas: kontrollikoda projektidokumentide põhjal.

Komisjonil on piiratud vahendid õigeaegse rakendamise tagamiseks

- 56** Hindasime, kas komisjon oli viivituste vähendamiseks kavandanud ja rakendanud tõhusaid meetmeid.
- 57** Alates 2015. aastast on komisjon kasutanud projektide rakendamisest ülevaate andmiseks tulemustabelit. See hõlmab nn fooritulede märgistust tööde õigeaegsuse jälgimiseks. [Jooniselt 11](#) on näha, et kõigis meie valimisse kuulunud projektides esines viivitusi. Seda hoolimata sellest, et kõigile projektrakendusüksustele peale ühe anti tehnilist abi. Auditi ajal olid need viivitused märkimisväärsed (rohkem kui kaks aastat) kuue projekti puhul. See tulenes peamiselt sellest, et üksikasjalikesse projektikavadesse tuli rakendamise vältel muudatusi teha, mis omakorda töid sageli kaasa viivitusi lubade andmisel.

Joonis 11 | Viivitused projektide lõpuleviimises (esialgne tähtaeg võrdluses lõplike / uusimate andmete kohaste lõpuleviimise kuupäevadega)



Märkus: kahe projekti lõppkuupäeva ei ole veel ajakohastatud ja seega ei kajastu see joonisel 11.

* Ilma tehnilise abita projektirakendusüksusele.

** Töövõtjad ei ole veel esitanud ajakohastatud hinnanguid, mis kajastaksid tegelikke viivitusi.

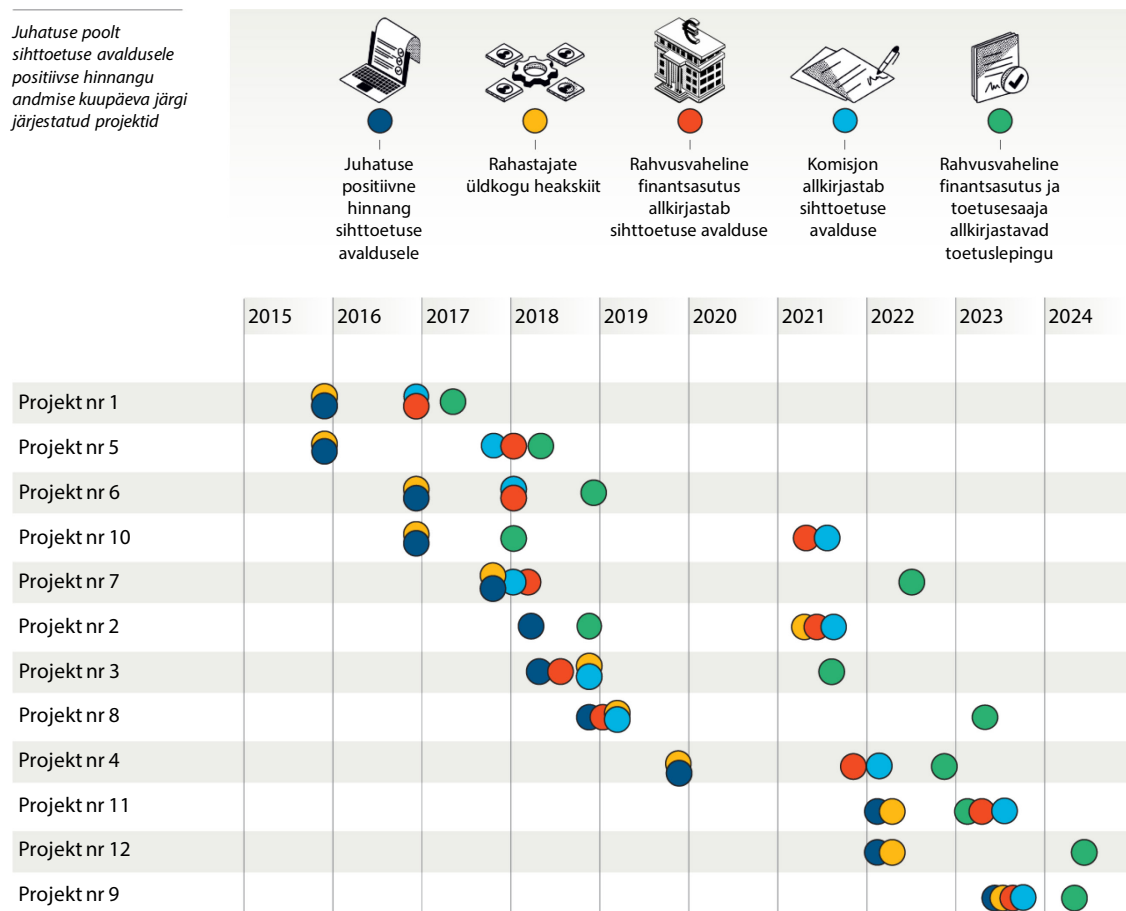
Allikas: kontrollikoda 2025. aasta juuni lepingudokumentide põhjal.

58 Komisjon saatis 2020. aasta juulis rahvusvahelistele finantsasutustele ja riiklikele ametiasutustele kirjad kolme valimisse kaasatud projekti kohta, mille peamine eesmärk oli saada projektide rakendamise ajakohastatud ajakavad. Pärast 2020. aasta juulit saatis komisjon sarnased taotlused veel kahe valimisse kaasatud projekti kohta. Enamikul juhtudel sai komisjon üldised vastused koos ajakohastatud ajakavadega. Ükski neist kirjadest ei hoidnud aga pärast ajakohastusi ära edasisi viivitusi.

59 Rakendamist on mõjutanud ka makseviivitused. Kui juhatus ja seejärel rahastajate üldkogu on sihttoetuse heaks kiitnud, allkirjastavad komisjon ja juhtiv rahvusvaheline finantsasutus sihttoetuse avalduse vormi. Rahalised vahendid ei ole aga projektiarendajale kättesaadavad enne, kui toetusleping on allkirjastatud ja – mõnes riigis – riiklike ametiasutuste poolt ratifitseeritud (vt [joonis 12](#)). Allkirjastatud toetuslepingu ratifitseerimine võib sõltuvalt riigi ametiasutustest samuti protsessi pikendada (nt Bosnias ja Hertsegoviinas ühe aasta võrra). Meie valimis pidid projektiarendajad tegema viiele projektile ettemakseid, peamiselt seetõttu, et toetuslepinguid ei olnud allkirjastatud ega ratifitseeritud.

Joonis 12 | Sihttoetuse heakskiitmise ja toetuslepingu allkirjastamise vahelised viivitused

Juhatusel pooll
sihttoetuse avaldusele
positiivse hinnangu
andmise kuupäeva järgi
järjestatud projektid



Allikas: kontrollikoda komisjoni ja rahvusvaheliste finantsasutuste teabe põhjal kuni 2025. aasta juunini.

- 60** Komisjoni väljamaksed vastavad eelmaksetele, mis kanti üle EBRD hallatavale ühisfondi kontole. Kuigi rahvusvahelised finantsasutused peaksid väljamakseid prognoosima tegeliku vajaduse alusel, tuvastasime kuus juhtumit, kus komisjon maksis sihttoetusi välja rahvusvaheliste finantsasutuste prognooside alusel, mis olid suuremad kui projektide rahaline ja füüsiline edenemine seda õigustas. Selle tagajärjel kanti vahendid ühisfondi üle liiga vara (vt näide [8. selgituses](#)). Komisjon selgitas, et enne ühisfondi väljamaksetaotluste kinnitamist tugineb ta peamiselt rahvusvaheliste finantsasutuste prognoosidele.

8. selgitus

Näide komisjoni tarbetult suurtest eelmaksetest

Ühe projekti puhul maksis komisjon 2024. aasta oktoobris rahvusvahelise finantsasutuse prognoosi alusel ühisfondi 63% kogusummast, mis vastab 52 miljoni euro suurusele eelmaksele. See prognoos oli siiski liiga optimistlik, kuivõrd meie külastuse ajaks 2025. aasta juunis ei olnud kulusid tekkinud, sest ehitustööde lepingut ei olnud veel allkirjastatud.

Allikas: kontrollikoda projektidokumentide põhjal.

Käivitatud on palju projekte, kuid edusammud Lääne-Balkani riikide ühendamisel ELiga on aeglased ja projektide kestlikkus on ohus

- 61** Kümme aastat pärast esimeste transpordiprojektide heakskiitmist neljas valimisse kaasatud riigis uurisime, kas 12 valimisse kaasatud projekti olid andnud käegakatsutavaid tulemusi. Hindasime ka seda, kas komisjon oli määranud kindlaks projektinäitajad, et jälgida projekti tasandil ja koondtasandil tehtud edusamme. Meie valim hõlmab seitset koridori (vt [II lisa](#)).
- 62** Üldiste edusammude jälgimiseks on komisjon kehtestanud kolm peamist näitajat¹⁰ (SKP kasv, kaupade ja teenustega kauplemise väärtus ning inimarengu indeks), kuid ta ei ole kunagi andmeid kogunud ega nende kohta aru andnud. Need näitajad ei võimalda siiski sisuliselt hinnata WBIFi projektide konkreetset mõju Lääne-Balkani sotsiaal-majanduslikule arengule ja konkurentsivõimele (üldeesmärk). Seda seetõttu, et sellist arengut mõjutavad mitmesugused välistegurid, sealhulgas ulatuslik WBIFi-väline toetus.

¹⁰ Mitut riiki hõlmavad tegevusprogrammid aastateks 2016, lk 10; 2017–2018,, lk 11; 2018–2019, lk 13; ja 2020, lk 8.

- 63** WBIFI erieesmärk transpordisektoris on parandada transpordiühendusi piirkonnas ning Lääne-Balkani riikide ja ELi vahel¹¹. Transpordiühenduse asutamislepingu¹² allkirjastamisel võtsid Lääne-Balkani riigid kohustuse järgida Euroopa transpordivõrgu eesmärke¹³, mis hõlmavad põhivõrgu väljaehitamist 2030. aastaks¹⁴. Komisjon ei kogunud aga teavet [Euroopa transpordivõrgu](#) põhivõrgu valmimise kohta Lääne-Balkani riikides (vt punkt [17](#)), näiteks täielikkuse taseme kohta (nt valmis ja toimivate lõikude pikkus koridori kohta) ning võrgu standardite järgimise kohta toetatavate koridoride puhul. Komisjon tugineb [transpordiühenduse](#) aruannetele, mis ei sisalda sellist üksikasjalikku teavet iga koridori kohta. See teave on kättesaadav ainult taotluse korral ja komisjon ei kasutanud seda WBIFI rahastamise täpsema mõju jälgimiseks.
- 64** Transpordiühendus, mis on Euroopa Liidu ja Lääne-Balkani riikide vahelist piirkondlikku transpordikoostööd edendav rahvusvaheline organisatsioon, on avaldanud aastaaruandeid [Euroopa transpordivõrgu](#) rakendamise kohta Lääne-Balkani riikides alates 2021. aastast. Need aruanded näitavad kõigi standardite puhul, et nende saavutamise tempo on aeglane (vt [9. selgitus](#)).

¹¹ Mitut riiki hõlmavad tegevusprogrammid aastateks [2015–2016](#), lk 4; [2016](#), lk 10; [2017–2018](#), lk 11; [2018–2019](#), lk 13; ja [2020](#), lk 8.

¹² [Transpordiühenduse asutamise lepingu](#) artikkel 1 ja I lisa punkt 1.

¹³ [Määruse \(EL\) nr 1315/2013](#) (muudetud [määrusega \(EL\) 2024/1679](#)) artikli 38 lõige 3 ja artikkel 39.

¹⁴ [Määruse \(EL\) 2024/1679](#) artikli 6 lõike 1 punkt a.

9. selgitus

Euroopa transpordivõrgu standardite saavutamine Lääne-Balkani riikides

Euroopa transpordivõrgu standardid hõlmavad järgmist:

- raudteevõrgu elektrifitseerimine – 2024. aastal oli elektrifitseeritud 65% põhivõrgust (võrreldes 73%-ga 2021. aastal, mis oli esimene aasta, mille kohta andmed olid kättesaadavad);
- kaubarongide minimaalne kiirus 2030. aastaks 100 km/h – kiiruse nõudele vastas 60% põhivõrgust (2021. aastal 72%);
- teeliikluse eraldi sõiduteed mõlemas sõidusuunas, luues eraldusriba, mis ei ole ette nähtud liiklemiseks, ja puhkealad iga 100 km järel kiirteedel 2030. aastaks. 2024. aastal oli põhivõrgu nõuetele vastavuse määr 54% (2021. aastal 45%).

Allikas: kontrollikoda [määruse \(EL\) 2024/1679](#) ja transpordiühenduse [2022.](#) ja [2024.](#) aasta aruannete põhjal, milles käsitletakse üleeuroopalise transpordivõrgu üld- ja põhivõrgu esialgsete laienduste väljatöötamist Lääne-Balkani riikides.

65 Nelja valimisse kaasatud riigi puhul kiitis komisjon alates 2015. aastast kuni 2025. aasta juunini heaks 43 investeerimistoetust transpordisektoris. 2025. aasta juuniks oli neist 22 investeringuga algust tehtud ja kuus lõpule viidud. Kuuest lõpetatud projektist neli on meie valimisse kuulunud maanteeprojektid Bosnias ja Hertsegoviinas ning Põhja-Makedoonias, mis on liiklusele avatud. On liiga vara hinnata nende nelja projekti väljundeid, mille lõpuleviimise tähtaeg oli pärast auditi lõppu, kuid ka ülejäänud kaheksa projekti puhul on olukord ebaühtlane (neli lõpetatud projekti ja neli projekti, mis oleksid pidanud olema lõpule viidud). Kolm projekti olid saavutanud oma eesmärgid täielikult, kaks osaliselt ja kolm ei olnud toimivad. [III lisas](#) on esitatud rohkem teavet 12 valimisse kuulunud projekti auditi ajaks saavutatud väljundite ja toimivuse kohta.

66 Valimisse kaasatud projektidega seotud koridorides edenevad ühendused ebaühtlaselt (vt [tabel 1](#)). Serbias on raudteesektori toetamine kavandamisetapis, et viia see vastavusse ELi standarditega¹⁵. Põhja-Makedoonias ei ole Bulgaaria piirile veel ehitatud 23 km pikkust raudteelõiku, mille ehitus oleks pidanud algama 2024. aastal ja mille kavandatud valmimistähtaeg on 2030. aasta. Bosnias ja Hertsegoviinas peatas komisjon 2022. aasta juunis Serblaste Vabariigi ehk riigi põhjaosas asuva haldusüksuse poliitilise olukorra tõttu kaks algselt heaks kiidetud projekti (sealhulgas koridori Vc ühendamata lõigud). Kosovos olid raudteetingimused auditi ajal halvemad kui enne projekti algust. Liiklus on katkenud alates 2020. aastast, sest mõned tunnelid varisesid tööde käigus kokku. Lisaks ei ole ette näha, millal võiksid Kosovo põhjaosas tööd alata. Auditi ajal (2025. aasta juunis) ei olnud signaal- ja elektrisüsteeme endiselt paigaldatud.

¹⁵ WBIFi X raudteekoridori teabeleht.

Tabel 1 | Meie valimiga hõlmatud Euroopa transpordivõrgu põhivõrgu hetkeseis

Põhivõrgu koridor	Riik	Kogupikkus (km)	Valmis (km)	Toimiv (km)	ELi kaasrahastatud (km)	Koridori projektid, mis kaasati valimisse
Maanteekoridor Vc	Bosnia ja Hertsegoviina	323,5	144,2	133,3	119,9	3 projekti kogupikkusega 19,9 km
Raudteeliin 10	Kosovo	148,0	0,0	0,0	100,2	2 projekti kogupikkusega 100,2 km
X raudteekoridor	Serbia	513,0	0,0	513,0	256,1	1 projekt pikkusega 17,7 km
Raudteekoridor Xc	Serbia	104,0	0,0	0,0*	104,0	1 projekt pikkusega 90 km
VIII maanteekoridor	Põhja-Makedoonia	308,0	286,0	286,0	47,2	2 projekti kogupikkusega 47,2 km
VIII raudteekoridor	Põhja-Makedoonia	261,0	30,5	30,5	57,4	1 projekt pikkusega 23 km

Märkus: *ehitustööde ajal toimub liiklemine eritingimustel. Tabel ei hõlma kahte valimisse kuuluvat siseveetranspordi projekti, mis on seotud Reini-Doonau koridoriga.

Allikas: kontrollikoda transpordiühenduselt, haldusinfosüsteemilt ja projektiarendajalt saadud teabe põhjal 2025. aasta septembri seisuga.

67 Lisaks leidsime, et seitsme valimisse kaasatud projekti kestlikkus ei olnud täielikult tagatud, mis tulenes pooleliolevatest haldusmenetlustest, investeeringute jätkamiseks vajalike rahaliste vahendite puudumisest, ebapiisavast hooldusest või kasutamata taristust (vt III lisa). **10. selgituses** on toodud näiteid sellistest puudustest.

10. selgitus

Tunnel, millel puudub ühendus teega, seab ohtu kestlikkuse

Meie valim hõlmas 3,2 km pikkust tunnelit, mille peamised taristutööd olid 2023. aasta septembris lõpule viidud. Auditikülastuse ajal paigaldati projekti lõpuleviimiseks elektromehaanilised seadmed, kuid tunnel on endiselt ühendamata kõrvalasuvate teedevõrkudega, mida rahastavad teised rahastajad. Lisaks ohule, et tunnelit ei kasutata veel mitu aastat kõrvalasuvate teede ehituse hilinemise tõttu, on ka oht, et seda tuleb hooldada ja kaitsta võimalike kahjustuste eest.

Allikas: kontrollikoda projektidokumentide ja kohapealse külastuse käigus kogutud teabe põhjal.

WBIFi roll on nähtav, ELi toetus aga vähem

- 68** Kõigil ELi rahaliste vahendite saajatel on üldine kohustus märkida ära raha päritolu ja tagada ELilt saadud vahendite nähtavus¹⁶. Uurisime, kas meie valimisse kuulunud projektides rõhutati piisavalt nende rahastamist ELi poolt, kasutades asjakohaseid kommunikatsioonivahendeid, nagu sotsiaalmeedia, üritused, aruanded ja infotahvlid. Viimased tuleb püstitada tegevuse toimumiskohta viivate juurdepääsuteede kõrvale ja need peavad jääma paigale alates tegevuse alustamisest kuni kuue kuu möödumiseni selle lõpuleviimisest¹⁷.
- 69** Kui kaks erandit välja arvata, hõlmasid meie 12 projektist koosnevasse valimisse kuulunud projektid ELi toetust näitavaid infotahvleid. Kahest vähese ELi nähtavusega projektist ühe puhul oli töövõtja teinud üldsusele kättesaadavaks kaks stendi, kuid nendes kajastati üksnes juhtiva rahvusvahelise finantsasutuse toetust.
- 70** Rahvusvahelised finantsasutused peavad andma oma iga-aastastes rakendusaruannetes aru nähtavusmeetmetega seotud kuludest. Selline finantsteave puudus nelja valimisse kuulunud sihttoetuse puhul, mille üle tegid järelevalvet kaks rahvusvahelist finantsasutust. Seetõttu oli võimatu hinnata võetud meetmeid ja nende tõhusust ELi nähtavuse tagamisel. Ühe sihttoetuse puhul selgitas juhtiv rahvusvaheline finantsasutus, et WBIFi vahendeid ei kulutatud nähtavuse suurendamiseks, kuigi avalduses oli selleks ette nähtud 20 000 eurot.

¹⁶ Komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 447/2014 artiklid 24 ja 25 ning määruse (EL) 2021/1529 artikli 18 lõige 1.

¹⁷ Euroopa Liidu välistegevuse teabevahetuse ja nähtavuse käsiraamat, 2009, lk 20; ELi rahastatava välistegevuse teavitamis- ja nähtavusnõuded, 2018, lk 21.

- 71** Kolme meie valimisse kuulunud sihttoetuse puhul oli üks rahvusvaheline finantsasutus määranud spetsiaalse isiku, kes koordineerib nähtavusega seotud tegevust, korraldab üritusi ja koostab sisu (nt video, multimeediasisu, fotod ja sotsiaalmeedia sõnumid). Leidsime, et rahvusvaheline finantsasutus oli kasutanud sihttoetuste nähtavuse eelarvet selle isiku palga maksmiseks, et tutvustada rahvusvahelise finantsasutuse tegevust Lääne-Balkanil, ja ainult piiratud ulatuses ELi tegevust. Samuti täheldati komisjoni tellitud sisekontrolli aruandes, et WBIFI toetust seostatakse peamiselt rahvusvaheliste finantsasutustega, mitte ELiga.
- 72** Seoses ELi nähtavuse parandamisega täheldasime positiivset näidet, kus ELi delegatsioon Bosnias ja Hertsegoviinas tegi ettepaneku lisada ELi nähtavuse suuniste kohaselt ehitustööde ajal nõutavatele stendidele täiendavad stendid. Pärast läbirääkimisi leppisid kaks rahvusvahelist finantsasutust kokku ühises sõnumis, mis sobis kõigile rahastajatele (vt [3. foto](#)).

3. foto | Sõnum stendil: „Aitame Bosnial ja Hertsegoviinal ehitada koridori 5C (Vc)“



Allikas: kontrollikoda.

III auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige George Marius Hyzler, võttis käesoleva aruande vastu 28. aprilli 2026. aasta koosolekul Luxembourgis.

Kontrollikoja nimel



president
Tony Murphy

Lisad

I lisa. Lühidalt auditist

Komisjon toetab Lääne-Balkani transpordisektorit WBIFI kaudu

- 01** Nõukogu julgustas 2008. aastal komisjoni ja rahvusvahelisi finantsasutusi koondama ressursse ja rahastama prioriteetseid taristuprojekte Lääne-Balkani riikides. Lääne-Balkani riigid – Albaania, Bosnia ja Hertsegoviina, Kosovo¹, Montenegro, Põhja-Makedoonia ja Serbia – on [ELi laienemispoliitika](#) keskmes.
- 02** 2009. aasta detsembris käivitas komisjon koostöös Euroopa Investeerimispanga (EIP), Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga (EBRD) ning Euroopa Nõukogu Arengupangaga ELi liikmesriikide heakskiidul Lääne-Balkani investeerimisraamistiku (WBIF), et koordineerida ja suunata rahastajate tehnilist ja rahalist toetust Lääne-Balkani riikidele ühtse kontaktpunkti kaudu. WBIFiga võimendatakse lisainvesteeringuid, kombineerides sihttoetusi² laenudega³ Euroopa Lääne-Balkani ühisfondi kaudu⁴.
- 03** Seejärel ühinesid WBIFiga Saksamaa arengupank *Kreditanstalt für Wiederaufbau*, Euroopa Investeerimisfond, *Agence française de développement* ja Maailmapanga Grupp, sealhulgas Rahvusvaheline Finantskorporatsioon.

¹ Kõnealune nimetus ei piira seisukohti staatuse suhtes ning on kooskõlas ÜRO Julgeolekunõukogu resolutsiooniga 1244/99 ja Rahvusvahelise Kohtu [arvamusega](#) Kosovo iseseisvusdeklaratsiooni kohta.

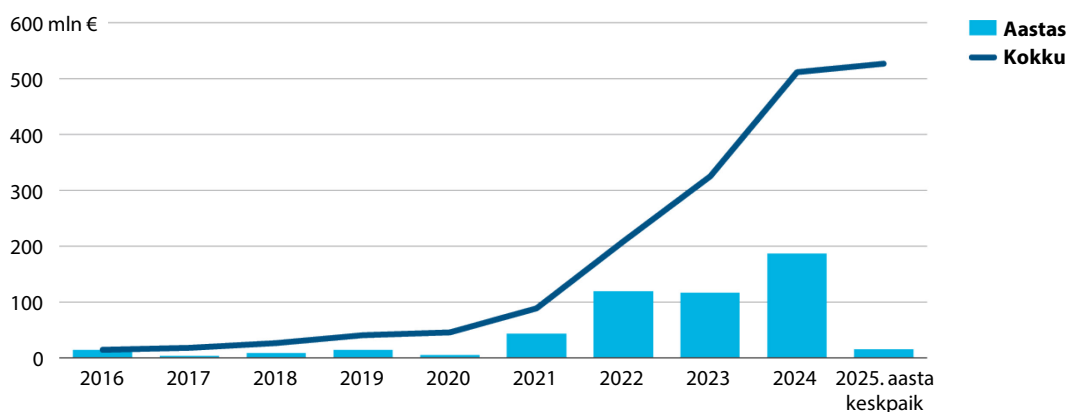
² Nõukogu 2008. aasta järeldused [Lääne-Balkani investeerimisraamistiku](#) kohta.

³ Komisjoni rakendusotsuse (millega võetakse vastu mitut riiki hõlmav ühenduvuse tegevusprogramm aastaks 2020) lisa, lk 4.

⁴ Euroopa Investeerimispank Lääne-Balkani riikides, lk 17.

- 04** Tegelemaks Lääne-Balkani riikide taristute mahajäämuse probleemiga, rõhutas komisjon 2014. aastal loodud [Berliini protsessi](#) kaudu, kui oluline on ühendada piirkond [Euroopa transpordivõrgu](#) põhivõrguga, investeerides strateegilistesse transporditaristu projektidesse.
- 05** WBIF on platvorm strateegiliste investeerimisprojektide ettevalmistamiseks, valimiseks ja rahastamiseks Lääne-Balkani riikides.
- 06** Komisjon toetab WBIFi kaudu kuut sektorit (kestlik transport, puhas energia, keskkond ja kliima, erasektor, inimkapital ja digitaalne tulevik) Lääne-Balkani riikides. Parema taristu aitab vähendada [investeerimispuudujääki](#) ja on samm ELi ühinemiskriteeriumide täitmise suunas⁵. 2015. aastast kuni 2025. aasta keskpaigani maksis komisjon transpordiprojektide ühisfondi ühinemiseelse abi rahastamisvahendist (IPA II ja III) välja 527 miljonit eurot (vt [joonis 1](#)).

Joonis 1 | ELi kumulatiivsed ja iga-aastased maksed transpordiprojektide ühisfondi (2016–2025. aasta keskpaik)



Märkus: 2015. aastal komisjon makseid ei teinud.

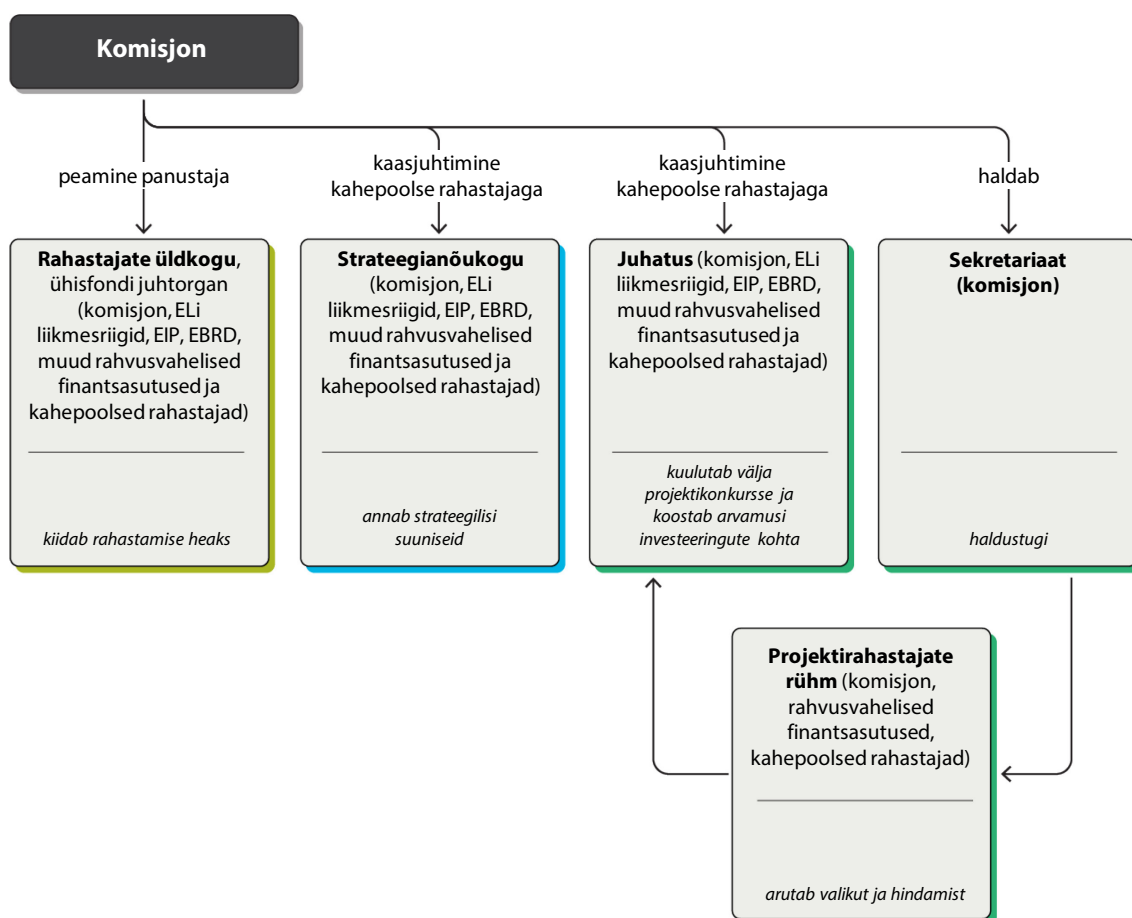
Allikas: kontrollikoda ühisfondi 2026. aasta jaanuari prognoosi andmete põhjal.

⁵ Komisjoni talituste 2020. aasta töödokument: aruanne [Bosnia ja Hertsegoviina](#) kohta, lk 93; [Kosovo](#), lk 95; [Serbia](#), lk 86; [Põhja-Makedoonia](#), lk 55 ja 76.

Ülesanded ja kohustused

07 Ühisfond koondab komisjoni, rahvusvaheliste finantsasutuste ja kahepoolsete rahastajate panused. Ühisfondi haldavad EBRD ja EIP ühiselt. Mõlemad rahvusvahelised finantsasutused on olnud pikaajalised partnerid WBIFI loomisel, elluviimisel ja rakendamisel⁶. WBIFI peamised juhtorganid on rahastajate üldkogu, strateegianõukogu, juhatus ja projektirahastajate rühm. *Joonisel 2* on esitatud kokkuvõte WBIFI peamiste organite ülesannetest ja koosseisust, milles komisjonil on oma roll.

Joonis 2 | Komisjoni roll WBIFI juhtimises



Allikas: kontrollikoda WBIFI kodukorra põhjal.

⁶ Komisjoni rakendusotsuse (millega võetakse vastu mitut riiki hõlmav ühenduvuse tegevusprogramm aastaks 2020) lisa, lk 13.

- 08** Komisjonil on WBIFI peamise rahastajana otsuste tegemisel keskne roll. Alates ühisfondi loomisest kuni 2024. aastani tegi komisjon 898,6 miljoni euro (85,9% kogurahastusest) ulatuses sissemaksid fondi kõigisse sektoritesse, sealhulgas transporti⁷. Selle raames antakse sihttoetusi rahvusvahelistelt finantsasutustelt saadud laenude võimendamiseks, et kaasrahastada valitud projekte, eesmärgiga parandada ühenduvust Lääne-Balkani riikides.
- 09** Meie auditi ajal oli komisjonil endal (laienemise ja idanaabruse peadirektooraat – DG ENEST) üks meeskond, kes vastutas kõigi avaliku sektori investeeringute, sealhulgas transpordisektori eest. Riigi tasandil on igal ELi delegatsioonil üks kontaktisik, kes koordineerib WBIFI tegevust ja võib kaasata ka eksperte. Komisjon on palganud konsultante (finantsasutuste koordineerimisbüroo), kes abistavad sellistes valdkondades nagu valikumenetlus, sekretariaadi tegevus (koosolekute korraldamine) ja projektide järelevalve riikide esindajate kaudu.
- 10** Riiklikud ametiasutused taotlevad sihttoetusi, millest saavad kasu projektiarendajad. Arendajad vastutavad projektide ettevalmistamise ja rakendamise eest, sealhulgas uuringute, hangete ja tööde järelevalve eest.
- 11** EBRD, EIP ja Maailmapank kui juhtivad rahvusvahelised finantsasutused vastutasid valimisse kaasatud projektide jaoks antud laenude koordineerimise ja nende rakendamise järelevalve eest. Kolm auditeeritud rahvusvahelist finantsasutust on esindatud toetust saavates riikides kohalike või piirkondlike büroode kaudu ja pakuvad peakorterist sihtotstarbelist tuge.

⁷ WBIFI 2024. aasta aastaaruanne, lk 29.

Auditi ulatus ja käsitusviis

- 12** Varasematel aastatel oleme avaldanud Lääne-Balkani riikide kohta mitu aruannet. Need hõlmavad auditeid [haldussuutlikkuse tugevdamiseks antava ühinemiseelse abi](#) ja [õigusriigi](#) kohta ning arvamust [reformi- ja kasvurahastu](#) loomise kohta.
- 13** Käesolevas auditis uurisime, kas komisjon tagas selle, et WBIF aitab tõhusalt kaasa ELi põhivõrguga ühendatud transporditaristu arendamisele Lääne-Balkani riikides. Hindasime, kas komisjon oli kehtestanud WBIFi menetlused tõhusaks
- transpordiprojektide valimiseks;
 - projektide rakendamise järelevalveks;
 - seireks ja aruandluseks.
- 14** Audit ei hõlmanud rahastamist reformi- ja kasvurahastust, sest see loodi 2024. aastal; samuti ei uurinud me tehnilise abi sihttoetuste andmise menetlusi. Me ei kontrollinud ka projektikulude täpsust, kuna komisjon ei olnud auditi lõpuleviimise ajaks ühtegi valimisse kaasatud projekti rahaliselt heaks kiitnud.
- 15** Audit hõlmab 10-aastast ajavahemikku alates esimestest 2015. aastal esitatud sihttoetuse avaldustest kuni 2025. aasta juunini, mil tegime kohapealseid kontrollkäike. 2015. aastast kuni 2025. aasta keskpaigani eraldas komisjon 2,665 miljardit eurot 55 transpordiprojektile Lääne-Balkani riikides. Neljas külastatud riigis (Bosnia ja Hertsegoviina, Kosovo, Põhja-Makedoonia ja Serbia) eraldati ELi vahenditest kokku 2,115 miljardit eurot (vt [tabel 1](#)).

Tabel 1 | Lääne-Balkani investeerimisraamistiku heakskiidetud sihttoetused miljonites eurodes (2015. aastast 2025. aasta keskpaigani)

Riik	Heakskiidetud ELi kogusumma	Valimisse kaasatud ELi kogusumma
Bosnia ja Hertsegoviina	914,8	61,5
Kosovo	158,6	55,8
Põhja-Makedoonia	292,9	84,6
Serbia	748,6	139,7
Kokku	2114,9	341,6

Allikas: kontrollikoda komisjoni seire- ja teabesüsteemi andmete põhjal.

- 16** Võtsime valimisse 12 transpordiprojekti Euroopa transpordivõrgu põhivõrgust (vt [II lisa](#)) koguväärtuses 341,6 miljonit eurot (16,2% kõigist valimisse kaasatud riikide transpordile eraldatud vahenditest), tuginedes olulisusele ja lõpuleviimise tasemele, et uurida edasijõudnud projekte ja erinevaid võrke (maantee-, raudtee- ja siseveeteed) nii palju kui võimalik.
- 17** Vaatasime üle WBIFI töökorra. Täpsemalt analüüsisime komisjoni rolli hindamis- ja valikumenetlustes, juhtiva rahvusvahelise finantsasutuse menetlusi tõhusa järelevalve tagamiseks hankemenetluse ja projektide rakendamise ajal, kuna komisjon on delegeerinud hanked ja rakendamise juhtivale rahvusvahelisele finantsasutusele, ning komisjoni teavitamise seirekorda, nagu seire- ja teabesüsteem, seirearuanded ja koosolekute protokollid.
- 18** Kõrvutasime oma leidude kinnitamiseks dokumentide läbivaatamise, intervjuude, kohapealsete kontrollkäikude ning seire- ja teabesüsteemi andmete põhjal saadud tõendeid. Meie [auditimetoodika](#) vastab [kõrgeimate kontrolliasutuste rahvusvahelise organisatsiooni \(INTOSAI\)](#) rahvusvahelistele auditistandarditele.
- 19** Komisjon on Lääne-Balkani riikides võtnud märkimisväärseid taristualaseid kohustusi kõigis sektorites (sealhulgas transport). ELi osamaksed ühisfondi tulevad järgmistest allikatest:
- 0,9 miljardit eurot IPA II mitut riiki hõlmavate ühenduvusprogrammide kaudu aastatel 2015–2020;
 - 2021. aastal käivitatud ELi 2021.–2027. aasta [Lääne-Balkani majandus- ja investeerimiskava](#), mille [investeeringute maht on kuni 30 miljardit eurot](#), sealhulgas 9 miljardit eurot ELi sihttoetusi IPA III kaudu, eesmärgiga muu hulgas toetada transpordisektorit, et tuua Lääne-Balkani riigid ELile lähemale⁸;
 - 2024. aastal loodud [Lääne-Balkani reformi- ja kasvurahastu](#). See toetus võib ulatuda 3 miljardi euroni, kui toetust saavate riikide reformikavade täitmine edeneb plaanipäraselt⁹.
- 20** Arvestades panuste suurenemist WBIFis, eeldame, et meie leiud parandavad viisi, kuidas komisjon ELi rahastatavaid WBIFI projekte valib ja jälgib ning nendest aru annab.

⁸ „Economic and Investment Plan - Endorsed Flagship Investments“ 2020–2024, lk 2.

⁹ WBIFI 2023. aasta põhisaavutused, lk 7.

II lisa. Valimi projektide nimekiri

Projekti number	Toetust saav riik	ELi juhtalgatus	Põhivõrgu koridor	Võrgu tüüp	Vastuvõetud sihttoetuse summa ilma rakendus- ja halduskuludeta (tuhandetes eurodes)	Vastuvõtmise aasta
1*	Bosnia ja Hertsegoviina	Põhja ja lõuna ühendamine	Maanteekoridor Vc	10,7 km pikkune maantee	24 540	2015
2*	Bosnia ja Hertsegoviina	Põhja ja lõuna ühendamine	Maanteekoridor Vc	3,2 km pikkune maantee	19 000	2018
3	Bosnia ja Hertsegoviina	Põhja ja lõuna ühendamine	Maanteekoridor Vc	6 km pikkune maantee	14 940	2018
4	Bosnia ja Hertsegoviina	Ida ja lääne ühendamine	Reini-Doonau põhikoridor	Siseveetee (sadamarajatised) ja raudtee (6,3 km)	3020	2019
5*	Kosovo	Põhja ja lõuna ühendamine	Raudteeliin 10	66,8 km pikkune raudteelõik	38 540	2015
6*	Kosovo	Põhja ja lõuna ühendamine	Raudteeliin 10	33,4 km pikkune raudteelõik	17 240	2016
7*	Põhja-Makedoonia	Ida ja lääne ühendamine	VIII raudteekoridor	34 km pikkune raudteelõik	68 626	2017
8	Põhja-Makedoonia	Ida ja lääne ühendamine	VIII maanteekoridor	13,2 km pikkune raudteelõik	2470	2018

Projekti number	Toetust saav riik	ELi juhtalgatus	Põhivõrgu koridor	Võrgu tüüp	Vastuvõetud sihttoetuse summa ilma rakendus- ja halduskuludeta (tuhandetes eurodes)	Vastuvõtmise aasta
9	Põhja-Makedoonia	Ida ja lääne ühendamine	VIII maanteedkoridor	23 km pikkune raudteelõik	13 508	2023
10	Serbia	Ida ja lääne ühendamine	Raudteekoridor Xc	80 km pikkune raudteelõik	43 730	2016
11	Serbia	Ida ja lääne ühendamine	X raudteekoridor	17,7 km pikkune raudteelõik	80 150	2022
12	Serbia	Ida ja lääne ühendamine	Reini-Doonau põhikoridor	Siseveetee (21 uppunud laeva)	15 850	2022
KOKKU					341 614	

Märkus: *üksikasjalikuks projekteerimisuuringuks saadud ELi/WBIFI toetus.

III lisa. Kontrollikoja hinnang projektidele

Projekti number	TAOTLEMINE				RAKENDAMINE			
	Ühendatus	Kestlik transport		Rakendamise algus vastavalt taotluses kavandatule	Saavutatud väljundid	Õigeaegne valmimine, nagu algselt kavandatud		Kestlikkus
		Küpsus avalduse esitamise ajal				Auditi läbiviimise ajaks toimiv, nagu kavandatud		
1	Rahuldav	Olulised puudused	Mõned puudused	Rahuldav	10,7 km pikkune liikluseks avatud tee, sealhulgas sild ja liikluseks avatud piiriületuspunkt, mis ei toimi täielikult	Olulised puudused	Mõned puudused	Mõned puudused
2	Mõned puudused	Olulised puudused	Olulised puudused	Mõned puudused	3,2 km pikkune tee (tunnel) on valmis ehitatud, kuid pole liiklusele avatud	Olulised puudused	Olulised puudused	Mõned puudused
3	Rahuldav	Olulised puudused	Rahuldav	Mõned puudused	6 km pikkune tee, sealhulgas teemaksu kogumise punkt ja liikluseks avatud sild	Rahuldav	Rahuldav	Rahuldav
4	Mõned puudused	Mõned puudused	Olulised puudused	Olulised puudused	Sadamarajatised on olemas ja toimivad, kuid raudtee-ehitus on pooleli	Olulised puudused	Mõned puudused	Mõned puudused
5	Rahuldav	Mõned puudused	Olulised puudused	Olulised puudused	Raudteed, jaamad, tunnelid ja sillad – taastamine on pooleli	Olulised puudused	Olulised puudused	Mõned puudused
6	Rahuldav	Mõned puudused	Olulised puudused	Olulised puudused	Raudteed, jaamad ja sillad – taastamine on pooleli	Olulised puudused	Olulised puudused	Mõned puudused
7	Mõned puudused	Rahuldav	Olulised puudused	Olulised puudused	Käimas on raudteede, jaamade, tunnelite ja sildade ehitamine või taastamine, kuid signaalimise ja telekommunikatsiooni osas ei ole lepinguid sõlmitud	Olulised puudused	Ei ole veel võimalik järeldust teha	Ei ole veel võimalik järeldust teha
8	Rahuldav	Olulised puudused	Mõned puudused	Mõned puudused	13,2 km pikkune tee on valmis ehitatud ja liiklusele avatud	Olulised puudused	Rahuldav	Mõned puudused
9	Rahuldav	Mõned puudused	Rahuldav	Rahuldav	Teenõlvad on valmis ja tee on liiklusele avatud	Mõned puudused	Rahuldav	Rahuldav
10	Rahuldav	Mõned puudused	Olulised puudused	Olulised puudused	Raudteede, jaamade ja sildade taastamine või ehitamine on pooleli	Olulised puudused	Ei ole veel võimalik järeldust teha	Mõned puudused
11	Rahuldav	Rahuldav	Rahuldav	Olulised puudused	Ei ole veel alanud	Ei ole veel võimalik järeldust teha	Ei ole veel võimalik järeldust teha	Ei ole veel võimalik järeldust teha
12	Rahuldav	Rahuldav	Rahuldav	Mõned puudused	21 laevast 4 välja tõmmatud	Ei ole veel võimalik järeldust teha	Ei ole veel võimalik järeldust teha	Ei ole veel võimalik järeldust teha

Lühendid

Lühend	Selgitus
EBRD	Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank
EIP	Euroopa Investeerimispank
IPA	Ühinemiseelse abi rahastamisvahend
WBIF	Lääne-Balkani investeerimisraamistik

Mõisted

Mõiste	Definitsioon/selgitus
Eelarve kaudne täitmine	ELi eelarve täitmise meetod, mille kohaselt usaldab komisjon eelarve täitmise ülesanded muudele üksustele (nagu rahvusvahelised finantsasutused).
ELi delegatsioon	ELi diplomaatiline esindus kolmandas riigis.
Euroopa Lääne-Balkani ühisfond	Koondatud rahalised vahendid, mis suunatakse Lääne-Balkani investeerimisraamistiku kaudu ning mida haldavad Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupank ning Euroopa Investeerimispank.
Finantsasutuste koordineerimisbüroo	Komisjoni rahastatav teenuseosutaja, kes toetab WBIFI sekretariaadi tööd.
Inimarengu indeks	Riikide arengu mõõdik, mis tugineb inimeste keskmisele oodatavale elueale, haridusaastatele ja sissetuleku tasemele.
IPA riiklik koordinaator	Toetust saava riigi ametnik, kes vastutab IPAst rahastatavate projektide koordineerimise ja komisjoniga suhtlemise eest.
Juhatus	Organ, kuhu kuuluvad komisjoni, ELi liikmesriikide, rahvusvaheliste finantsasutuste ja kahepoolsete rahastajate liikmed ning mis vastutab Lääne-Balkani investeerimisraamistiku tingimustele vastavate projektide valiku, hindamise ja heakskiitmise eest.
Juhtiv rahvusvaheline finantsasutus	Pank, mis teeb järelevalvet arenguprojekti hindamise ja rakendamise üle ning koordineerib toetuse andmist mitmelt laenuandjalt.
Juhtkomitee	Organ, kuhu kuulusid komisjoni, rahvusvaheliste finantsasutuste ja kahepoolsete rahastajate liikmed ning mis vastutas 2021. aastani Lääne-Balkani investeerimisraamistiku tingimustele vastavate projektide valiku, hindamise ja heakskiitmise eest.
Kestlik transport	Inimeste ja kaupade liikumine ressursitõhusamal viisil, lõppeesmärgiga vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet.
Kestlikkus	ELi rahastamise suutlikkus jätkata mõju avaldamist pärast rahastamise lõppemist.
Kulude-tulude analüüs	Kavandatava tegevuse prognoositava maksumuse võrdlus kasuga, mida see eeldatavalt toob.
Lääne-Balkani investeerimisraamistik	Mehhanism, mis ühendab erinevaid rahastamismeetodeid (nt sihttoetused või laenud), et toetada sotsiaal-majanduslikku arengut Lääne-Balkani riikides, keskendudes eelkõige taristuprojektidele.
Majandus- ja investeerimiskava	2020. aastal vastu võetud ELi algatus sotsiaal-majandusliku arengu toetamiseks Lääne-Balkani riikides, mis hõlmas ka investeringud transporditaristusse. Sellele järgnes 2023. aastal sama piirkonda käsitlev ELi majanduskasvu kava.
Mediaan	Andmekogumi keskmine väärtus.

Pariisi rühm	Komisjoni, juhtivate rahvusvaheliste finantsasutuste ja kahepoolsete rahastajate ühine juhtrühm, mis kohtub korrapäraselt pärast sihttoetuse avalduste läbivaatamist ja enne projektirahastajate rühma koosolekuid.
Projektiarendaja	Tavaliselt avalik-õiguslik üksus, kes saab transporditaristust kasu ja vastutab selle eest.
Projektirahastajate rühm	Komisjoni, rahvusvaheliste finantsasutuste ja rahastajate esindajad, kes valivad välja investeerimisprojektid.
Rahastajate üldkogu	Euroopa Lääne-Balkani ühisfondi rahastajate juhtorgan; määrab kindlaks ühisfondi põhisuuna ning jälgib selle rahalisi vahendeid ja makseid.
Rahvusvaheline finantsasutus	Rohkem kui ühe riigi asutatud pank, mis pakub rahalist toetust ja professionaalset nõustamist seoses arengueesmärkidega ning edendab rahvusvahelist majanduskoostööd ja stabiilsust.
Rakendamise aastaaruanne	WBIFI kontekstis juhtiva finantsasutuse poolt komisjonile esitatud dokument projekti edenemise kohta eelmisel eelarveaastal.
Segarahastamine	ELi sihttoetuste kombineerimine avaliku ja erasektori rahastajate laenudega.
Sisemajanduse koguprodukt	Riigi majanduse kogusuuruse peamine näitaja.
Strateegianõukogu	Organ, kuhu kuuluvad komisjoni, ELi liikmesriikide, rahvusvaheliste finantsasutuste ja kahepoolsete rahastajate liikmed ning mis vastutab strateegilise juhendamise ja järelevalve eest investeerimisprojektide valimisel ja rakendamisel Lääne-Balkani investeerimisraamistikus.
Teostatavusuuring	Hinnang selle kohta, kas kavandatud meetod, plaan või töö on võimalik või mõistlik.
Tühimõju	Olukord, kus ELi rahastatud tegevus oleks läbi viidud ka ilma sihttoetuseta.
Ühenduvus	Transpordi kontekstis ühendatus maantee-, raudtee- ja siseveeteede võrgustikega, mis hõlbustab inimeste ja kaupade liikumist.
Ühinemiseelse abi rahastamisvahend	ELi vahend kandidaatriikide ja potentsiaalsete kandidaatriikide tehnilise ja haldussuutlikkuse suurendamiseks.
Ühtne projektide register	Keskne nimekiri projektidest, mida toetust saavad riigid on prioriseerinud ja mida võidakse kaasrahastada Lääne-Balkani investeerimisraamistiku alusel.
Üleeuroopaline transpordivõrk	Piiriülese transpordi-, energia- või telekommunikatsioonitaristu võrgustik, mis on loodud ELi ühtse turu toimimise toetamiseks ja tõhustamiseks, hõlbustades kaupade, inimeste ja teenuste vaba liikumist.

Komisjoni vastused

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

Ajajoon

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

AUTORIÕIGUS

© Euroopa Liit, 2026

Euroopa Kontrollikoja taaskasutamispoliitika on kehtestatud [Euroopa Kontrollikoja otsusega nr 6–2019](#) avatud andmete poliitika ja dokumentide taaskasutamise kohta.

Kui ei ole märgitud teisiti (nt eraldiseisvates autoriõiguse märgetes), on ELile kuuluv kontrollikoja sisu litsentsitud vastavalt [litsentsile Creative Commons Attribution 4.0 International](#) (CC BY 4.0). Reeglina on taaskasutamine lubatud, kui autoriõigustele on viidatud ja muudatused on ära märgitud. Kontrollikojale kuuluva sisu taaskasutajad ei tohi moonutada algset tähendust ega sõnumit. Kontrollikoda ei vastuta taaskasutamise tagajärgede eest.

Kui konkreetnes sisus, näiteks kontrollikoja töötajatest tehtud fotodel, on kujutatud tuvastatavaid eraisikuid, või kui see sisaldab kolmandate isikute teoseid, tuleb teil taotlema täiendavaid õigusi.

Kui luba on saadud, tühistab ja asendab see eespool nimetatud üldise loa ja osutab selgelt mis tahes kasutuspiirangutele.

On võimalik, et ELile mittekuuluva sisu kasutamiseks või taasesitamiseks tuleb küsida luba otse autoriõiguse omajatelt.

Esikaane foto: © Lev – stock.adobe.com.

Tööstusomandi õigustega hõlmatud tarkvara või dokumendid, nagu patendid, kaubamärgid, registreeritud disainilahendused, logod ja nimed, ei kuulu kontrollikoja taaskasutamispoliitika alla.

Domeeni europa.eu alla koondatud Euroopa Liidu institutsioonide veebisaitidel leidub linke, mis viivad muudele veebisaitidele. Kontrollikoda ei vastuta nende sisu eest ja soovib teil seetõttu tutvuda nende veebisaitide isikuandmete ja autoriõiguse kaitse põhimõtetega.

Kontrollikoja logo kasutamine

Kontrollikoja logo ei tohi kasutada ilma kontrollikoja eelneva nõusolekuta.

HTML	ISBN 978-92-849-7646-1	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/4414630	QJ-01-26-026-ET-Q
PDF	ISBN 978-92-849-7647-8	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/4059530	QJ-01-26-026-ET-N

KUIDAS VIIDATA

Euroopa Kontrollikoda, [eriaruanne 16/2026](#) „Eli toetus vastab transpordiühenduse vajadustele, kuid integreerimine põhitranspordivõrku on aeglane“, Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2026.

Lääne-Balkani riigid võtsid kohustuse viia 2030. aastaks lõpule ELi üleeuroopalise põhivõrgu väljaehitamine. Uurisime Lääne-Balkani investeerimisraamistiku kaudu Lääne-Balkani transporditaristule antava ELi toetuse tõhusust, keskendudes piirkonna ühendamisele ELi põhivõrguga 2030. aastaks. Leidsime, et kuigi auditeeritud projektid vastavad esitatud ühenduvusprioriteetidele, aeglustavad edusamme ebaküpsete projektide valimine ja puudused finantsasutuste tehtavas järelevalves. Järelevalve, aruandlus ja ELi nähtavus olid samuti ebapiisavad ning viivitused ja kestlikkusega seotud probleemid püsisid. Võttes arvesse viivitusi rakendamisel ja tegevusalaseid probleeme, järeldasime, et 2030. aasta tähtajast tõenäoliselt kinni ei peeta. Soovitame komisjonil parandada projektide valikut, järelevalvet, kestlikkust ja nähtavust.

Euroopa Kontrollikoja eriaruanne vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 287 lõike 4 teisele lõigule.



EUROOPA
KONTROLLIKODA



Euroopa Liidu
Väljaannete Talitus

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel +352 4398-1

Päringud: eca.europa.eu/et/contact
Veebisait: eca.europa.eu
Sotsiaalmeedia: @EUauditors