



Sajtóközlemény
Azonnali közzétételre
Luxembourg, december 16.

Az Európai Számvevőszék szerint az európai uniós finanszírozásban részesült repülőtéri beruházások értékarányossága alacsony

Az Európai Számvevőszék által ma közzétett jelentés szerint az európai uniós finanszírozásban részesült repülőtéri beruházások nem hozták létre a várt eredményeket és értékarányosságuk is alacsony. A Számvevőszék szerint a megfelelő tervezés és előrejelzés hiánya miatt előfordult, hogy egymáshoz túl közel található repülőterek részesültek finanszírozásban, valamint hogy egyes építési projekteket az érintett repülőgépek, illetve utasok számához képest túl nagyra méreteztek.

„Megállapítottuk, hogy egyes repülőterek hosszú távon nem hoznak nyereséget, mások kihasználtsága alacsony volt, sőt olyan is előfordult, hogy egy repülőteret nem is használtak” – jegyezte meg George Pufan, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. „Az európai légiközlekedés 2030-ra várhatóan megkétszereződik. Ha Európa meg akar felelni ennek jelentősen megnövekvő igénynek, akkor mind a Bizottságnak, mind a tagállamoknak hatékonyabban kell beruházni a repülőtereinkbe: csak a nyereséges repülőterekbe kell beruházni, illetve azokba, amelyek esetében valós a beruházási igény.”

Az Európai Számvevőszék Észtországban, Görögországban, Olaszországban, Lengyelországban és Spanyolországban, összesen 20 repülőtéren vizsgált meg olyan beruházási projekteket, amelyek 2000 és 2013 között együttesen több mint 600 millió euró uniós támogatásban részesültek. A számvevők megállapították: e repülőterek fele esetében volt csak kimutatható az uniós finanszírozás szükségessége, és a támogatott infrastruktúrák gyakran kihasználatlanok maradtak, sőt, mintegy 38 millió euró értékű olyan beruházásra került sor, amelyet később egyáltalán nem használtak.

A vizsgált repülőtereknek csak a fele esetében nőtt az utasszám, több mint fele esetében azonban a légiforgalmi előrejelzések jelentős mértékben túlbecsülték a növekedést. Cordobában például 2013-ban 7 000 alatt maradt az utasszám, míg az erre vonatkozó előre jelzett adat 179 000 volt. A legtöbb repülőtér esetében ezenkívül kevés bizonyíték volt az ügyfélszolgálat javulására, vagy az olyan regionális társadalmi-gazdasági feltételek javulására, mint pl. a munkahelyteremtés.

Hét repülőtér – leginkább az évi 100 000-nél kevesebb utast fogadó repülőterek – pénzügyi szempontból nem önfenntartó: ezek számára gondot fog okozni, hogy a továbbiakban közpénzekből származó támogatás nélkül is működőképesek maradjanak. A görögországi Kasztorianban például a repülőtér bevétele a 2005 és 2012 közötti időszakban 176 000 euró volt, miközben ugyanezen időszakban a repülőtér nyitva tartására fordított összköltség elérte a 7,7 millió eurót. A számvevők megállapították, hogy újabb 16,5 millió euró beruházása a kasztoriai repülőtér futópályájának bővítésére, amelyet e jelentés időpontjáig egyszer sem használt olyan repülőgép, amely számára a bővítést elvégezték, nem tekinthető a közpénzek eredményes felhasználásának.

A vizsgált repülőterek többsége esetében a számvevők megállapították, hogy – átlagosan közel két évvel – késett a repülőtéri infrastruktúrák építése és végső átadása. A repülőterek fele esetében költségtúllépés történt, ami azt eredményezte, hogy a tagállamok eredeti költségvetésükhöz képest közel 100 millió euróval többet költöttek.

A számvevők megállapítása szerint a finanszírozás tagállami koordinálása nem volt megfelelő; Észtország, Görögország, Olaszország és Spanyolország például nem rendelkezett hosszú távú repülőtér-fejlesztési stratégiai tervvel. A Bizottság továbbá nem megfelelően felügyelte a támogatásokat, és általában véve nem ismeri, mely repülőterek részesülnek finanszírozásban és az milyen összegű. Ez a helyzet akadályozza a Bizottságot abban, hogy a repülőterek számára biztosított uniós beruházásokról teljes képet alkothasson, továbbá korlátozza a monitoringra irányuló lehetőségeit, valamint azt, hogy biztosíthassa a szakpolitikák megfelelő tervezését és végrehajtását.

E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről.

A jelentés teljes szövege letölthető: www.eca.europa.eu.

ECA Press

Damijan Fišer – sajtófelelős

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

T: (+352) 4398 45410 M: (+352) 621 55 22 24

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA Youtube: [EUAuditorsECA](https://www.youtube.com/EUAuditorsECA) eca.europa.eu

A szerkesztők figyelmébe:

Az Európai Számvevőszék különjelentései, amelyek az év során folyamatosan jelennek meg, adott uniós költségvetési területekre vagy irányítással kapcsolatos kérdésekre irányuló kiválasztott ellenőrzések eredményeiről számolnak be.

Az „**Európai uniós finanszírozásban részesült repülőtéri infrastruktúrák: alacsony értékarányosság**” című, 21/2014. sz. különjelentésében a Számvevőszék uniós finanszírozású repülőtéri infrastrukturális beruházások elemzése mellett a következőket vizsgálta: bizonyíthatóan szükség volt-e a beruházásokra, az építési munkálatokat időben és a költségvetési kereten belül végezték-e el és teljes mértékben kihasználták-e később az új, illetve korszerűsített infrastruktúrát. A 2013 májusa és 2014 októbere között végzett ellenőrzés azt is értékelte, hogy a beruházások eredményeként emelkedett-e az utasok száma és javult-e az ügyfélszolgálat, továbbá, hogy a finanszírozásban részesült repülőterek pénzügyileg életképesek-e.

A 2000 és 2013 közötti programozási időszakokban az EU repülőtéri infrastruktúrákra mintegy 4,5 milliárd eurót különített el az Európai Regionális Fejlesztési Alapon (ERFA), a Kohéziós Alapon (KA) és a TEN-T forrásain keresztül. Több mint 2,8 milliárd euró ERFA-ból és a Kohéziós Alapból származott, és ennek 75%-át Görögországban, Olaszországban, Lengyelországban és Spanyolországban ruházták be.

Az ellenőrzés 20, uniós finanszírozásban részesült repülőtérre irányult, összesen öt tagállamban (Észtországban kettő, Görögországban három, Olaszországban öt, Lengyelországban kettő, Spanyolországban pedig nyolc repülőtér vizsgálatára került sor). Ezek a repülőterek a 2000–2006-os, valamint a 2007–2013-as programozási időszakban az ERFA-ból és a Kohéziós Alapból összesen 666 millió euró összegű uniós finanszírozásban részesültek, ebből a Számvevőszék 460 millió eurót ellenőrzött.

Az Európai Számvevőszék következtetései:

Az európai uniós finanszírozásban részesült repülőtéri beruházások értékarányossága alacsony. Az EU túl sok, sokszor egymáshoz nagyon közel fekvő repülőtérrel finanszírozott, és sok esetben az uniós finanszírozásban részesült infrastruktúrák túlméretezettek voltak. Csupán az ellenőrzött repülőterek felének sikerült növelnie az utasok számát, és az ügyfélszolgálat terén a Számvevőszék vagy nem mért javulást, vagy nem léteztek azt bizonyító adatok.

Az Európai Számvevőszék ajánlásai:

- A **Bizottság** a 2014–2020-as programozási időszakban biztosítsa, hogy a tagállamok a repülőtéri infrastruktúrák számára csak azon repülőterek esetében nyújtsanak uniós finanszírozást, amelyek pénzügyileg életképesek, és amelyek esetében a beruházási igényeket megfelelően felmérték és kimutatták. Ennek be kell épülnie az operatív programok bizottsági jóváhagyásába és monitoringjába.
- A repülőtéri infrastrukturális beruházások túlméretezett kapacitásának, párhuzamos megvalósításának és összehangolatlanságának elkerülése érdekében a **tagállamok** dolgozzanak ki koherens regionális, nemzeti, illetve nemzetek feletti repülőtér-fejlesztési terveket.

E jelentéshez csatolt válaszaiban a Bizottság bizonyosságot nyújt arról, hogy a tapasztalatokból levonta a tanulságokat. Ezek alapján a 2014–2020-as programozási időszakra vonatkozó jogszabályokban gyökeresen eltérő módszereket alkalmaz.