



Komunikat prasowy
Do natychmiastowej publikacji
Luksemburg, dnia 16 grudnia 2014 r.

Zdaniem unijnych kontrolerów inwestycje w portach lotniczych współfinansowane ze środków UE przynoszą znikome korzyści w stosunku do kosztów

W opublikowanym dziś sprawozdaniu Europejski Trybunał Obrachunkowy stwierdza, że inwestycje w portach lotniczych współfinansowane ze środków UE nie doprowadziły do oczekiwanych rezultatów i dały znikome korzyści w stosunku do kosztów. – Brak odpowiedniego planowania i prognozowania spowodował, że ze środków UE dofinansowano budowę portów lotniczych, z których część była położona zbyt blisko siebie – twierdzą kontrolerzy. – Niektóre projekty budowlane były także za duże w stosunku do liczby samolotów i pasażerów.

– Ustaliliśmy, że działalność niektórych portów lotniczych w dłuższej perspektywie nie jest rentowna, niektóre z nich nie są dostatecznie wykorzystywane, a część nie była wykorzystywana wcale – **ocenił George Pufan, członek Trybunału odpowiedzialny za sprawozdanie.** – *Do 2030 r. natężenie ruchu lotniczego w Europie ma się zwiększyć dwukrotnie. Jeżeli Europa ma sprostać temu dodatkowemu zapotrzebowaniu, zarówno Komisja, jak i państwa członkowskie muszą poprawić sposób inwestowania w europejskie porty lotnicze, tak aby dofinansowywać tylko porty rentowne i takie, w których rzeczywiście potrzebne są inwestycje.*

Unijni kontrolerzy zbadali projekty inwestycyjne w 20 portach lotniczych – w Estonii, Grecji, we Włoszech, w Polsce i Hiszpanii – na które w latach 2000-2013 przeznaczono ponad 600 mln euro ze środków UE. Kontrolerzy stwierdzili, że jedynie w przypadku połowy portów lotniczych można było wykazać faktyczną potrzebę realizacji inwestycji finansowanych ze środków UE i że infrastruktura powstała w wyniku tych inwestycji często nie była dostatecznie wykorzystywana (projekty o wartości około 38 mln euro w ogóle nie były wykorzystywane).

Zaledwie w połowie skontrolowanych portów lotniczych wzrosła liczba pasażerów, zaś w ponad połowie znacznie zawyżono prognozowany wzrost natężenia ruchu lotniczego. Przykładowo w porcie lotniczym w Kordobie w 2013 r. liczba pasażerów wyniosła niespełna 7 000, podczas gdy prognozy przewidywały 179 000. Dodatkowo w przypadku większości portów lotniczych istniało niewiele dowodów świadczących o poprawie jakości obsługi klienta lub o korzyściach gospodarczo-społecznych, takich jak stworzenie dodatkowych miejsc pracy.

Siedem portów lotniczych (głównie te, w których liczba pasażerów nie przekracza 100 000 rocznie) nie jest samowystarczalnych pod względem finansowym i trudno im będzie kontynuować działalność bez wsparcia ze środków publicznych. Przykładowo w Grecji przychody portu lotniczego w Kastorii w latach 2005-2012 wyniosły 176 000 euro, podczas gdy koszty utrzymania działalności wyniosły w tym samym okresie 7,7 mln euro. Kontrolerzy stwierdzili, że na rozbudowę drogi startowej w Kastorii przeznaczono dodatkowo 16,5 mln euro. W związku z tym, że statki powietrzne typu, dla którego dokonano rozbudowy, nigdy z niej nie skorzystały, nie może być mowy o efektywnym wykorzystaniu środków publicznych.

Kontrolerzy stwierdzili, że w przypadku większości skontrolowanych portów lotniczych doszło do opóźnień w budowie oraz w ostatecznym oddaniu do użytku infrastruktury. Wynosiły one średnio niemal dwa lata. Niemał w połowie portów lotniczych odnotowano przekroczenie kosztów, w wyniku czego państwa członkowskie musiały wydać z budżetów krajowych niemal 100 mln euro więcej, niż początkowo planowano.

Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego przyjętego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy. Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie: www.eca.europa.eu

ECA Press

Damijan Fišer – Urzędnik ds. kontaktów z prasą

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

Tel.: +352 4398 45410 Tel. kom.: +352 621 55 22 24

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

Zdaniem kontrolerów finansowanie nie zostało dobrze skoordynowane przez państwa członkowskie. Przykładowo w Estonii, we Włoszech i w Hiszpanii nie sporządzono strategicznych długofalowych planów rozwoju portów lotniczych. Ponadto finansowanie nie było w wystarczającym stopniu nadzorowane przez Komisję, która w zasadzie nie posiada informacji na temat tego, jakie porty lotnicze zostały dofinansowane ani jakie przeznaczone na to kwoty. W takiej sytuacji Komisja nie jest w stanie uzyskać pełnego obrazu wszystkich inwestycji UE w portach lotniczych, a ponadto ma ograniczone możliwości monitorowania i dopilnowania, aby działania polityczne w tym zakresie były właściwie zaprojektowane i realizowane.

Informacje dla redaktorów:

Sprawozdania specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego są publikowane przez cały rok i przedstawiają wyniki kontroli wybranych obszarów działalności UE lub kwestii związanych z zarządzaniem.

W sprawozdaniu specjalnym nr 21/2014 pt. „**Infrastruktura portów lotniczych współfinansowana ze środków UE: znikome korzyści w stosunku do kosztów**” przedstawiono analizę finansowanych ze środków UE inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych oraz oceniono, czy istniała dowiedziona potrzeba takich inwestycji, czy prace budowlane ukończono na czas i w ramach budżetu oraz czy nowa lub zmodernizowana infrastruktura została w pełni wykorzystana. W ramach kontroli przeprowadzonej w okresie od maja 2013 r. do października 2014 r. oceniono także, czy inwestycje doprowadziły do wzrostu liczby pasażerów i poprawy jakości obsługi klienta oraz czy działalność dofinansowanych portów lotniczych była rentowna.

W okresach programowania 2000-2013 UE przyznała na budowę infrastruktury portów lotniczych około 4,5 mld euro w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Funduszu Spójności (FS) i transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Ponad 2,8 mld euro wsparcia na infrastrukturę pochodziło z EFRR i FS, a 75% tej kwoty zainwestowano w Grecji, we Włoszech, w Polsce i Hiszpanii.

W ramach kontroli skoncentrowano się na finansowanych ze środków UE 20 portach lotniczych w pięciu państwach członkowskich (dwóch w Estonii, trzech w Grecji, pięciu we Włoszech, dwóch w Polsce i ośmiu w Hiszpanii). W okresach programowania 2000-2006 i 2007-2013 te porty lotnicze otrzymały łącznie 666 mln euro z EFRR i FS, z której to kwoty skontrolowano 460 mln euro.

Wnioski kontrolerów unijnych

Inwestycje w portach lotniczych współfinansowane ze środków UE przyniosły znikome korzyści w stosunku do kosztów. Dofinansowaniem objęto zbyt wiele portów lotniczych, położonych często w niewielkiej odległości od siebie, a finansowane ze środków UE obiekty infrastruktury były niejednokrotnie zbyt duże. Jedynie w połowie skontrolowanych portów lotniczych zdołano zwiększyć liczbę pasażerów, natomiast usprawnienia w obsłudze klienta albo nie były przedmiotem pomiarów, albo nie zostały poparte dowodami.

Zalecenia kontrolerów unijnych

- W okresie programowania 2014-2020 **Komisja** powinna dopilnować, by państwa członkowskie przydziałały środki UE jedynie na infrastrukturę tych portów lotniczych, które są rentowne i dla których przeprowadzono odpowiednią ocenę potrzeb inwestycyjnych i właściwie wykazano te potrzeby. Powinno to stanowić element procesu zatwierdzania i monitorowania programów operacyjnych przez Komisję.
- W **państwach członkowskich** powinny istnieć spójne regionalne, krajowe i ponadnarodowe plany rozwoju portów lotniczych, które pozwolą uniknąć nadmiernej przepustowości, powielania i nieskoordynowanych inwestycji w infrastrukturę portów lotniczych.

W swoich odpowiedziach dołączonych do sprawozdania Komisja zapewnia, że wyciągnęła wnioski z kontroli, w następstwie czego w odnośnych przepisach na okres programowania 2014-2020 przyjęła radykalnie inne podejście.