



## Δελτίο Τύπου

Λουξεμβούργο, 23 Σεπτεμβρίου 2016

### **Θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ: «Πολλές επενδύσεις είναι αναποτελεσματικές και μη βιώσιμες, ενώ ο κίνδυνος να έχουν επενδυθεί άσκοπα χρηματικά ποσά είναι μεγάλος», δηλώνουν οι ελεγκτές**

Σύμφωνα με νέα έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, οι δαπάνες που πραγματοποίησε η ΕΕ μεταξύ 2000 και 2013 για εγκαταστάσεις όπως κρηπιδώματα, νηοδόχοι και κυματοθραύστες σε θαλάσσιους λιμένες της ΕΕ ήταν, κατά το ένα τρίτο τους, αναποτελεσματικές και μη βιώσιμες. Ανά τρία ευρώ που διατέθηκαν στα ελεγχθέντα έργα το ένα (που αντιστοιχεί σε 194 εκατομμύρια ευρώ) δαπανήθηκε σε έργα που απλώς συνίσταντο στην κατασκευή υποδομών των οποίων όμοιες υπήρχαν ήδη σε παρακείμενους λιμένες. 97 εκατομμύρια ευρώ επενδύθηκαν σε υποδομές που είτε παρέμεναν σε αχρηστία είτε υποχρησιμοποιούνταν σε μεγάλο βαθμό για πάνω από τρία έτη μετά την ολοκλήρωσή τους.

Οι ελεγκτές αξιολόγησαν τις στρατηγικές της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των κρατών μελών σχετικά με τις μεταφορές εμπορευμάτων διά θαλάσσης, καθώς και την οικονομική αποδοτικότητα των επενδύσεων της ΕΕ σε λιμενικές υπηρεσίες, οι οποίες ανήλθαν συνολικά, μεταξύ 2000 και 2013, σε 17 δισεκατομμύρια ευρώ υπό τη μορφή επιχορηγήσεων και δανείων. Πραγματοποίησαν επισκέψεις σε 19 θαλάσσιους λιμένες σε πέντε χώρες της ΕΕ (Γερμανία, Ιταλία, Πολωνία, Ισπανία, Σουηδία) και διαπίστωσαν ότι οι μακροπρόθεσμες στρατηγικές που εφαρμόζονταν δεν συνιστούσαν άρτια βάση για τον σχεδιασμό της δυναμικότητας των λιμένων. Ούτε η ΕΕ ούτε τα κράτη μέλη προέβησαν σε στρατηγική ανάλυση του ποιοι λιμένες χρειάζονται χρηματοδότηση ή των λόγων για τους οποίους τη χρειάζονται, ενώ το γεγονός ότι πολλοί γειτονικοί λιμένες επένδυσαν ταυτόχρονα σε παρόμοιες υποδομές και ανωδομές μεταφόρτωσης εμπορευματοκιβωτίων είχε ως αποτέλεσμα αναποτελεσματικές και μη βιώσιμες επενδύσεις.

Από την επαναξιολόγηση των πέντε έργων που είχαν ήδη ελεγχθεί το 2010 προκύπτει ότι η οικονομική αποδοτικότητά τους δεν ήταν η αναμενόμενη: η χρήση των χρηματοδοτηθεισών από την ΕΕ υποδομών που προστέθηκαν στους εν λόγω λιμένες εξακολουθούσε να είναι ανεπαρκής, μολονότι αυτοί λειτουργούσαν ήδη άνω της δεκαετίας. Σε τέσσερις λιμένες, οι σχετικές λιμενικές περιοχές παρέμεναν εντελώς ή σχεδόν εξ ολοκλήρου ανεκμετάλλευτες, ενώ στον πέμπτο δεν πραγματοποιούνταν καν δραστηριότητες.

**«Οι θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ πλέουν χωρίς πυξίδα», δήλωσε ο Oskar Herics, Μέλος του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδιος για την έκθεση. «Οι εκτιμήσεις των αναγκών παρουσιάζουν αδυναμίες και**

Σκοπός του παρόντος δελτίου τύπου είναι η παρουσίαση των κύριων μηνυμάτων της σχετικής ειδικής έκθεσης που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο.

Το πλήρες κείμενο της έκθεσης διατίθεται στον ιστότοπο του ΕΕΣ [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)

## ECA Press

Mark Rogerson – Εκπρόσωπος Τύπου

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Υπεύθυνος Τύπου

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu) @EUAuditorsECA [eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

*υπάρχει παράλληλα μεγάλος κίνδυνος διασπάθισης των επενδύμενων ποσών. Η κατάσταση αυτή αφορά, συνολικά, περίπου 400 εκατομμύρια ευρώ από τις ελεγχθείσες επενδύσεις.»*

Τα χρηματοδοτηθέντα από την ΕΕ έργα που ελέγχθηκαν στερούνταν επίσης αποδοτικότητας, με υπερβάσεις κόστους ύψους 139 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ 19 από τα 30 ολοκληρωθέντα έργα που εξετάστηκαν είχαν υποστεί καθυστερήσεις, οι οποίες άγγιζαν έως και το 136 % των αρχικών εκτιμήσεων. Επτά από τα 37 έργα που ελέγχθηκαν για πρώτη φορά (στα οποία αντιστοιχούν 524 εκατομμύρια ευρώ χρηματοδοτικών πόρων της ΕΕ) δεν είχαν ολοκληρωθεί κατά τον χρόνο του ελέγχου.

Επιπλέον, ο συντονισμός μεταξύ της Επιτροπής και της ΕΤΕπ ως προς τη χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών δεν λειτούργησε κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο: η χορήγηση δανείων από την ΕΤΕπ σε γειτονικούς λιμένες εκτός ΕΕ (π.χ. Μαρόκο) παρακώλυσε την αποτελεσματικότητα των χρηματοδοτικών πόρων που επένδυσε η ΕΕ σε λιμένες της.

Η χρηματοδότηση της ΕΕ σε επίπεδο έργων συνδεόταν με τις εκροές και όχι με τα αποτελέσματα, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα οι δαπάνες τους να εξακολουθούν να είναι επιλέξιμες για συγχρηματοδότηση από την ΕΕ παρότι μερικές από τις υποδομές που έλαβαν ενωσιακή χρηματοδότηση βρίσκονταν στην πραγματικότητα σε αχρηστία.

Σε 14 ελεγχθέντες λιμένες ήταν πολλές οι μεταφορικές συνδέσεις (οδικές και σιδηροδρομικές) με την ενδοχώρα που ήταν ελλιπείς και ανεπαρκείς. Για τις συγκεκριμένες περιπτώσεις, θα χρειαστεί πρόσθετη δημόσια χρηματοδότηση προκειμένου να τελεσφορήσουν οι επενδύσεις που έγιναν αρχικά στους λιμένες.

Τέλος, η Επιτροπή δεν έλαβε τα απαραίτητα μέτρα στους τομείς των κρατικών ενισχύσεων και των τελωνειακών διαδικασιών για να κατοχυρώσει τον ισότιμο ανταγωνισμό των θαλάσσιων λιμένων. Προκειμένου να αποφευχθεί η στρέβλωση της αγοράς, θα έπρεπε να έχει ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των ελέγχων επί των κρατικών ενισχύσεων. Αυτό θα επιτυχανόταν αν παρακολουθούνταν εκ των υστέρων το κατά πόσον οι όροι υπό τους οποίους είχαν ληφθεί προηγούμενες αποφάσεις (π.χ. για εκχωρήσεις) παρέμεναν ως είχαν ή αν παρέχόταν σαφής καθοδήγηση για το ποιες ανωδομές για συγκεκριμένους χρήστες θα μπορούσαν να λάβουν στήριξη. Οι ελεγκτές διατυπώνουν σειρά συστάσεων, ιδίως προς την Επιτροπή, των οποίων τα βασικά σημεία παρατίθενται κατωτέρω:

- Να αναθεωρηθεί ο τρέχων αριθμός των 104 κεντρικών λιμένων και να καταρτιστεί σχέδιο ανάπτυξης λιμένων για όλη την ΕΕ.
- Να εξετασθεί το ενδεχόμενο αποκλεισμού από τη χρηματοδότηση της ΕΕ λιμενικών υποδομών που προορίζονται για μεταφόρτωση και αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων καθώς και ανωδομών οι οποίες δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους.
- Να διασφαλιστεί η ανταλλαγή μεταξύ ΕΤΕπ και Επιτροπής όλων των σημαντικών πληροφοριών σχετικά με τα δάνεια που προτείνει η ΕΤΕπ.
- Να αναδειχθούν σε επενδυτική προτεραιότητα οι κεντρικοί λιμένες και οι θαλάσσιες πλωτές οδοί με στήριξη της ΕΕ, υπό την προϋπόθεση ότι αποδεικνύεται η προστιθέμενη αξία της ΕΕ και αρκούντως μεγάλο κομμάτι του επενδυτικού χαρτοφυλακίου καλύπτεται από ιδιωτικές επενδύσεις.
- Να εκδοθούν κατευθυντήριες οδηγίες για τις κρατικές ενισχύσεις σε θαλάσσιους λιμένες και να παρακολουθείται η πορεία προγενέστερων αποφάσεων περί κρατικών ενισχύσεων.
- Να μειωθούν τόσο ο διοικητικός φόρτος όσο και οι καθυστερήσεις μέσω της προώθησης εθνικών υπηρεσιών «μίας στάσης» για την έκδοση εγκρίσεων και αδειών.

- Να βελτιωθεί η ανταγωνιστική θέση των θαλάσσιων μεταφορών έναντι των λοιπών τρόπων μεταφοράς μέσω της περαιτέρω απλούστευσης τόσο αυτών όσο και των τελωνειακών διατυπώσεων.

### **Σημείωμα προς τους συντάκτες**

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, το 2013 ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος εισέφερε περίπου το 1% του ΑΕγχΠ της ΕΕ και στήριξε την απασχόληση περίπου δύο εκατομμυρίων ατόμων. Υπάρχουν 1 200 εμπορικοί θαλάσσιοι λιμένες σε 23 κράτη μέλη της ΕΕ στους οποίους διακινούνται τα τρία τέταρτα του εμπορίου φορτίων της ΕΕ με τρίτες χώρες και πάνω από το ένα τρίτο των ενδοενωσιακών εμπορευματικών μεταφορών.

Οι επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές είναι επιλέξιμες για συγχρηματοδότηση από την ΕΕ μέσω του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης και του Ταμείου Συνοχής στο πλαίσιο της επιμερισμένης διαχείρισης, καθώς επίσης και μέσω των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» υπό την άμεση διαχείριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Μεταξύ 2000 και 2013, από τον προϋπολογισμό της ΕΕ χορηγήθηκαν περίπου 6,8 δισεκατομμύρια ευρώ για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε λιμένες. Πέραν αυτού, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων προέβη σε επενδύσεις σε λιμένες υπό τη μορφή δανείων ύψους περίπου 10 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Η ειδική έκθεση αριθ. 23/2016 με τίτλο «Θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ: πλέοντας χωρίς πυξίδα - εν πολλοίς αναποτελεσματικές και μη βιώσιμες επενδύσεις» διατίθεται σε 23 γλώσσες της ΕΕ.

---