



Pressiteade

Luxembourg, 23. september 2016

ELi meretransport: audiitorite sõnul „on tehtud palju ebamõjusaid ja jätkusuutmatuid investeeringuid, ning vahendite raiskamise risk on suur“

Euroopa Kontrollikoja uue aruande kohaselt oli kolmandik ajavahemikus 2000–2013 ELi meresadamate taristule (nt kaid, dokid ja lainemurdjad) tehtud kulutustest ebamõjusad ja jätkusuutmatud. Iga kolmas uuritud projektidesse investeeritud euro (194 miljonit eurot) investeeriti projektidesse, mis kattusid läheduses asuvate olemasolevate rajatistega. 97 miljonit eurot investeeriti taristusse, mida ei olnud enam kui kolme aasta jooksul peale tööde lõpetamist kasutama hakatud või kasutati seda kaugelt alla kavandatud läbilaskevõime.

Audiitorid hindasid komisjoni ja liikmesriikide ELi meretranspordi strateegiaid ja ELi rahastatud sadamainvesteeringute kulutõhusust; liit investeeris selles valdkonnas ajavahemikus 2000–2013 toetuste ja laenudena kokku 17 miljardit eurot. Audiitorid külastasid viie ELi riigi (Saksamaa, Itaalia, Poola, Hispaania ja Rootsi) 19 meresadamat. Nad leidsid, et pikaajalised strateegiad ei moodustanud sadamate läbilaskevõime kavandamiseks usaldusväärset alust. Kuna nii ELi kui liikmesriikide tasandil puudub strateegiline ülevaade sellest, milline sadam milleks rahastamist vajab, töi lähestikku asuvate sadamate sarnase sadamataristu rahastamine endaga kaasa ebamõjusad ja jätkusuutmatud investeeringud.

2010. aastal uuritud viie projekti tulemuste uus hindamine näitas halba kulutõhusust: neisse sadamatesse ELi rahaga rajatud taristut kasutati peale peaaegu kümneaastast tegevust endiselt ebapiisavalt. Nelja sadama asjassepuutuvad alad olid endiselt kas tühjad või peaaegu tühjad, viies seisis aga täiesti kasutuseta.

Aruande eest vastutava kontrollikoja liikme Oskar Hericsi sõnul „on ELi meretransport praegu raskes olukorras. Vajadusi hinnatakse halvasti ja investeeritud vahendite raiskamise risk on suur. Kokkuvõttes kehtib see peaaegu 400 miljoni euro investeeritud vahendite kohta, mida audiitorid uurisid“.

Auditeeritud ELi kaasrahastatud projektid olid ka ebatõhusad, nende maksumus ületas kavandatud 139 miljoni euro võrra ning 30-st valminud projektist ületas valmimistähtaja 19 (algselt kavandatud tähtaegu ületati kuni 136 %). 37-st varem auditeerimata projektist seitse (kokku 524 miljonit eurot ELi vahendeid) olid auditi ajaks lõpetamata.

Komisjoni ja EIP vaheline sadamataristu rahastamise koordineerimine ei toiminud korralikult: EIP poolt väljaspool ELi asetsevatele sadamatele (nt Marokos) antud laenude andmine mõjutas negatiivselt ELi

Pressiteate eesmärk on edastada Euroopa Kontrollikoja vastu võetud eriaruande põhisõnumid.

Aruanne on tervikuna kättesaadav aadressil www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – pressiesindaja T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – pressiametnik T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

sadamatesse investeeritud ELi vahendite mõjusust.

Kuna ELi toetus oli projektitasandil seotud väljundite, kuid mitte tulemustega, olid projektide kulud ELi kaasrahastamise jaoks siiski rahastamiskõlblikud isegi juhul, kui mõnda ELi rahastatud taristut tegelikult ei kasutatud.

14 uuritud sadama juures avastati ka palju puuduvaid või ebapiisavaid sisemaaühendusi (teed ja raudteed). Need vajavad sadamainvesteeringute korraliku toimimise tagamiseks täiendavat avaliku sektori poolset rahastamist.

Lisaks leiti, et komisjon ei võtnud riigiabi ja tollimenetluste valdkonnas vajalikke meetmeid, mis oleksid võimaldanud meresadamatel võrdsetel tingimustel konkureerida. Turumoonutuste vältimiseks oleks riigiabi andmise kontrollimine võinud olla mõjusam – näiteks oleks võinud teha järelevalvet selle üle, kas varasemates otsustes (nt kontsessioonilepingutes) kokku lepitud tingimusi tagantjärei ei muudetud, või keelduda konkreetsete kasutajate vajadustele suunatud superstruktuurile toetuse andmisest. Audiitorid annavad ka terve rea soovitusi (enamasti komisjonile), mille põhipunktid esitatakse allpool.

- Vaadata üle praegu 104 sadamast koosnev põhivõrgu sadamate arv ja koostada ELi sadamate arengukava.
- Kaaluda võimalust mitte toetada ELi vahenditega konteinerite ümberlaadimiseks ja ladustamiseks mõeldud sadamataristut ning avaliku sektori poolt mittekasutatavat superstruktuuri.
- Tagada, et EIP jagaks komisjoniga kogu olulist laenuinfot oma laenupakkumiste kohta.
- Seada põhivõrgu sadamad ja olulised veeteed ELi investeeringute saamiseks tähtsuse järjekorda ning toetada üksnes projekte, mis annavad selget ELi lisaväärtust ja sisaldavad küllaldaselt suurt erainvesteeringute komponenti.
- Koostada sadamatele mõeldud riigiabi alased suunised ning teha varasemate riigiabi puudutavate otsuste järelkontrolli.
- Vähendada halduskoormust ning viivitusi, edendades selleks liikmesriikides ühtsete kontaktpunktide loomist, kus väljastatakse kõik vajalikud load ja kooskõlastused.
- Lihtsustada meretranspordile kehtivaid formaalsusi ja tollinõudeid, et parandada transpordiliigi konkurentsipositsiooni võrreldes teiste transpordiliikidega.

Toimetajatele

2013. aastal moodustas Euroopa laevandus hinnanguliselt 1 % ELi SKPst ja sellega oli seotud ligikaudu 2 miljonit töökohta. ELi 23 liikmesriigi 1 200 meresadamas käideldakse ligikaudu kolm neljandikku ELi ja kolmandate riikide vahelisest kaubavahetusest ja enam kui kolmandikku ELi sisesest kaubaveost.

Sadamataristusse tehtavaid investeeringuid saab ELi eelarvest kaasrahastada nii koostöös liikmesriikidega täidetava eelarve raames (Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond) kui Euroopa Komisjoni poolt otse täidetava eelarve kaudu (üleeuroopaline transpordivõrk ja Euroopa ühendamise rahastu).

Sadamainvesteeringuteks eraldati ELi eelarvest ajavahemikus 2000–2013 kokku ca 6,8 miljardit eurot. Lisaks andis Euroopa Investeerimispank sadamainvesteeringuteks ca 10 miljardit eurot laenu.

Eriaruanne nr 23/2016: „ELi meretransport – palju ebamõjusaid ja jätkusuutmatuid investeeringuid“ on kättesaadav ELi 23 ametlikus keeles.