



Preses relīze

Luksemburgā, 2016. gada 23. septembrī

ES jūras transports: “Daudz neefektīvu un ilgtnespējīgu ieguldījumu un paaugstināts risks, ka ieguldītās summas netiks izmantotas lietderīgi,” revidenti secina.

Saskaņā ar jaunāko Eiropas Revīzijas palātas ziņojumu trešdaļa ES izdevumu par tādām ostas iekārtām kā piestātnes, doki un viļņlauži ES jūras ostās no 2000. līdz 2013. gadam bija neefektīvi un ilgtnespējīgi. Viens no katriem trim euro (kas atbilst 194 miljoniem EUR) tika izlietots projektiem, kuri dublēja tuvējās ostās esošas iekārtas. 97 miljoni EUR tika ieguldīti infrastruktūrās, kuras vairāk nekā trīs gadus pēc to pabeigšanas vai nu netika izmantotas, vai tika izmantotas minimāli.

Revidenti novērtēja Komisijas un dalībvalstu stratēģijas ES jūras kravu pārvadājumu jomā un to līdzekļu atdevi, ko nodrošināja ES finansētie ieguldījumi ostās; no 2000. līdz 2013. gadam dotāciju un aizdevumu kopsumma bija 17 miljardi EUR. Revidenti apmeklēja 19 jūras ostas piecās ES dalībvalstīs – Vācijā, Itālijā, Polijā, Spānijā un Zviedrijā. Viņi konstatēja, ka esošās ilgtermiņa stratēģijas neveido stabilu pamatu ostu jaudas plānošanai. Ne ES, ne dalībvalstīm nebija stratēģiska pārskata par to, kurām ostām un kādam nolūkam ir vajadzīgs finansējums, savukārt līdzīgu infrastruktūru finansēšana kaimiņu ostās bija cēlonis neefektīviem un ilgtnespējīgiem ieguldījumiem.

Piecu jau 2010. gadā pārbaudītu projektu atkārtots novērtējums liecināja par ieguldīto līdzekļu sliktu atdevi: ES finansētās papildu infrastruktūras izmantojums šajās ostās pēc gandrīz desmit darbības gadiem joprojām nebija pienācīgs. Attiecīgās teritorijas četrās ostās joprojām stāvēja tukšas vai pustukšas, bet piektajā nenotika nekāda darbība.

“Jūras transports Eiropas Savienībā saskaras ar lielām problēmām,” teica par šo ziņojumu atbildīgais ERP loceklis Oscar Herics. “Vajadzību novērtējums ir vājš, un pastāv augsts risks, ka ieguldītā nauda tiek izlietota nelietderīgi. Kopumā tas attiecas uz gandrīz 400 miljoniem EUR no revidētajām investīcijām.”

Arī revidētie ES līdzfinansētie projekti nebija efektīvi – to izmaksas tika pārsniegtas par 139 miljoniem EUR, un no 30 pabeigtajiem un pārbaudītajiem projektiem 19 projektos kavēšanās sasniedza 136 % salīdzinājumā ar sākotnēji plānoto ilgumu. Septiņi no 37 pirmo reizi revidētajiem projektiem (kas atbilst 524 miljoniem EUR no ES finansējuma) revīzijas laikā nebija pabeigti.

Šī preses relīze sagatavota, lai sniegtu kopsavilkumu par Eiropas Revīzijas palātas pieņemto īpašo ziņojumu.

Tā pilns teksts ir pieejams Palātas tīmekļa vietnē: www.eca.europa.eu.

ECA Press

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

Damijan Fišer – preses sekretārs T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

Turklāt Komisijas un EIB koordinācija attiecībā uz finansējumu ostu infrastruktūrai nedarbojās pienācīgi: EIB izsniegtie aizdevumi kaimiņu ostām ārpus ES (piemēram, Marokā) samazināja ES ostās ieguldītā ES finansējuma efektivitāti.

Tā kā ES finansējums projektu līmenī ir piesaistīts tiešajiem rezultātiem, nevis koprezultātiem, to izmaksu segšanai joprojām varēja saņemt ES līdzfinansējumu, lai gan dažas ES finansētās infrastruktūras faktiski netika izmantotas.

Pārbaudītajās 14 ostās bija arī daudz trūkstošu un neatbilstošu savienojumu ar iekšzemi (piemēram, ceļi un dzelzceļi). Tiem būs vajadzīgs papildu publiskais finansējums, lai sākotnējie ieguldījumi ostās tiktu pienācīgi izmantoti.

Visbeidzot, Komisija neveica vajadzīgos pasākumus valsts atbalsta un muitas procedūru jomā, lai jūras ostām nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Nolūkā novērst tirgus kropļojumus valsts atbalsta pārbaudes bija jāveic daudz efektīvāk, proti, bija jāveic *ex post* uzraudzība, lai novērtētu, vai nosacījumi, kas bija iepriekš pieņemto lēmumu (piemēram, par koncesijām) pamatā, nav mainījušies, vai arī definējot skaidrus nosacījumus, kas ļautu saņemt atbalstu konkrētiem lietotājiem paredzētām virsbūvēm. Revidenti ir sagatavojuši galvenokārt Komisijai adresētus vairākus ieteikumus, kas uzskaitīti turpmāk.

- Pārskatīt pamatostu pašreizējo skaitu (104) un sagatavot ES mēroga ostu attīstības plānu.
- Apsvērt iespēju nepiešķirt ES finansējumu ostu infrastruktūrai, kas paredzēta konteineru pārkraušanai un uzglabāšanai, kā arī virsbūvēm, kuras neatrodas valsts pārziņā.
- Nodrošināt, lai EIB un Komisija apmainītos ar visu būtisko informāciju par EIB piedāvātajiem aizdevumiem.
- Sniedzot ES atbalstu ieguldījumiem, piešķirt prioritāti pamatostām un galvenajiem ūdensceļiem tikai tad, ja ir nepārprotama ES pievienotā vērtība un ir pietiekams privātais ieguldījums.
- Sniegt ostām īpaši paredzētas valsts atbalsta pamatnostādnes, kā arī uzraudzīt iepriekšējos valsts atbalsta lēmumus un saistībā ar tiem veikt turpmākus pārbaudes pasākumus.
- Samazināt administratīvo slogu un kavēšanos, atbalstot “vienas pieturas aģentūras” izveidi valstīs atļauju un pilnvaru izsniegšanai.
- Uzlabot jūras transporta konkurētspēju salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, vēl vairāk vienkāršojot jūras transporta un muitas formalitātes.

Piezīmes izdevējiem

Ir aprēķināts, ka Eiropas kuģniecības nozare 2013. gadā veidoja apmēram 1% no ES IKP un nodrošināja darbvietas aptuveni diviem miljoniem cilvēku. 1 200 komerciālo jūras ostu 23 ES dalībvalstīs nodrošina trīs ceturtdaļas no kravu tirdzniecības ar trešām valstīm un vairāk nekā trešdaļu no ES iekšējiem kravu pārvadājumiem.

Ieguldījumiem ostu infrastruktūrā var saņemt ES līdzfinansējumu no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda saskaņā ar dalīto pārvaldību, kā arī no Eiropas transporta tīkla un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta saskaņā ar Eiropas Komisijas tiešo pārvaldību.

No 2000. līdz 2013. gadam ieguldījumiem ostās no ES budžeta tika nodrošināts finansējums aptuveni 6,8 miljardu EUR apmērā. Turklāt Eiropas Investīciju banka finansēja ieguldījumus ostās, izsniedzot aizdevumus

aptuveni 10 miljardu EUR apmērā.

Īpašais ziņojums Nr. 23/2016 “Jūras transporta problēmas Eiropas Savienībā — daudz neefektīvu un ilgtnespējīgu ieguldījumu” ir pieejams ES 23 valodās.
