



Persbericht

Luxemburg, 23 september 2016

Zeevervoer binnen de EU: “Veel investeringen ondoeltreffend en niet duurzaam, en een hoog risico op verspillingen”, aldus controleurs

Een derde van de EU-uitgaven tussen 2000 en 2013 aan voorzieningen als kades, dokken en golfbrekers in EU-zeehavens was ondoeltreffend en niet duurzaam volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer. Een op de drie euro die aan de onderzochte projecten (194 miljoen euro) werd besteed, ging naar projecten waarbij voorzieningen werden aangelegd die in de nabije omgeving al bestonden. 97 miljoen euro werd geïnvesteerd in infrastructuur die meer dan drie jaar na de voltooiing ervan ofwel niet benut, ofwel zwaar onderbenut werd.

De controleurs beoordeelden de strategieën voor vrachtvervoer over zee van de Europese Commissie en de lidstaten en de kosteneffectiviteit van EU-investeringen in havendiensten, die tussen 2000 en 2013 in totaal 17 miljard euro aan subsidies en leningen bedroegen. Ze bezochten 19 zeehavens in 5 EU-landen: Duitsland, Italië, Polen, Spanje en Zweden. Ze stelden vast dat de bestaande langetermijnstrategieën geen deugdelijke basis vormden voor de planning van de havencapaciteit. De EU noch de lidstaten hadden een strategisch overzicht van de havens die financiering nodig hadden en de doeleinden waarvoor ze die nodig hadden, terwijl de financiering van vergelijkbare soorten infrastructuur in nabijgelegen havens tot ondoeltreffende en niet-duurzame investeringen leidde.

Een herbeoordeling van vijf reeds in 2010 onderzochte projecten wees op een zeer slechte kosteneffectiviteit: het gebruik van de door de EU gefinancierde bijkomende infrastructuur voor deze havens was na bijna tien operationele jaren nog steeds ontoereikend. De desbetreffende haventerreinen in vier havens waren leeg of nagenoeg leeg, terwijl er in de vijfde geen enkele activiteit plaatsvond.

“Het zeevervoer in de EU bevindt zich in woelige wateren”, aldus de heer Oskar Herics, het voor dit verslag verantwoordelijke lid van de Europese Rekenkamer. “De behoeftebeoordelingen zijn gebrekkig en er bestaat een hoog risico op verspilling van de geïnvesteerde middelen. In totaal gaat het om bijna 400 miljoen euro aan onderzochte investeringen.”

De door de EU gefinancierde gecontroleerde projecten waren ook ondoelmatig met kostenoverschrijdingen van 139 miljoen euro, terwijl er bij 19 van de 30 onderzochte afgeronde projecten sprake was van vertragingen tot 136 % ten opzichte van de oorspronkelijke ramingen. 7 van de 37 voor het eerst gecontroleerde projecten (goed voor

Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het door de Europese Rekenkamer vastgestelde speciaal verslag. Het volledige verslag is terug te vinden op www.eca.europa.eu.

ECA Press

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

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

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxemburg

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

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

524 miljoen euro aan EU-financiering) waren nog niet afgerond ten tijde van de controle.

Daarnaast functioneerde de coördinatie tussen de Commissie en de EIB over de financiering van haveninfrastructuur niet naar behoren: de verstrekking van leningen door de EIB aan nabijgelegen havens buiten de EU (bijv. Marokko) had de doeltreffendheid van de in EU-havens geïnvesteerde EU-financiering belemmerd.

Omdat de EU-financiering op projectniveau was gekoppeld aan output maar niet aan resultaten, kwamen de kosten nog steeds in aanmerking voor EU-cofinanciering, hoewel sommige van de door de EU gefinancierde infrastructuur feitelijk niet werd gebruikt.

Ook was er in 14 onderzochte havens veel sprake van ontbrekende en ontoereikende verbindingen met het achterland (d.w.z. wegen en spoorwegen). Hiervoor is verdere overheidsfinanciering nodig om de eerste haveninvesteringen behoorlijk te laten functioneren.

Ten slotte ondernam de Commissie niet de noodzakelijke actie op het gebied van staatssteun en douaneregelingen om zeehavens in staat te stellen op een gelijk speelveld te concurreren. Om verstoring van de markten te voorkomen, hadden staatssteuncontroles doeltreffender moeten worden gemaakt door het verrichten van monitoring achteraf om te beoordelen of de voorwaarden waaronder eerdere besluiten (bijv. voor concessies) waren genomen, niet waren veranderd, of door het vaststellen van duidelijke richtsnoeren voor het ontvangen van steun voor gebruikersspecifieke superstructuren. De controleurs doen een aantal aanbevelingen, met name aan de Commissie; hierna volgen de hoofdpunten.

- Herzie het huidige aantal van 104 kernhavens en stel een EU-breed havenontwikkelingsplan vast.
- Overweeg de uitsluiting van EU-financiering voor haveninfrastructuur voor containerover- en opslag alsmede voor superstructuren die niet onder de overheidstaken vallen.
- Zorg ervoor dat alle essentiële kredietinformatie met betrekking tot voorgestelde EIB-leningen wordt gedeeld tussen de EIB en de Commissie.
- Geef prioriteit aan kernhavens en belangrijke waterwegen, en verstrek slechts EU-steun voor investeringen in gevallen waarin de toegevoegde waarde van de EU duidelijk is en er voldoende particuliere investeringen zijn.
- Breng havenspecifieke richtsnoeren inzake staatssteun uit en geef follow-up aan eerdere besluiten betreffende staatssteun.
- Verminder de administratieve lasten en vertragingen door een nationale “éénloketdienst” voor de afgifte van vergunningen en toestemmingen te bevorderen.
- Verbeter de concurrentiepositie van zeevervoer ten opzichte van andere vervoerswijzen door de zeevervoers- en douaneformaliteiten verder te vereenvoudigen.

Noot voor de redactie:

In 2013 heeft de Europese scheepvaartsector naar schatting circa 1 % bijgedragen tot het bnp van de EU en de werkgelegenheid ondersteund voor ongeveer 2 miljoen mensen. 1 200 commerciële zeehavens in 23 EU-lidstaten verwerken drie vierde van de goederenhandel met niet-lidstaten, en meer dan een derde van het vrachtvervoer binnen de EU.

Investeringen in infrastructuur komen in aanmerking voor cofinanciering door de EU via het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling en het Cohesiefonds onder gedeeld beheer, alsmede via de trans-Europese vervoersnetwerken en de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen onder direct beheer van de

Europese Commissie.

Tussen 2000 en 2013 werd ongeveer 6,8 miljard euro aan middelen uit de EU-begroting beschikbaar gesteld voor investeringen in havens. Daarnaast financierde de Europese Investeringsbank investeringen in havens in de vorm van ongeveer 10 miljard euro aan leningen.

Speciaal verslag nr. 23/2016: "Zeevervoer in de EU in woelige wateren: veel ondoeltreffende en niet-duurzame investeringen" is beschikbaar in 23 EU-talen.
