



## Tlačová správa

Luxemburg 23. septembra 2016

### Námorná doprava v EÚ: „Mnohé investície sú neúčinné a neudržateľné a riziko plytvania je vysoké,“ konštatujú audítori

Podľa novej správy Európskeho dvora audítorov bola tretina výdavkov EÚ na zariadenia, ako sú prístaviská, doky a vlnolamy v námorných prístavoch EÚ v rokoch 2000 až 2013, neúčinná a neudržateľná. Každé tretie euro v rámci preskúmaných projektov (194 mil. EUR) sa vynaložilo na duplikáciu existujúceho neďalekého zariadenia. Prostriedky vo výške 97 mil. EUR sa investovali do infraštruktúry, ktorá sa viac než tri roky po dokončení nevyužívala alebo sa využívala len veľmi málo.

Audítori posudzovali stratégie Európskej komisie a členských štátov týkajúce sa nákladnej námornej dopravy a hodnotu, ktorá sa získala vďaka investíciám EÚ do prístavných služieb v celkovej výške 17 mld. EUR vo forme grantov a úverov v rokoch 2000 až 2013. Navštívili 19 námorných prístavov v piatich krajinách EÚ – v Nemecku, Taliansku, Poľsku, Španielsku a vo Švédsku. Zistili, že zavedené dlhodobé stratégie neposkytovali pevný základ pre plánovanie prístavných kapacít. EÚ ani členské štáty nemali strategický prehľad o tom, ktoré prístavy potrebovali finančnú podporu a na aké účely, a súčasné investície do podobnej infraštruktúry v susediacich prístavoch viedli k neúčinným a neudržateľným investíciám.

Z opätovného posúdenia piatich projektov, ktoré už boli preskúmané v roku 2010, vyplynula nedostatočná ekonomická výhodnosť: využívanie infraštruktúry, ktorá bola k týmto prístavom pripojená vďaka financovaniu EÚ, bola po takmer desiatich rokoch prevádzky stále nedostatočná. Príslušné prístavné oblasti v štyroch prístavoch boli stále prázdne alebo takmer prázdne, kým v piatej neprebíhala žiadna činnosť.

*„Námorná doprava v EÚ sa nachádza v rozbúrených vodách,“ uviedol Oskar Herics, člen Európskeho dvora audítorov zodpovedný za túto správu. „Posudzovanie potrieb je slabé a riziko premrhania investovaných peňazí je vysoké. Celkovo sa to týka preskúmaných investícií vo výške takmer 400 mil. EUR.“*

Projekty financované z prostriedkov EÚ, ktoré sme kontrolovali, boli tiež neefektívne, pričom náklady sa prekročili o 139 mil. EUR a pri 19 z 30 preskúmaných ukončených projektov došlo k oneskoreniam až o 136 % pôvodných odhadov. Sedem z 37 novo kontrolovaných projektov (s financovaním EÚ vo výške 524 mil. EUR) nebolo v čase auditu ukončených.

Okrem toho koordinácia financovania prístavnej infraštruktúry medzi Komisiou a EIB nefungovala dobre: poskytovanie úverov bankou EIB susediacim prístavom mimo EÚ (napr. v Maroku) obmedzovalo účinnosť

Účelom tejto tlačovej správy je prezentovať hlavné body osobitnej správy prijatej Európskym dvorom audítorov.

Úplné znenie správy sa nachádza na webovej stránke [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu)

## ECA Press

Mark Rogerson – hovorca

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – pracovník tlačového oddelenia

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)

financovania EÚ investovaného do prístavov v EÚ.

Keďže financovanie EÚ na úrovni projektov bolo viazané na výstupy, a nie na výsledky, ich náklady boli stále oprávnené na spolufinancovanie z prostriedkov EÚ, aj keď sa niektorá infraštruktúra financovaná z EÚ v skutočnosti nevyužívala.

V prípade 14 preskúmaných prístavov tiež chýbali mnohé prepojenia (v podobe ciest a železníc) na vnútrozemie, prípadne boli tieto prepojenia nedostatočné. Tieto si vyžadujú ďalšie finančné prostriedky z verejných zdrojov, aby počiatočné investície do prístavov fungovali správne.

A napokon Komisia neprijala nevyhnutné opatrenia v oblasti štátnej pomoci a colných režimov, aby námorným prístavom umožnila súťažiť za rovnakých podmienok. Kontrola štátnej pomoci mala byť účinnejšia, aby sa vyhlo deformácii trhu, a to prostredníctvom následného monitorovania s cieľom posúdiť, či ostali nezmenené podmienky, za ktorých boli prijaté predchádzajúce rozhodnutia (napr. v prípade koncesíí), alebo stanovením jasných hraníc, v rámci ktorých možno poskytnúť podporu na nadstavby špecifické pre používateľa. Audítori predkladajú rôzne odporúčania, najmä pre Komisiu, a medzi hlavné z nich patria tieto:

- prehodnotiť súčasný počet 104 základných prístavov a stanoviť celoeurópsky plán rozvoja prístavov,
- posúdiť možnosť vylúčenia podpory EÚ na prístavnú infraštruktúru na prekládku a uskladnenie kontajnerov a na nadstavby, ktoré nepatria do pôsobnosti verejnej politiky,
- zabezpečiť výmenu všetkých potrebných informácií o navrhovaných úveroch EIB medzi EIB a Komisiou,
- priznať prioritu základným prístavom a hlavným vodným cestám a financovať investície len vtedy, keď je jasná pridaná hodnota EÚ a keď sa zabezpečí dostatočne veľká zložka súkromných investícií,
- vydať usmernenia o štátnej pomoci pre prístavy a monitorovať a následne kontrolovať predchádzajúce rozhodnutia o udelení štátnej pomoci,
- znížiť administratívne zaťaženie a omeškania presadzovaním národného jednotného kontaktného miesta na vydávanie povolení a autorizácií,
- zlepšiť konkurenčné postavenie námornej dopravy v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy, a to ďalším zjednodušením formalít spojených s námornou dopravou a colných formalít.

### **Poznámka pre vydavateľov**

Odhaduje sa, že v roku 2013 európske odvetvie lodnej dopravy prispelo k HDP Európskej únie približne 1 % a zamestnanie v ňom našlo približne dva milióny ľudí. 1 200 obchodných námorných prístavov v 23 členských štátoch EÚ realizuje približne tri štvrtiny nákladného obchodu EÚ s krajinami mimo EÚ a viac než tretinu nákladnej dopravy v EÚ.

Investície do prístavných infraštruktúr vyhovujú podmienkam na využívanie spolufinancovania z prostriedkov EÚ prostredníctvom Európskeho fondu regionálneho rozvoja a Kohézneho fondu v rámci zdieľaného hospodárenia, a prostredníctvom transeurópskej dopravnej siete a Nástroja na prepájanie Európy v rámci priameho hospodárenia Európskej komisie.

Na investície do prístavov v rokoch 2000 až 2013 sa poskytla podpora z rozpočtu EÚ vo výške približne 6,8 mld. EUR. Okrem toho Európska investičná banka poskytla prístavné investície vo forme úverov vo výške približne 10 mld. EUR.

Osobitná správa č. 23/2016 „Námorná doprava v EÚ: v rozbúrených vodách – príliš neúčinné a neudržateľné investície“ je dostupná v 23 jazykoch EÚ.