



Pressemeddelelse

Luxembourg, den 23. september 2016

EU's søtransport: "Mange ineffektive og ubæredygtige investeringer og høj risiko for, at midler går til spilde, siger revisorerne

En tredjedel af EU-udgifterne til faciliteter som kajer, havnebassiner og bølgebrydere i EU's søhavne mellem 2000 og 2013, var ineffektive og ubæredygtige, fremgår det af en ny beretning fra Den Europæiske Revisionsret. Én ud af tre euro, der blev brugt på de undersøgte projekter (194 millioner euro), gik til projekter, som overlappede eksisterende faciliteter i nærheden. 97 millioner euro blev investeret i infrastrukturer, der enten ikke er blevet udnyttet, eller som har været stærkt underudnyttede i en periode på over tre år efter arbejdets færdiggørelse.

Revisorerne vurderede Europa-Kommissionens og medlemsstaternes strategier for søgodstransport i EU og den valuta for pengene, som de EU-finansierede investeringer i havnetjenester har leveret. I perioden 2000-2013 blev der i alt ydet 17 milliarder euro i tilskud og lån. Revisorerne besøgte 19 søhavne i fem EU-medlemsstater - Tyskland, Italien, Polen, Spanien og Sverige. De konstaterede, at de langsigtede udviklingsstrategier på havneområdet ikke skabte et solidt grundlag for planlægningen af den nødvendige havnekapacitet. Hverken EU eller medlemsstaterne havde et strategisk overblik over, hvilke havne der havde brug for støtte og til hvad, samtidig med at finansieringen af sammenlignelige havneinfrastrukturer i nabohavne førte til ineffektive og ubæredygtige investeringer.

En ny vurdering af fem projekter, som allerede blev gennemgået i 2010, tydede på, at de gav ringe valuta for pengene: Udnyttelsen af den EU-finansierede infrastruktur i disse havne var stadig utilstrækkelig efter næsten et årtis drift. I fire havne stod de pågældende havneområder enten tomme eller næsten tomme hen, mens der i den femte havn slet ikke var nogen aktiviteter.

"Søtransporten i EU er på dybt vand," sagde Oskar Herics, det medlem af Revisionsretten, der er ansvarligt for beretningen. "Behovsvurderingerne er svage, og der er høj risiko for, at de investerede beløb går til spilde. Generelt gør dette sig gældende for næsten 400 millioner euro af de investeringer, vi undersøgte."

De EU-finansierede projekter, som var omfattet af revisionen, var også ineffektive med omkostningsoverskridelser på 139 millioner euro, mens 19 af de 30 afsluttede projekter, som blev undersøgt, havde oplevet forsinkelser på op til 136 % af de oprindelige overslag. Syv ud af de 37 projekter (524 millioner euro i EU-støtte), der blev revideret for første gang, var ikke afsluttet på revisionstidspunktet.

Desuden var finansieringen af havneinfrastrukturer ikke koordineret godt nok mellem Kommissionen og EIB: EIB's bevilling af lån til nabohavne uden for EU (f.eks. Marokko) havde undergravet effektiviteten af den EU-

Formålet med denne pressemeddelelse er at gengive hovedbudskaberne i Den Europæiske Revisionsrets særberetning. Beretningen i sin helhed kan fås på www.eca.europa.eu

ECA Press

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

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

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

press@eca.europa.eu @EUAuditorsECA eca.europa.eu

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

støtte, der var blevet investeret i EU-havne.

Eftersom EU-finansieringen på projektniveau var knyttet til output, men ikke til resultater, var omkostningerne stadig berettigede til EU-medfinansiering, selv om nogle af de EU-finansierede infrastrukturer rent faktisk ikke var i brug.

I 14 af de undersøgte havne konstaterede revisorerne i mange tilfælde, at der manglede forbindelser (dvs. veje og jernbaner) til baglandet, eller at de var uhensigtsmæssige. Der skal således flere offentlige midler til, for at de oprindelige havneinvesteringer kan udnyttes korrekt

Endelig har Kommissionen ikke truffet de nødvendige foranstaltninger med hensyn til statsstøtte og toldprocedurer, således at søhavnene har kunnet konkurrere på lige vilkår. For at undgå at skævvride markedet burde man have gjort kontrollen med statsstøtte mere effektiv ved at foretage efterfølgende overvågning af, om de betingelser, der gjaldt for tidligere afgørelser (f.eks. ved koncessioner), fortsat var gældende, eller ved at have klare retningslinjer for, hvilke brugerspecifikke suprastrukturer der kunne modtage støtte. Revisorerne fremsætter en række anbefalinger, primært til Kommissionen. De centrale punkter er:

- Ændre det aktuelle antal på 104 "centrale havne" og udarbejde en havneudviklingsplan for hele EU.
- Undersøge muligheden for at udelukke havneinfrastruktur til containeromladning og oplagring samt suprastrukturer, som ikke er omfattet af offentlige aktiviteter, fra EU-støtte.
- Sikre, at alle nødvendige låneoplysninger vedrørende foreslåede EIB-lån deles mellem EIB og Kommissionen.
- Prioritere centrale havne og vandveje og kun yde EU-støtte til investeringer, når EU-merværdien er tydelig, og der er tilstrækkelige private investeringer.
- Udstede havnespecifikke retningslinjer for statsstøtte og overvåge og følge op på tidligere afgørelser om statsstøtte.
- Reducere den administrative byrde og forsinkelserne ved at indføre nationale "kvikskranker" til udstedelse af tilladelser og godkendelser
- Styrke søtransportens konkurrenceposition i forhold til andre transportformer ved yderligere at forenkle søtransport- og toldformaliteterne.

Bemærkninger til redaktører

Det vurderes, at den europæiske søfartssektor i 2013 stod for ca. 1 % af EU's BNP og beskæftigede omkring to millioner mennesker. 1 200 kommercielle søhavne i 23 medlemsstater tegner sig for tre fjerdedele af EU's godstransport med tredjelande og over en tredjedel af EU's interne godstransport.

EU kan medfinansiere investeringer i havneinfrastrukturer under Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden under delt forvaltning eller under det Transeuropæiske Transportnet og Connecting Europe-faciliteten, som forvaltes direkte af Europa-Kommissionen.

Mellem 2000 og 2013 blev der ydet ca. 6,8 milliarder euro fra EU's budget til havneinvesteringer. Den Europæiske Investeringsbank finansierede også havneinvesteringer i form af lån på ca. 10 milliarder euro.

Særberetning nr. 23/2016: "Søtransport i EU: på dybt vand - mange ineffektive og ubæredygtige investeringer" foreligger på 23 EU-sprog.

