



Sajtóközlemény

Luxembourg, 2016. szeptember 23.

Európai Számvevőszék: az uniós tengeri szállítás esetében „számos alacsony eredményességű és nem fenntartható beruházás történik és nagy mértékben fennáll a felesleges beruházások kockázata”.

Az Európai Számvevőszék újonnan közzétett jelentése szerint az uniós tengeri kikötőkben az olyan létesítményekbe, mint pl. rakpartokba, dokkokba és hullámtörőkbe történő 2000 és 2013 közötti beruházások egyharmada tekinthető alacsony eredményességűnek és nem fenntarthatónak. A vizsgált projektekre fordított minden harmadik euró (összesen 194 millió euró) olyan projektekre irányult, amelyek párhuzamos létesítményeket hoztak létre a közelben található meglévő létesítmények mellé. 97 millió eurót fordítottak olyan infrastruktúrára, amelyeket a munkák befejezését követő több mint három év során nem, vagy nagyon alacsony mértékben használtak ki.

A Számvevőszék megvizsgálta a Bizottságnak és a tagállamoknak az uniós tengeri áru fuvarozásra vonatkozó stratégiáit és a kikötői szolgáltatásokba történő – összesen 17 milliárd euró értékben nyújtott támogatások és kölcsönök révén végrehajtott – uniós finanszírozású beruházások értékarányosságát. A számvevők öt uniós tagállamban (Németország, Olaszország, Lengyelország, Spanyolország, Svédország) 19 tengeri kikötőt kerestek fel. Megállapították, hogy a hosszú távú stratégiák nem nyújtottak megbízható alapot a kikötők kapacitásszükségletének tervezéséhez. Sem uniós, sem tagállami szinten nem állt rendelkezésre stratégiai áttekintés arról, hogy mely kikötőkben és milyen célból merült fel finanszírozási igény, míg a hasonló típusú infrastruktúrák számos egymással szomszédos kikötőben történő finanszírozása alacsony eredményességű és nem fenntartható beruházásokhoz vezetett.

A 2010-ben már ellenőrzött öt projekt eredményeinek újbóli értékelése rossz értékarányosságot jelzett: e kikötők esetében az uniós finanszírozásból kiépített infrastruktúrák kihasználtsága közel egy évtizedes működés után sem volt megfelelő. Négy kikötő esetében a vonatkozó kikötői területek továbbra is vagy teljesen üresen vagy majdnem üresen álltak, míg az ötödik kikötő területén egyáltalán nem folyt tevékenység.

„Az uniós tengeri szállítás zavaros vizeken halad – nyilatkozta Oskar Herics, a jelentésért felelős számvevőszéki tag. „Az igények felmérése nem megfelelő és nagy mértékben fennáll a felesleges beruházások kockázata. Ez összességében közel 400 millió euró értékű vizsgált beruházásról mondható el.”

Ezenkívül az ellenőrzött uniós finanszírozású projektek hatékonyság szempontjából sem voltak megfelelőek,

E sajtóközlemény célja, hogy összefoglalót nyújtson az Európai Számvevőszék által elfogadott különjelentésről.

A jelentés teljes szövege letölthető: www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – szóvivő

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – sajtófelelős

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

mivel 139 millió euró költségtúllépés történt és a 30 befejezett projekt közül 19 esetében fordult elő az eredetileg tervezett időtartamhoz képest akár 136%-ot is elérő késedelem. A 37 újonnan ellenőrzött projekt közül hét (524 millió eurónyi uniós forrást kitevő) projekt az ellenőrzés időpontjáig még nem készült el.

A Bizottság és az EBB között nem működött megfelelően a kikötői infrastruktúra finanszírozásával kapcsolatos koordináció sem: az EBB által az Unió kívüli szomszédos kikötők (pl. Marokkó) támogatására nyújtott kölcsönök csökkentették az uniós kikötőkre fordított uniós finanszírozás eredményességét.

Mivel az uniós finanszírozás a projektek szintjén az eredmények helyett az outputokhoz volt kötve, a projektek költségei annak ellenére jogosultak voltak uniós társfinanszírozásra, hogy néhány uniós finanszírozású beruházást még nem vettek ténylegesen használatba.

Ezenkívül számos hiányzó és nem megfelelő hátországi (pl. közúti és vasúti) összeköttetést találtunk a vizsgált kikötők közül 14-nél. Ezek esetében további közfinanszírozásra lesz szükség ahhoz, hogy az eredeti kikötői beruházások megfelelően működjenek.

Végezetül a Bizottság nem tette meg a szükséges intézkedéseket az állami támogatások és a vámeljáráások területén ahhoz, hogy a tengeri kikötők egyenlő feltételek mellett tudjanak versenyezni. A piac torzulásának elkerülése érdekében az állami támogatások ellenőrzése eredményesebb lehetett volna, ha utólag figyelemmel kísérik, hogy a korábbi (pl. koncessziókra vonatkozó) döntések alapjául szolgáló körülmények változatlanul fennállnak-e, illetve ha egyértelműen meghatározzák, hogy mely felhasználó-specifikus felépítmények kaphatnak támogatást. A számvevők egy sor ajánlást fogalmaznak meg, főként a Bizottság számára, az alábbiak szerint:

- A Bizottság értékelje újra a 104 jelenlegi törzskikötő mennyiségét, valamint az Unió egészére kiterjedő kikötőfejlesztési tervet.
- Mérlegelje a konténerátrakodási és raktározási kikötői infrastruktúra uniós támogatása megszüntetésének lehetőségét, a nem közcélú felépítmények támogatásának megszüntetésével együtt.
- Gondoskodjon arról, hogy a javasolt EBB-hitelekkel kapcsolatos valamennyi alapvető hitelbírálati információt megosszanak az EBB és a Bizottság között.
- Csak abban az esetben biztosítson elsőbbséget a törzskikötőkbe és a főbb vízi útvonalakba történő beruházások uniós támogatásának, ha az uniós többletérték bizonyítható, és a magántőke részvétele elegendően nagy mértékű.
- Adjon ki kifejezetten a kikötőkre vonatkozó, az állami támogatásokkal kapcsolatos iránymutatásokat, valamint kísérje figyelemmel a korábbi állami támogatásokra vonatkozó határozatokat.
- Csökkentse az adminisztratív terheket és időbeli csúszásokat az engedélyek és jóváhagyások kiadására szolgáló tagállami „egyablakos ügyintézés” előmozdításával.
- Javítsa a tengeri szállításnak a többi szállítási módhoz viszonyított versenyképességét a tengeri szállítás és a kapcsolódó vámeljáráások további egyszerűsítése révén.

A szerkesztők figyelmébe

2013-ban az európai szállítmányozási ágazat a becslések szerint az Unió GDP-jének körülbelül 1%-át tette ki és mintegy kétmillió főt foglalkoztatott. A 23 uniós tagállamban található 1200 kereskedelmi tengeri kikötő bonyolítja a nem tagállamokkal folytatott árukereskedelem mintegy háromnegyedét és az Unión belüli áru fuvarozás több mint harmadát.

A kikötői infrastruktúrába történő beruházások megosztott irányítás keretében az Európai Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból jogosultak uniós társfinanszírozásra, illetve ezenkívül az Európai Bizottság közvetlen irányítása alatt a transzeurópai közlekedési hálózatok és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében.

2000 és 2013 között az EU általános költségvetéséből mintegy 6,8 milliárd eurót különítettek el kikötői beruházásokra. Ezenkívül az Európai Beruházási Bank körülbelül 10 milliárd euró értékben nyújtott kölcsönök révén járult hozzá kikötői beruházásokhoz.

A 23/2016. sz. különjelentés, „Tengeri szállítás az Unióban: zavaros vizeken – sok eredménytelen és fenntarthatatlan beruházás”, 23 uniós nyelven elérhető.
