



## Komunikat prasowy

Luksemburg, 23 września 2016 r.

### Transport morski w UE – według unijnych kontrolerów wiele inwestycji jest nieskutecznych, nietrwałych i wiąże się z dużym ryzykiem marnotrawstwa

Z nowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego wynika, że w latach 2000-2013 jedna trzecia unijnych inwestycji w obiekty takie jak nabrzeża, doki i falochrony w unijnych portach morskich była nieskuteczna i nietrwała. Jedno na trzy euro, które wydano w ramach zbadanych projektów (łącznie 194 mln euro), przeznaczono na projekty powielające obiekty już istniejące w okolicy. Łącznie 97 mln euro zainwestowano w infrastrukturę, której następnie w ciągu ponad trzech lat po ukończeniu budowy w ogóle lub niemal w ogóle nie używano.

Kontrolerzy ocenili strategie Komisji Europejskiej i państw członkowskich w zakresie morskiego transportu towarowego oraz efekt gospodarności wynikający z unijnych inwestycji w porty w formie dotacji i pożyczek, które w latach 2000-2013 wyniosły łącznie 17 mld euro. Odwiedzili 19 portów morskich w pięciu państwach członkowskich – w Niemczech, we Włoszech, w Polsce, w Hiszpanii i Szwecji – i ustalili, że realizowane długoterminowe strategie nie stworzyły solidnej podstawy do planowania przepustowości tych portów. Ani UE ani państwa członkowskie nie miały strategicznego rozeznania, które porty potrzebują finansowania i w jakim celu, a jednocześnie wiele sąsiadujących portów inwestowało w podobną infrastrukturę. W rezultacie dokonane inwestycje nie były skuteczne ani trwałe.

Ponowna ocena pięciu projektów skontrolowanych w 2010 r. wskazała na znikomy efekt gospodarności. Po prawie dziesięciu latach działalności wykorzystanie infrastruktury wybudowanej w tych portach przy użyciu środków UE było wciąż na nieodpowiednim poziomie. Dofinansowane obszary portowe w przypadku czterech portów były w dalszym ciągu całkowicie lub prawie puste, natomiast w piątym nie była prowadzona żadna działalność.

– Transport morski w UE znajduje się obecnie na niespokojnych wodach – **stwierdził Oskar Herics, członek Europejskiego Trybunału Obrachunkowego odpowiedzialny za to sprawozdanie.** – W ocenach potrzeb występują uchybienia i istnieje duże ryzyko zmarnotrawienia zainwestowanych środków. Odnosi się to ogółem do niemal 400 mln euro zbadanych inwestycji.

Zbadane projekty finansowane przez UE były także nieefektywne, gdyż ich koszty przekroczone o 139 mln euro, a w 19 na 30 ukończonych projektów wystąpiły opóźnienia wynoszące aż 136% w stosunku do początkowo

*Niniejszy komunikat prasowy stanowi streszczenie sprawozdania specjalnego przyjętego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy.*

*Pełny tekst sprawozdania dostępny jest na stronie [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## ECA Press

Mark Rogerson – Rzecznik

Damijan Fišer – Urzędnik ds. kontaktów z prasą

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxembourg

E-mail: [press@eca.europa.eu](mailto:press@eca.europa.eu)

Tel.: +352 4398-47063

Tel.: +352 4398-45410

@EUAuditorsECA

Tel. kom.: +352 691553063

Tel. kom.: +352 621552224

[eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)

oszacowanych terminów. Siedem z 37 nowo skontrolowanych projektów (na które przypadło 524 mln euro finansowania ze środków UE) nie było ukończonych w chwili kontroli.

Ponadto koordynacja działań Komisji i EBI w dziedzinie finansowania infrastruktury portowej nie funkcjonowała poprawnie. Udzielanie przez EBI pożyczek na rzecz portów w krajach sąsiadujących z UE (np. Maroko) ograniczyło skuteczność inwestycji w porty unijne.

W związku z tym, że finansowanie ze środków UE na poziomie projektów było powiązane z produktami, lecz nie z rezultatami, ich koszty kwalifikowały się do współfinansowania, nawet jeśli w rzeczywistości część sfinansowanej infrastruktury była niewykorzystana.

Ponadto w przypadku 14 ze zbadanych portów brakowało znacznej liczby połączeń z zapleczem lądowym (tj. dróg i linii kolejowych) lub połączenia te były niewystarczające. W związku z tym konieczne będzie dalsze dofinansowanie ze środków publicznych, aby początkowe inwestycje portowe przyniosły należyte efekty.

Komisja nie podjęła również niezbędnych działań w zakresie pomocy państwa i procedur celnych, aby umożliwić portom morskim konkurowanie w równych warunkach działania. Aby uniknąć zakłócenia działania rynków, należało zwiększyć skuteczność sprawowanej przez Komisję kontroli nad pomocą państwa dzięki monitorowaniu *ex post*, czy warunki, w których wydano wcześniejsze decyzje (np. dotyczące koncesji) pozostały bez zmian lub poprzez jasne określenie, które elementy suprastruktury przeznaczonej dla określonych użytkowników mogą otrzymać wsparcie. Kontrolerzy sformułowali szereg zaleceń, przede wszystkim dla Komisji:

- Komisja powinna dokonać przeglądu obecnej liczby 104 portów bazowych i opracować ogólnounijny plan rozwoju portów,
- Komisja powinna rozważyć wyłączenie finansowania ze środków UE na rzecz infrastruktury portowej do celów przeladunku i składowania kontenerów oraz na rzecz suprastruktury niemającej charakteru publicznego,
- Komisja powinna dopilnować, by EBI dzielił się z nią wszystkimi niezbędnymi informacjami o proponowanych przez niego pożyczkach,
- Komisja powinna nadać priorytetowe znaczenie portom bazowym oraz kluczowym drogom wodnym, przy czym wsparcie dla inwestycji powinno być uzależnione od jasno określonej europejskiej wartości dodanej oraz od występowania wystarczająco dużego prywatnego komponentu inwestycyjnego.
- Komisja powinna wydać wytyczne dotyczące pomocy państwa w dziedzinie portów i monitorować wcześniejsze decyzje w sprawie tego rodzaju pomocy.
- Komisja powinna zmniejszyć obciążenia administracyjne i ograniczyć opóźnienia, wspierając inicjatywę krajowych pojedynczych punktów kontaktowych do celów wydawania zezwoleń i zgód.
- Komisja powinna poprawić pozycję konkurencyjną transportu morskiego w porównaniu z innymi rodzajami transportu poprzez dalsze uproszczenie formalności związanych z transportem morskim i obowiązkami celnymi.

### **Informacje dla redaktorów**

Szacuje się, że w 2013 r. europejski sektor żeglugi morskiej odpowiadał za około 1% unijnego PKB oraz zapewniał zatrudnienie dla około dwóch milionów osób. 1 200 portów komercyjnych w 23 państwach członkowskich obsługuje około trzech czwartych handlu towarami między UE a państwami nieczłonkowskimi oraz ponad jedną trzecią transportu towarowego w obrębie UE.

Inwestycje w infrastrukturę portową kwalifikują się do współfinansowania unijnego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Funduszu Spójności w ramach zarządzania dzielonego, a także ze środków transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) i instrumentu „Łącząc Europę” w ramach zarządzania bezpośredniego sprawowanego przez Komisję Europejską.

W latach 2000-2013 z budżetu UE na inwestycje w portach przekazano finansowanie w łącznej wysokości około 6,8 mld euro. Ponadto inwestycje w portach były finansowane w formie pożyczek z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) w kwocie około 10 mld euro.

Sprawozdanie specjalne nr 23/2016 pt. „Transport morski w UE na niespokojnych wodach – wiele nieskutecznych i nietrwałych inwestycji” jest dostępne w 23 językach UE.

---