



Pressmeddelande

Luxemburg den 23 september 2016

Sjötransporten inom EU: stora delar av investeringarna är oändamålsenliga och ohållbara och risken är stor att pengarna har förslösats, säger EU:s revisorer.

En tredjedel av EU:s utgifter för anläggningar som kajer, dockor och vågbrytare i EU:s kusthamnar mellan 2000 och 2013 var oändamålsenliga och ohållbara, enligt en ny rapport från Europeiska revisionsrätten. Var tredje euro i utgifter för de granskade projekten (194 miljoner euro) gick till projekt som dubblerade befintliga anläggningar i närområdet. 97 miljoner euro investerades i infrastruktur som hade varit oanvänd eller kraftigt underutnyttjad i mer än tre år efter det att arbetena hade slutförts.

Revisorerna bedömde kommissionens och medlemsstaternas strategier för godstransporter till sjöss inom EU och vilken valuta man fått för EU:s investeringar i hamnar, som uppgick till totalt 17 miljarder euro i bidrag och lån mellan 2000 och 2013. De besökte 19 kusthamnar i fem EU-länder – Tyskland, Italien, Polen, Spanien och Sverige. De konstaterade att de långsiktiga strategier som har införts inte skapade en stabil grund för att planera vilken hamnkapacitet som behövs. Varken EU eller medlemsstaterna hade en strategisk överblick över vilka hamnar som var i behov av finansiering och till vad, och samtidigt investerade närliggande hamnar i liknande infrastruktur, vilket ledde till att investeringarna blev oändamålsenliga och ohållbara.

Revisorerna gjorde en ny bedömning av fem hamnar som hade granskats en första gång 2010 och kom fram till att man hade fått dålig valuta för pengarna: i dessa hamnar utnyttjades fortfarande inte den EU-finansierade kapaciteten tillräckligt efter nästan tio års verksamhet. I fyra hamnar var de aktuella hamnområdena antingen tomma eller nästan tomma, och i den femte fanns ingen verksamhet alls.

”Sjötransporten inom EU befinner sig på stormigt hav”, sade Oskar Herics, den ledamot av Europeiska revisionsrätten som ansvarar för rapporten. ”Behovsbedömningarna är bristfälliga och det är stor risk för att de investerade pengarna har förslösats. Detta gäller totalt 400 miljoner euro av de granskade investeringarna.”

De granskade EU-finansierade projekten var också ineffektiva. Kostnaderna hade överskridits med 139 miljoner euro, och 19 av de 30 avslutade projekt som granskades var försenade med upp till 136 % i förhållande till den ursprungligen planerade projekttiden. Sju av de 37 projekt som granskades för första gången (motsvarande 524 miljoner euro i EU-finansiering) var inte avslutade när granskningen gjordes.

Avsikten med detta pressmeddelande är att presentera huvudbudskapen i Europeiska revisionsrättens särskilda rapport. Hela rapporten finns på www.eca.europa.eu

ECA Press

Mark Rogerson – Talesperson T: +352 4398-47063

Damijan Fišer – Pressekreterare T: +352 4398-45410

12, rue Alcide De Gasperi – L-1615 Luxemburg

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

M: +352 691553063

M: +352 621552224

Dessutom har inte samordningen mellan kommissionen och EIB om finansiering av hamninfrastruktur fungerat korrekt: att EIB beviljade lån till närliggande hamnar utanför EU (i t.ex. Marocko) gjorde EU-investeringarna i EU-hamnar mindre ändamålsenlig.

Eftersom EU-finansieringen på projektnivå var knuten till output men inte till resultat, berättigade kostnaderna till medfinansiering från EU trots att en del av den EU-finansierade infrastrukturen inte utnyttjades.

Många förbindelser till inlandet saknades också eller var otillräckliga (såsom väg- och järnvägsförbindelser) i 14 granskade hamnar. Här kommer det att krävas ytterligare offentlig finansiering för att de ursprungliga hamninvesteringarna ska fungera ordentligt.

Slutligen vidtog inte kommissionen nödvändiga åtgärder med avseende på statligt stöd och tullförfaranden för att hamnar ska kunna konkurrera på lika villkor. För att undvika en snedvridning av marknaden kunde man ha kontrollerat det statliga stödet mer ändamålsenligt genom att i efterhand övervaka om villkoren för tidigare beslut (t.ex. om koncessioner) hade ändrats eller genom att vara tydlig med vilken användarspecifik suprastruktur som kunde få stöd. Revisorerna lämnar en rad rekommendationer, främst till kommissionen. De viktigaste punkter är följande:

- Se över det nuvarande antalet stomhamnar (104 stycken) och lägga fram en utvecklingsplan för hamnar som omfattar hela EU.
- Överväga att inte bevilja EU-finansiering av hamninfrastruktur för omlastning och förvaring av containrar och inte bevilja EU-finansiering av suprastruktur som inte ingår i den offentliga sektorns ansvarsområde.
- Se till att EIB och kommissionen delar all nödvändig information om föreslagna EIB-lån.
- Prioritera EU-medfinansiering av investeringar i stomhamnar och viktiga vattenvägar endast under förutsättning att det finns ett tydligt EU-mervärde och tillräckligt stora privata investeringar.
- Utfärda specifika riktlinjer för statligt stöd till hamnar och följa upp tidigare beslut om statligt stöd.
- Minska den administrativa bördan och förseningarna genom att främja nationella "enda kontaktpunkter" för beviljande av tillstånd och godkännanden.
- Stärka konkurrenskraften hos sjötransporter jämfört med andra transportformer genom att förenkla formaliteterna kring sjötransporter och tullförfaranden ytterligare.

Meddelande till redaktörerna

År 2013 bidrog den europeiska sjöfartsindustrin uppskattningsvis med ungefär 1 % till EU:s BNP och till arbetstillfällen för cirka två miljoner människor. 1 200 kommersiella kusthamnar i 23 av EU:s medlemsstater hanterar tre fjärdedelar av EU:s godstrafik till och från länder utanför EU och över en tredjedel av godstransporterna inom EU.

Investeringar i hamninfrastruktur kan få medfinansiering från EU via Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden under delad förvaltning, och via Transeuropeiskt transportnät och Fonden för ett sammanlänkat Europa under direkt förvaltning av kommissionen.

Finansieringen av investeringar i hamnar från EU:s budget uppgick till cirka 6,8 miljarder euro mellan åren 2000 och 2013. Utöver finansieringen från EU:s budget finansierade Europeiska investeringsbanken hamninvesteringar i form av lån som uppgick till cirka 10 miljarder euro.

Särskild rapport nr 23/2016: *Sjötransporten inom EU: på stormigt hav – till stora delar oändamålsenliga och ohållbara investeringar* finns på 23 EU-språk.