



## Съобщение за пресата

Люксембург, 20 март 2018 г.

### Според Европейската сметна палата публично-частните партньорства на ЕС са засегнати от широко разпространени недостатъци и ограничени ползи

В нов доклад на Европейската сметна палата се посочва, че съфинансираните от ЕС проекти за публично-частни партньорства (ПЧП) не могат да бъдат разглеждани като икономически изгоден вариант за изграждане на обществени инфраструктури. Одитираните ПЧП са засегнати от широко разпространени недостатъци и ограничени ползи, което е довело до неефикасни и неефективни разходи в размер на 1,5 млрд. евро. Освен това икономическата ефективност и прозрачността са били силно влошени, предимно поради липсата на ясна политика и стратегия, неправилен анализ, вписване на ПЧП извън балансовия отчет и небалансирани механизми за поделение на риска.

В периода 2000—2014 г. ЕС е предоставил 5,6 млрд. евро за 84 ПЧП с обща стойност на проектите от 29,2 млрд. евро. Одиторите провериха 12 ПЧП, съфинансирани от ЕС във Франция, Гърция, Ирландия и Испания в областите на пътният транспорт и информационните и комуникационните технологии (ИКТ), на обща стойност 9,6 млрд. евро, като приносът на ЕС е 2,2 млрд. евро. Те установиха, че като цяло ПЧП са позволили на публичните органи да изградят широкомащабни инфраструктурни проекти чрез една процедура, но са увеличили риска от недостатъчна конкуренция и по този начин са поставили договарящите органи в по-слаба позиция за преговори.

Освен това по-голямата част от одитираните ПЧП са били засегнати от значителна неефективност при етапа на изграждане, като седем от деветте завършени проекта — с проектни разходи в размер на 7,8 млрд. евро — са били забавени с до 52 месеца, и са били засегнати от големи увеличения на разходите.

*„Необходими са били допълнително почти 1,5 млрд. евро публични средства, за да бъдат завършени петте магистрали, одитирани в Гърция и Испания. 30 % от тази сума (422 млн. евро)*

*Настоящото съобщение за пресата има за цел да представи основните послания на специалния доклад, приет от Европейската сметна палата.*

*Пълният текст на доклада е публикуван на [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).*

## Пресслужба на ЕСП

Mark Rogerson – Говорител

Damijan Fišer – Служител в пресслужбата

12, rue Alcide De Gasperi, 1615 Luxembourg

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

T: (+352) 4398 47063

T: (+352) 4398 45410

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

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

*е била предоставена от ЕС“, заяви Оскар Херикс — членът на Европейската сметна палата, отговарящ за изготвянето на доклада. „Тези средства са били изразходвани неефективно от гледна точка на постигането на потенциални икономически ползи.“*

Освен това в Гърция (която е несъмнено най-големият получател на средства от ЕС с 3,3 млрд. евро, или 59 % от общия размер на отпуснатите средства) цената на километър за трите проверени автомагистрала се е увеличила рязко с до 69 %, докато в същото време обхватът на проектите е бил намален значително с до 55 %. Основните причини за тези неефективни разходи са, че финансовите разлики, причинени от предоговарянето на договори за ПЧП, е трябвало да бъдат покрити, някои проекти са били лошо подготвени от публичните партньори и най-важното — договорите с частните концесионери са били подписани преди разрешаването на съответните проблеми.

Одиторите установиха, че предварителните анализи са били основани на прекалено оптимистични сценарии. В резултат на това, действителното използване е било с 69 % по-ниско от предвиденото за ИКТ (в Ирландия) и 35 % за магистралите (в Испания). При повечето от проверените проекти ПЧП са били избрани без предварителен сравнителен анализ на вариантите, като по този начин не е било доказано, че избраният вариант предлага най-добро съотношение на разходите и ползите и защитава обществения интерес.

Разпределението на риска между партньорите от публичния и от частния сектор често е било неподходящо, непоследователно и неефективно, докато високите ставки на възнаграждение (до 14 %) по рисковия капитал на партньора от частния сектор невинаги са отразявали понесените ниски рискове. Освен това по-голямата част от шестте одитирани проекта в областта на ИКТ не са били лесно съвместими с дългосрочни договори, тъй като се влияят от бързите промени в технологиите.

Според одиторите финансирането на ПЧП е свързано с допълнителни изисквания и несигурност. Важно съображение е възможността за регистриране на проекти за ПЧП като задбалансови позиции. Пет от общо 12-те оценени проекти за ПЧП на обща стойност 7,9 млрд. евро са били първоначално вписани извън балансовия отчет. Тази практика увеличава риска от отрицателни странични ефекти.

Подходяща институционална и правна рамка и значителен административен капацитет за успешно прилагане на подпомаганите от ЕС проекти за ПЧП понастоящем са на разположение само на много ограничен брой държави членки на ЕС. Посетените държави членки не са разработили ясна политика или стратегия за използването на ПЧП. Ситуацията не съответства на целта на ЕС да разходва по-голяма част от средствата по фондовете си чрез смесени проекти, в т.ч. ПЧП.

Одиторите отправят редица препоръки към Комисията и към държавите членки. По специално, те следва:

- да не насърчават по-интензивно и по-широко използване на ПЧП, докато установените проблеми не бъдат преодолени;
- да вземат мерки за намаляване на финансовото отражение на закъсненията и предоговарянето на разходите за ПЧП, които се понасят от партньорите от публичния сектор;
- да избират ПЧП въз основа на солиден сравнителен анализ на най-добрите възможности за възлагане на обществени поръчки;
- да осигурят необходимия административен капацитет и да установят ясни политики и стратегии за ПЧП, за да прилагат успешно подпомаганите от ЕС проекти за ПЧП;

- да подобрят рамката на ЕС с цел по-голяма ефективност на проектите за ПЧП, така че изборът на варианта за използване на ПЧП да бъде обоснован от съображения за икономическа ефективност.

## Бележки към редакторите

От 90-те години насам 1 749 ПЧП на обща стойност 336 млрд. евро са били изпълнени в ЕС. Те са предимно в транспортния сектор, където през 2016 г. са извършени една трета от всички инвестиции за годината, а след него се подреждат здравеопазването и образованието.

Сравнително малко средства на ЕС обаче са били използвани за ПЧП, въпреки че политиката на Комисията през последните години е насърчителна по отношение на това. През периода 2000—2014 г. само 84 ПЧП с обща стойност на проектите от 29,2 млрд. евро са получили финансиране от ЕС в размер на 5,6 млрд. евро. Избраните държави членки обхващат около 70 % от общия размер на разходите за подпомогнатите от ЕС ПЧП през периода 2000—2014 г. (20,4 от 29,2 млрд. евро) и 71 % от приноса на ЕС за ПЧП (4 от 5,6 млрд. евро).

Безвъзмездната финансова помощ по структурните фондове и Кохезионния фонд е основният източник на финансиране от ЕС за ПЧП (67 от 84 проекта). Комисията е подкрепила другите 17 ПЧП чрез финансови инструменти, често в сътрудничество с Европейската инвестиционна банка (ЕИБ).

От 2015 г. насам проекти за ПЧП са финансирани също и по ЕФСИ, който е съвместна инициатива на Комисията и ЕИБ. 18 от общо 224 проекта, одобрени към юни 2017 г., са отбелязани като ПЧП.

Специален доклад № 9 „Публично-частни партньорства в ЕС — широко разпространени недостатъци и ограничени ползи“ е публикуван на уебсайта на ЕСП ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)) на 23 официални езика на ЕС.