



Δελτίο Τύπου

Λουξεμβούργο, 20 Μαρτίου 2018

Οι συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα εμφανίζουν πολλαπλές αδυναμίες και αποφέρουν περιορισμένα οφέλη, επισημαίνουν οι ελεγκτές

Σύμφωνα με νέα έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου, οι συγχρηματοδοτούμενες από την ΕΕ συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) δεν μπορούν να θεωρούνται οικονομικά βιώσιμη επιλογή για την κατασκευή έργων δημόσιων υποδομών. Οι πολλαπλές αδυναμίες και τα περιορισμένα οφέλη που χαρακτήριζαν τις ελεγχθείσες ΣΔΙΤ είχαν ως αποτέλεσμα να δαπανηθούν κατά τρόπο μη αποδοτικό και αναποτελεσματικό 1,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Επιπλέον, η οικονομική αποδοτικότητα και η διαφάνεια υπονομεύθηκαν σε μεγάλο βαθμό ιδίως από την απουσία σαφούς πολιτικής και στρατηγικής, την ανεπαρκή ανάλυση, την εγγραφή έργων ΣΔΙΤ ως στοιχείων εκτός ισολογισμού και τις μη ισορροπημένες ρυθμίσεις επιμερισμού των κινδύνων.

Κατά το διάστημα 2000-2014, η ΕΕ διέθεσε 5,6 δισεκατομμύρια ευρώ για 84 ΣΔΙΤ συνολικού κόστους 29,2 δισεκατομμυρίων ευρώ. Οι ελεγκτές εξέτασαν 12 ΣΔΙΤ που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ στη Γαλλία, την Ελλάδα, την Ιρλανδία και την Ισπανία στους τομείς των οδικών μεταφορών και των τεχνολογιών της πληροφορίας και των επικοινωνιών (ΤΠΕ), συνολικού κόστους 9,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Η συνεισφορά της ΕΕ στις εν λόγω ΣΔΙΤ ανήλθε σε 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ. Συνολικά, διαπίστωσαν ότι οι ΣΔΙΤ παρείχαν στις δημόσιες αρχές τη δυνατότητα να συνάπτουν συμβάσεις για υποδομές μεγάλης κλίμακας μέσω μιας ενιαίας διαδικασίας, αυξάνοντας όμως τον κίνδυνο ανεπαρκούς ανταγωνισμού και, κατά συνέπεια, αποδυναμώνοντας τη διαπραγματευτική θέση των αναθετουσών αρχών.

Επιπλέον, η πλειονότητα των ελεγχθεισών ΣΔΙΤ αντιμετώπισε σημαντικά προβλήματα κατά το στάδιο της κατασκευής, με επτά από τα εννέα ολοκληρωθέντα έργα (συνολικού κόστους 7,8 δισεκατομμυρίων ευρώ) να εμφανίζουν καθυστερήσεις διάρκειας έως και 52 μηνών, καθώς και σημαντική αύξηση του κόστους.

«Για την ολοκλήρωση των πέντε αυτοκινητόδρομων που ελέγχθηκαν στην Ελλάδα και την Ισπανία χρειάστηκαν πρόσθετα δημόσια κεφάλαια ύψους σχεδόν 1,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Περί το 30 % των κεφαλαίων αυτών (422 εκατομμύρια ευρώ) χορηγήθηκε από την ΕΕ», δήλωσε ο Oskar Herics, Μέλος του

Σκοπός του παρόντος δελτίου Τύπου είναι η παρουσίαση των κύριων μηνυμάτων της ειδικής έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου.

Το πλήρες κείμενο της έκθεσης διατίθεται στον ιστότοπο του ΕΕΣ www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Εκπρόσωπος Τύπου

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Υπεύθυνος Τύπου

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

E: press@eca.europa.eu

@EUAuditors

eca.europa.eu

Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου και αρμόδιος για την έκθεση. «Δεδομένου ότι τα δυνητικά οικονομικά οφέλη δεν επιτεύχθηκαν, το ποσό αυτό δαπανήθηκε με αναποτελεσματικό τρόπο».

Στην Ελλάδα (η οποία είναι μακράν ο μεγαλύτερος αποδέκτης συνεισφορών της ΕΕ, έχοντας λάβει το 59 % του συνολικού ποσού για όλη την ΕΕ, ή 3,3 δισεκατομμύρια ευρώ), το κόστος ανά χιλιόμετρο των τριών αυτοκινητόδρομων που υποβλήθηκαν σε εξέταση αυξήθηκε έως και κατά 69 %, ενώ παράλληλα το αντικείμενο των έργων μειώθηκε έως και κατά 55 %. Οι κύριες αιτίες της αναποτελεσματικότητας των δαπανών ήταν η ανάγκη κάλυψης των χρηματοδοτικών ελλειμμάτων που προκλήθηκαν από την αναδιαπραγμάτευση των συμβάσεων ΣΔΙΤ, η ελλιπής προετοιμασία των έργων από τους εταίρους του δημόσιου τομέα και, πρωτίστως, η υπογραφή συμβάσεων με ιδιώτες παραχωρησιούχους πριν από την επίλυση σημαντικών προβλημάτων.

Οι ελεγκτές διαπίστωσαν ότι οι προκαταρκτικές αναλύσεις είχαν βασιστεί σε υπεραισιόδοξα σενάρια, με αποτέλεσμα ο βαθμός χρήσης των έργων να υπολείπεται των προβλέψεων σε ποσοστό έως και 69 % στην περίπτωση των ΤΠΕ (στην Ιρλανδία) και έως και 35 % στην περίπτωση των αυτοκινητόδρομων (στην Ισπανία). Στις περιπτώσεις των περισσότερων από τα ελεγχθέντα έργα, η μέθοδος των ΣΔΙΤ επελέγη χωρίς να έχει προηγηθεί συγκριτική ανάλυση των διάφορων επιλογών σύναψης συμβάσεων, ώστε να παρέχονται εγγυήσεις ότι επρόκειτο για τη μέθοδο που μεγιστοποιούσε την οικονομική αποδοτικότητα και προστάτευε καλύτερα το δημόσιο συμφέρον.

Η κατανομή του κινδύνου μεταξύ των εταίρων από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα συχνά δεν ήταν η ενδεδειγμένη και χαρακτηριζόταν από έλλειψη συνοχής και αποτελεσματικότητας, ενώ οι υψηλοί συντελεστές απόδοσης (έως και 14 %) επί των επιχειρηματικών κεφαλαίων του εταίρου από τον ιδιωτικό τομέα δεν ήταν πάντοτε ανάλογοι των κινδύνων που τον βάρυναν. Επιπλέον, για τα περισσότερα από τα έξι ελεγχθέντα έργα στον τομέα των ΤΠΕ, η προσέγγιση της σύναψης σύμβασης μακράς διάρκειας δεν ήταν η πλέον ενδεδειγμένη, δεδομένου του αντικτύπου των ταχέων τεχνολογικών εξελίξεων σε αυτά.

Οι ελεγκτές επισημαίνουν ότι η χρηματοδότηση των ΣΔΙΤ συνεπάγεται πρόσθετες απαιτήσεις και αβεβαιότητες. Η δυνατότητα εγγραφής των έργων ΣΔΙΤ ως στοιχείων εκτός ισολογισμού αποτελούσε αποφασιστικό παράγοντα. Πέντε από τα δώδεκα έργα ΣΔΙΤ που αξιολογήθηκαν, συνολικού κόστους 7,9 δισεκατομμυρίων ευρώ, εγγράφηκαν αρχικά εκτός ισολογισμού. Η πρακτική αυτή αυξάνει τον κίνδυνο αρνητικών παράπλευρων συνεπειών.

Είναι λιγοστά τα κράτη μέλη της ΕΕ που διαθέτουν κατάλληλο θεσμικό και νομικό πλαίσιο και σημαντική διοικητική ικανότητα για την υλοποίηση επιτυχημένων έργων ΣΔΙΤ. Τα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήθηκε επίσκεψη δεν είχαν αναπτύξει σαφή πολιτική και στρατηγική όσον αφορά τη χρήση των ΣΔΙΤ, κατάσταση που δεν ευνοεί την επίτευξη του στόχου της ΕΕ για εκτέλεση μεγαλύτερου μέρους των κονδυλίων της ΕΕ μέσω έργων συνδυαστικής χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένων των ΣΔΙΤ.

Οι ελεγκτές διατυπώνουν σειρά συστάσεων απευθυνόμενων τόσο στην Επιτροπή όσο και στα κράτη μέλη. Ειδικότερα:

- δεν πρέπει να ενθαρρύνεται η εντατικότερη και ευρύτερη χρήση των ΣΔΙΤ έως ότου επιλυθούν τα προβλήματα που εντοπίζονται στην έκθεση·
- πρέπει να μετριαστεί ο οικονομικός αντίκτυπος των καθυστερήσεων και των αναδιαπραγματεύσεων στο κόστος των ΣΔΙΤ που βαρύνει τον εταίρο από τον δημόσιο τομέα·
- η επιλογή της μεθόδου των ΣΔΙΤ πρέπει να βασίζεται σε τεκμηριωμένες συγκριτικές αναλύσεις όσον αφορά τη βέλτιστη μέθοδο ανάθεσης των σχετικών συμβάσεων·
- πρέπει να διασφαλίζεται η ύπαρξη της αναγκαίας διοικητικής ικανότητας, καθώς και σαφών πολιτικών και στρατηγικών για τις ΣΔΙΤ, ώστε να υλοποιούνται με επιτυχία τα συγχρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα ΣΔΙΤ·

- πρέπει να βελτιωθεί το πλαίσιο της ΕΕ που αποβλέπει στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των έργων ΣΔΙΤ, ώστε η επιλογή της μεθόδου αυτής να δικαιολογείται από την οικονομική αποδοτικότητά της.

Σημείωμα προς τους συντάκτες

Από τη δεκαετία του 1990, έχουν υλοποιηθεί στην ΕΕ 1 749 ΣΔΙΤ, συνολικής αξίας 336 δισεκατομμυρίων ευρώ, που αφορούσαν ως επί το πλείστον έργα στον τομέα των μεταφορών, ο οποίος το 2016 αντιπροσώπευε το ένα τρίτο των συνολικών επενδύσεων του έτους, ακολουθούμενος από τους τομείς της υγειονομικής περίθαλψης και της εκπαίδευσης.

Εντούτοις, το ύψος των κεφαλαίων της ΕΕ που διατέθηκαν για ΣΔΙΤ είναι σχετικά χαμηλό, παρά το γεγονός ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προωθεί εδώ και αρκετά χρόνια τη χρήση τους. Κατά το διάστημα 2000-2014, η ΕΕ διέθεσε 5,6 δισεκατομμύρια ευρώ για 84 ΣΔΙΤ συνολικού κόστους 29,2 δισεκατομμυρίων ευρώ. Τα επιλεγέντα κράτη μέλη αντιπροσώπευαν περίπου το 70 % του συνολικού κόστους των ΣΔΙΤ που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ κατά την περίοδο 2000-2004 (20,4 επί συνόλου 29,2 δισεκατομμυρίων ευρώ) και το 71 % της συνεισφοράς της ΕΕ σε ΣΔΙΤ (4,0 επί συνόλου 5,6 δισεκατομμυρίων ευρώ).

Οι επιχορηγήσεις από τα διαρθρωτικά ταμεία και το Ταμείο Συνοχής ήταν η κύρια ενωσιακή πηγή χρηματοδότησης ΣΔΙΤ (67 από τα 84 έργα). Η Επιτροπή χρηματοδότησε τις άλλες 17 ΣΔΙΤ στο πλαίσιο χρηματοοικονομικών μέσων, συχνά σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ).

Από το 2015, έργα ΣΔΙΤ χρηματοδοτήθηκαν επίσης στο πλαίσιο του ΕΤΣΕ, το οποίο αποτελεί κοινή πρωτοβουλία της Επιτροπής και της ΕΤΕπ. Τον Ιούνιο του 2017, 18 επί συνόλου 224 εγκριθέντων έργων είχαν χαρακτηριστεί ΣΔΙΤ.

Η ειδική έκθεση αριθ. 9/2018, με τίτλο «Συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στην ΕΕ: Πολλαπλές αδυναμίες και περιορισμένα οφέλη», είναι διαθέσιμη στον ιστότοπο του ΕΕΣ (eca.europa.eu) σε 23 γλώσσες της ΕΕ.