



Persbericht

Luxemburg, 20 maart 2018

De publiek-private partnerschappen in de EU kampen met algemeen voorkomende tekortkomingen en de voordelen zijn beperkt, aldus controleurs

Volgens een nieuw verslag van de Europese Rekenkamer kunnen door de EU gefinancierde publiek-private partnerschappen (PPP's) niet worden beschouwd als een economisch levensvatbare optie om openbare infrastructuur tot stand te brengen. De gecontroleerde PPP's hadden te kampen met algemeen voorkomende tekortkomingen en de voordelen waren beperkt, wat heeft geleid tot 1,5 miljard euro aan ondoelmatige en ondoeltreffende uitgaven. Daarnaast werden de prijs-kwaliteitverhouding en de transparantie op vele vlakken ondermijnd, met name door een onduidelijk beleid en een onduidelijke strategie, ontoereikende analyse, opname van PPP's als post buiten de balans en onevenwichtige regelingen voor de risicoverdeling.

Tussen 2000 en 2014 verstrekte de EU 5,6 miljard euro voor 84 PPP's met totale projectkosten van 29,2 miljard euro. De controleurs beoordeelden twaalf door de EU gefinancierde PPP's in Frankrijk, Griekenland, Ierland en Spanje op het gebied van wegvervoer en informatie- en communicatietechnologie (ICT), met totale kosten van 9,6 miljard euro en een EU-bijdrage van 2,2 miljard euro. In het algemeen stelden zij vast dat overheden grootschalige infrastructuur in één keer konden aankopen door middel van PPP's, maar dat door de PPP's wel het risico op ontoereikende concurrentie toenam, waardoor de aanbestedende diensten een zwakkere onderhandelingspositie hadden.

Bij de meeste gecontroleerde PPP's was bovendien sprake van aanzienlijke inefficiënties tijdens de aanlegfase: bij zeven van de negen afgeronde projecten – met projectkosten van 7,8 miljard euro – was er sprake van vertragingen tot wel 52 maanden en significante kostenstijgingen.

“Er was bijna 1,5 miljard euro aan overheidsmiddelen extra nodig om de vijf gecontroleerde autosnelwegen in Griekenland en Spanje te voltooien. Ongeveer 30 % daarvan (422 miljoen euro) werd verstrekt door de EU”, aldus Oskar Herics, het lid van de Europese Rekenkamer dat verantwoordelijk is voor het verslag. “Dit bedrag is niet doeltreffend besteed waar het gaat om het realiseren van de potentiële economische voordelen.”

Dit persbericht wil slechts de kernboodschap weergeven van het speciaal verslag van de Europese Rekenkamer. Het volledige verslag is beschikbaar op www.eca.europa.eu.

ECA Press

Mark Rogerson – Woordvoerder T: (+352) 4398 47063

Damijan Fišer – Persvoorlichter T: (+352) 4398 45410

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

M: (+352) 691 55 30 63

M: (+352) 621 55 22 24

In Griekenland (dat met 3,3 miljard euro ofwel 59 % van het totaal veruit de grootste begunstigde van EU-bijdragen is) stegen de kosten per kilometer van de drie onderzochte autosnelwegen sterk met tot wel 69 %, terwijl de reikwijdte van deze projecten aanzienlijk afnam, met wel 55 %. Deze ondoeltreffende uitgaven waren met name te wijten aan het feit dat financiële tekorten als gevolg van de nieuwe onderhandelingen over PPP-contracten moesten worden gedekt, de publieke partners de projecten slecht hadden voorbereid en bovenal dat PPP-contracten werden ondertekend voordat ter zake doende problemen waren opgelost.

De controleurs stelden vast dat voorafgaande analyses waren gebaseerd op overdreven optimistische scenario's. Daardoor bleef het werkelijke gebruik tot wel 69 % achter bij de prognoses voor ICT (in Ierland) en tot 35 % voor autosnelwegen (in Spanje). Voor de meeste onderzochte projecten gold dat er was gekozen voor de PPP-optie zonder enige voorafgaande vergelijkende analyse van alternatieven, waardoor niet kon worden aangetoond dat deze optie de beste prijs-kwaliteitsverhouding bood en het algemeen belang beschermde.

De risicoverdeling tussen publieke en private partners was vaak inadequaet, incoherent en ondoeltreffend, terwijl de hoge vergoedingspercentages (tot 14 %) voor het risicokapitaal van de private partner niet altijd de gedragen lage risico's weerspiegelden. Bovendien waren de meeste van de zes gecontroleerde ICT-projecten niet gemakkelijk verenigbaar met een lange contractduur, aangezien zij onderhevig waren aan snelle technologische veranderingen.

Volgens de controleurs brengt PPP-financiering bijkomende vereisten en onzekerheden met zich mee. De mogelijkheid om PPP-projecten op te nemen als posten buiten de balanstelling vormde een belangrijke overweging. Vijf van de twaalf beoordeelde PPP-projecten, met totale kosten van 7,9 miljard euro, werden aanvankelijk buiten de balans geboekt. Door deze praktijk neemt het risico op negatieve neveneffecten toe.

Slechts een beperkt aantal EU-lidstaten beschikt momenteel over toereikende, passende institutionele en wettelijke kaders en een aanzienlijke administratieve capaciteit om succesvolle PPP's uit te voeren. De bezochte lidstaten hebben geen duidelijk beleid of duidelijke strategie voor het gebruik van PPP's ontwikkeld. Dit is niet in overeenstemming met het doel van de EU om een groter deel van de EU-middelen ten uitvoer te leggen door middel van gemengde projecten, waaronder PPP's.

De controleurs doen een reeks aanbevelingen, zowel aan de Commissie als aan lidstaten, en met name dat die:

- een intensiever en breder gebruik van PPP's niet bevorderen totdat de vastgestelde problemen zijn aangepakt;
- de financiële gevolgen beperken van vertragingen en nieuwe onderhandelingen voor de kosten van PPP's die worden gedragen door de publieke partner;
- de keuze voor een PPP baseren op deugdelijke vergelijkende analyses ten aanzien van de beste aanbestedingsoptie;
- zorgen voor de nodige administratieve capaciteit en duidelijke beleidslijnen en strategieën voor PPP bepalen om succesvolle door de EU gesteunde PPP's uit te voeren;
- het EU-kader verbeteren voor een betere doeltreffendheid van PPP-projecten, zodat de keuze voor de PPP-optie gerechtvaardigd is vanuit kostenefficiëntieoverwegingen.

Noot voor de redactie

Sinds de jaren negentig werden in de EU 1 749 PPP's, met een totale waarde van 336 miljard euro, uitgevoerd. Deze hadden meestal betrekking op het gebied van vervoer, waarvoor in 2016 een derde van alle investeringen van dat hele jaar bestemd waren, meer dan voor gezondheidszorg en onderwijs.

Er is echter relatief weinig EU-financiering besteed aan PPP's, hoewel de Europese Commissie het gebruik ervan al een aantal jaren aanmoedigt. Tussen 2000 en 2014 hebben 84 PPP's, met totale projectkosten van 29,2 miljard euro, 5,6 miljard euro aan EU-financiering ontvangen. De geselecteerde lidstaten waren goed voor 70 % van de totale kosten van door de EU ondersteunde PPP's tijdens de periode 2000-2014 (20,4 van 29,2 miljard euro) en 71 % van de EU-bijdrage aan PPP's (4,0 van 5,6 miljard euro).

De structuurfondsen en het Cohesiefonds waren de voornaamste EU-bron voor de financiering van PPP's (67 van de 84 projecten). De overige 17 PPP's werden door de Commissie ondersteund door middel van financieringsinstrumenten, vaak in samenwerking met de Europese Investeringsbank (EIB).

Sinds 2015 worden PPP-projecten ook gefinancierd uit het EFSI, een gezamenlijk initiatief van de Commissie en de EIB. 18 van de in totaal 224 projecten die per juni 2017 waren goedgekeurd, werden aangemerkt als PPP's.

Speciaal verslag nr. 9/2018: "Publiek-private partnerschappen in de EU: algemeen voorkomende tekortkomingen en beperkte voordelen" is in 23 EU-talen beschikbaar op de website van de ERK (eca.europa.eu).