



## Comunicat de presă

Luxemburg, 20 martie 2018

### Parteneriatele public-privat din UE sunt afectate de deficiențe generalizate și prezintă beneficii limitate, afirmă Curtea de Conturi Europeană

După cum se arată într-un nou raport al Curții de Conturi Europene, parteneriatele public-privat cofinanțate de UE nu pot fi considerate o opțiune viabilă din punct de vedere economic pentru implementarea de proiecte de infrastructură publică. Parteneriatele public-privat auditate erau afectate de deficiențe generalizate și prezentau beneficii limitate, ceea ce a dus la cheltuieli ineficiente și ineficace în cuantum de 1,5 miliarde de euro. În plus, raportul costuri-beneficii și transparența erau puternic subminate în special din cauza lipsei unei politici și a unei strategii clare, din cauza unor analize inadecvate, din cauza posibilității de a înregistra parteneriatele public-privat ca elemente extrabilanțiere și din cauza unor mecanisme neechilibrate de partajare a riscurilor.

Între 2000 și 2014, UE a acordat finanțare în cuantum de 5,6 miliarde de euro pentru 84 de parteneriate public-privat, costul total al proiectelor aferente ridicându-se la 29,2 miliarde de euro. Curtea a evaluat 12 parteneriate public-privat cofinanțate de UE în Franța, Grecia, Irlanda și Spania în domeniul transportului rutier și în cel al tehnologiei informației și comunicațiilor (TIC), costul total al proiectelor aferente ridicându-se la 9,6 miliarde de euro și contribuția UE, la 2,2 miliarde de euro. În ansamblu, Curtea a constatat că parteneriatele public-privat au permis autorităților publice să atribuie contracte de achiziție pentru proiecte de infrastructură de mare amploare printr-o singură procedură, însă ele accentuau riscul unei concurențe insuficiente, plasând astfel autoritățile contractante pe o poziție de negociere mai slabă.

Mai mult, majoritatea parteneriatelor public-privat auditate au fost afectate de ineficiențe importante în faza de construcție, șapte dintre cele nouă proiecte finalizate (cu un cost total aferent în cuantum de 7,8 miliarde de euro) confruntându-se cu întârzieri de până la 52 de luni și cu creșteri semnificative ale costurilor.

*„A fost necesară mobilizarea de fonduri publice suplimentare în sumă de aproape 1,5 miliarde de euro pentru a se finaliza cele cinci autostrăzi auditate din Grecia și Spania. Circa 30 % din aceste fonduri (mai exact, 422 de milioane de euro) au fost furnizate de UE”, a declarat domnul Oskar Herics, membrul Curții*

Scopul acestui comunicat de presă este să prezinte mesajele principale ale raportului special adoptat de Curtea de Conturi Europeană. Textul integral al raportului este disponibil la adresa [www.eca.europa.eu](http://www.eca.europa.eu).

## ECA Press

Mark Rogerson – Purtător de cuvânt

T: (+352) 4398 47063

M: (+352) 691 55 30 63

Damijan Fišer – Ofițer de presă

T: (+352) 4398 45410

M: (+352) 621 55 22 24

12, rue Alcide De Gasperi - L-1615 Luxembourg

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

@EUAuditors

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

**de Conturi Europene responsabil de raport.** „Această sumă a fost utilizată în mod ineficace, deoarece beneficiile potențiale nu au fost obținute”, a mai declarat acesta.

În Grecia (care, cu 3,3 miliarde de euro, este de departe cel mai mare beneficiar de contribuții din partea UE, corespunzându-i 59 % din total), costul pentru fiecare km din cele trei autostrăzi examinate a crescut vertiginos cu până la 69 %, în timp ce sfera proiectelor respective a fost redusă cu până la 55 %. Principalele motive care explică această ineficacitate în cheltuirea fondurilor sunt următoarele: a fost necesară acoperirea deficitelor de finanțare cauzate de renegocierea contractelor de parteneriat public-privat, proiectele erau slab pregătite de partenerii publici și, cel mai important, contractele cu concesionarii privați au fost semnate înainte să se fi fost soluționate problemele importante.

Curtea a constatat că analizele premergătoare erau bazate pe scenarii excesiv de optimiste, ceea ce a dus la o utilizare efectivă cu până la 69 % mai mică față de previziuni pentru proiectele din domeniul tehnologiei informației și comunicațiilor (în Irlanda) și cu până la 35 % mai mică față de previziuni pentru proiectele de autostrăzi (în Spania). Pentru cea mai mare parte a proiectelor examinate, opțiunea de parteneriat public-privat fusese aleasă fără nicio analiză comparativă prealabilă a opțiunilor alternative. Prin urmare, nu s-a demonstrat în niciun fel că opțiunea aleasă oferea cel mai bun raport costuri-beneficii și era de natură să protejeze interesul public.

Modul în care erau repartizate riscurile între partenerul public și cel privat era adesea inadecvat, incoerent și ineficace, în timp ce ratele ridicate de remunerare (de până la 14 %) a partenerului privat pentru capitalul de risc al acestuia nu reflectau întotdeauna riscurile efectiv suportate, care nu erau foarte ridicate. În plus, cea mai mare parte din cele șase proiecte auditate în sectorul TIC erau greu compatibile cu duratele lungi ale contractelor, întrucât erau afectate de evoluția rapidă a tehnologiilor.

Potrivit constatărilor Curții, finanțarea parteneriatelor public-privat implică cerințe și incertitudini în plus. Posibilitatea de a contabiliza proiectele de parteneriat public-privat ca elemente extrabilanțiere era un considerent important. Cinci dintre cele 12 proiecte în parteneriat public-privat care au fost evaluate și al căror cost total se ridica la 7,9 miliarde de euro au fost înregistrate inițial ca elemente extrabilanțiere. Această practică sporește riscul unor efecte secundare negative.

Doar un număr limitat de state membre ale UE dispun, în momentul de față, de cadre juridice și instituționale adecvate și de o capacitate administrativă considerabilă, elemente care sunt necesare pentru a pune în aplicare cu succes proiecte în parteneriat public-privat. Statele membre vizitate nu elaboraseră o politică sau o strategie clară în ceea ce privește utilizarea parteneriatelor public-privat. Această situație nu concordă cu obiectivul UE de a implementa o parte mai mare din fondurile UE prin intermediul unor proiecte cu finanțare mixtă, inclusiv parteneriate public-privat.

Curtea formulează un număr de recomandări, atât în atenția Comisiei, cât și în cea a statelor membre, în special:

- să nu promoveze o utilizare mai intensivă și la o scară mai largă a parteneriatelor public-privat până când problemele detectate nu sunt soluționate;
- să atenueze impactul financiar pe care îl au întârzierile și renegocierile asupra costului care trebuie suportat de partenerul public în cadrul parteneriatelor public-privat;
- să fundamenteze alegerea opțiunii de parteneriat public-privat pe analize comparative temeinice care să stabilească cea mai bună metodă de achiziție;
- să asigure capacitatea administrativă necesară și să stabilească politici și strategii clare în ceea ce privește parteneriatele public-privat, astfel încât să se poată pună în aplicare cu succes astfel de proiecte care includ și finanțare de la UE;

- să aducă îmbunătățiri cadrului UE astfel încât proiectele implementate în parteneriat public-privat să devină mai eficace și astfel încât alegerea acestei opțiuni să fie justificată de considerente ce țin de raportul costuri-beneficii.

## Notă către editori

Începând cu anii 1990, 1 749 de parteneriate public-privat în valoare totală de 336 de miliarde de euro au fost implementate în UE. Majoritatea dintre acestea au fost implementate în domeniul transporturilor, care, în 2016, reprezenta o treime din totalitatea investițiilor aferente exercițiului, înaintea sectorului serviciilor de sănătate și a sectorului educației.

Cu toate acestea, finanțarea acordată de UE în scopul parteneriatelor public-privat a fost una relativ scăzută, în pofida încurajării venite de câțiva ani din partea Comisiei Europene de a se recurge la acestea într-o mai mare măsură. În perioada 2000-2014, 84 de parteneriate public-privat, cu un cost total al proiectelor aferente în cuantum de 29,2 miliarde de euro, au beneficiat de finanțare din partea UE, aceasta ridicându-se la 5,6 miliarde de euro. Statelor membre selectate le corespundea în jur de 70 % din totalul cheltuielilor efectuate în scopul parteneriatelor public-privat sprijinite de UE în perioada 2000-2014 (20,4 din 29,2 miliarde de euro) și 71 % din contribuția UE la parteneriate public-privat (4,0 din 5,6 miliarde de euro).

Finanțările nerambursabile acordate din fondurile structurale și din Fondul de coeziune au reprezentat sursa principală de finanțare de către UE a parteneriatelor public-privat (67 dintre cele 84 de proiecte). Comisia a sprijinit restul de 17 parteneriate public-privat prin instrumente financiare, adesea în cooperare cu Banca Europeană de Investiții (BEI).

Începând din 2015, proiectele de parteneriat public-privat au fost finanțate și prin FEIS, care este o inițiativă lansată în comun de către Comisie și BEI. 18 din totalul de 224 de proiecte care, în iunie 2017, figurau ca fiind aprobate fuseseră clasificate drept parteneriate public-privat.

Raportul special nr. 9/2018, intitulat „Parteneriatele public-privat în UE: deficiențe generalizate și beneficii limitate”, este disponibil în 23 de limbi ale UE pe site-ul Curții ([eca.europa.eu](http://eca.europa.eu)).