

# Transportministeriets og regionernes beslutningsgrundlag ved valg af offentlig-private partnerskaber (OPP)

## Konklusion

**Transportministeriet og regionerne har ikke haft et tilfredsstillende beslutningsgrundlag ved valg af OPP-projektformen i perioden 2005-2020. Konsekvensen er, at der er risiko for, at ministeriet og regionerne ikke har taget skyldige økonomiske hensyn.**

### Statsrevisorernes udtaler

”Transportministeriet og 4 regioner har i flere tilfælde valgt offentlig-private partnerskaber (OPP) som projektform, når de har bygget - men valget er truffet på et ufuldstændigt beslutningsgrundlag. Det har ikke i tilstrækkelig grad været godtgjort, at OPP-projekterne er økonomisk fordelagtige, selv om projektformen ofte er dyrere end andre projektformer. Det finder Statsrevisorerne utilfredsstillende. I forhold til regionerne finder Statsrevisorerne det problematisk, at samspillet mellem anlægsrammen, deponeringsreglerne og reglerne om OPP tilskynder regionerne til at vælge OPP-projektformen, selv om den måtte være dyrere”.

### Væsentligste resultater af undersøgelsen

- Transportministeriet har ikke haft et tilfredsstillende beslutningsgrundlag, når Bygningsstyrelsen har valgt at anvende OPP-projektformen.
- De 4 regioner, der har valgt OPP-projektformen, har ikke haft et tilfredsstillende beslutningsgrundlag, når regionerne har valgt at anvende OPP-projektformen.

### Baggrund og formål med undersøgelsen

Siden 2003 har det været muligt at anvende OPP som projektform ved offentlige anlægsprojekter. En OPP-kontrakt indgås mellem en offentlig ordregiver og en privat leverandør. Den private leverandør forpligter sig til at levere opførelse og finansiering af anlæg og sikre efterfølgende drift og vedligeholdelse i kontraktens løbetid (typisk 20-30 år). Den offentlige ordregiver betaler løbende leverandøren for, at leverandøren stiller anlægget til rådighed for den offentlige ordregiver. Ved kontraktens udløb tilbagekøber den offentlige ordregiver som oftest anlægget til en på forhånd aftalt pris.

OPP-projekter med privat finansiering medfører forøgede finansieringsomkostninger i forhold til, hvis staten eller regionerne selv finansierede projekterne. Derfor er det væsentligt, at staten og regionerne på beslutningstidspunktet for valg af OPP kan dokumentere, at OPP-projektformen medfører andre økonomiske fordele, der kan opveje de forøgede finansieringsomkostninger.

Formålet med undersøgelsen er at vurdere, om Transportministeriet og regionerne har haft et tilfredsstillende beslutningsgrundlag ved valg af OPP-projektformen.

Undersøgelsen omfatter i alt 21 OPP-projekter med privat finansiering, hvor det samlede kontraktgrundlag ifølge aktstykker og regionernes opgørelse udgør ca. 11 mia. kr.

Undersøgelsen viser bl.a., at størrelsen på de væsentligste prissatte variable skifter fra projekt til projekt på baggrund af Bygningsstyrelsens faglige, men udokumenterede vurderinger. Rigsrevisionen har undersøgt, hvad det betyder, hvis alle variablene antager værdier, der henholdsvis favoriserer OPP eller favoriserer totalentreprise. Resultaterne er vist i tabellen.

### Udsvingsanalyse ved forskellig anvendelse af variable

Variabel	Scenarie 1	Scenarie 2
Risikotillæg	5 %	10 %
Optimeringstillæg	2 %	7,5 %
Afkastkrav	5 %	4,25 %
Totalentreprise, anlæg	0 %	49 %
Diskonteringsrente	1,5 %	3,5 %
<b>Resultat af totaløkonomisk vurdering</b>	<b>Totalentreprise er 21-25 % billigere end OPP</b>	<b>OPP er 22-24 % billigere end totalentreprise</b>