

30.09.97

EU - Fz - U - VP

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuß und den Ausschuß der Regionen über öffentlich-private Partnerschaften bei transeuropäischen Verkehrsprojekten

KOM(97) 453 endg.; Ratsdok. 10782/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 30. September 1997 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 16. September 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

Hinweis: vgl. Drucksache 258/94 = AE-Nr. 940906.

**MITTEILUNG AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

ÜBER

**ÖFFENTLICH-PRIVATE PARTNERSCHAFTEN BEI TRANSEUROPÄISCHEN
VERKEHRSPROJEKTEN**

1. **EINLEITUNG**
2. **ANTWORT DER KOMMISSION AUF DIE EMPFEHLUNGEN DER HOCHRANGIGEN
GRUPPE FÜR MASSNAHMEN DER GEMEINSCHAFTSORGANE**
 - 2.1 **Öffentliches Auftragswesen**
 - 2.2 **Wettbewerbspolitik**
 - 2.3 **Entwicklung von Finanzinstrumenten**
 - 2.4 **Aktive Wege zur Projektförderung auf EU-Ebene**
 - 2.5 **Netzeffekte, transeuropäischer Nutzen und eine ÖPP-Datenbank**
3. **WEITERE EMPFEHLUNGEN DER HOCHRANGIGEN GRUPPE**
4. **ANWENDUNG DES ÖPP-KONZEPTS: MÖGLICHE PROJEKTE**
5. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

**MITTEILUNG AN DEN RAT, DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN
ÜBER
ÖFFENTLICH-PRIVATE PARTNERSCHAFTEN BEI TRANSEUROPÄISCHEN
VERKEHRSPROJEKTEN**

1. EINLEITUNG

- (1) Die hochrangige Arbeitsgruppe über die Finanzierung von TEN-Verkehrsprojekten im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften wurde auf Initiative des Kommissionsmitglieds N. Kinnock eingesetzt, nachdem der Rat "Verkehr" diesem Vorhaben im September 1996 zugestimmt hatte. Die Gruppe setzte sich zusammen aus Vertretern aller an der Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur interessierten privatwirtschaftlichen Bereiche, Vertretern des öffentlichen Sektors, die von den Verkehrsministern der Mitgliedstaaten benannt worden waren, sowie aus Repräsentanten der Europäischen Investitionsbank (EIB) und des Europäischen Investitionsfonds (EIF). Im Mai dieses Jahres erstellte die Gruppe ihren Abschlußbericht¹, der von Herrn Kinnock im Juni dem Rat "Verkehr" vorgelegt wurde.
- (2) Aufgabe der hochrangigen Gruppe war es, zu untersuchen, wie die Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes durch öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) beschleunigt werden könnte. Die Gruppe kam zu dem Schluß, daß ÖPP in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle zufällt.
- (3) Die Kommission unterstützt uneingeschränkt die Empfehlungen der Gruppe. Aufgrund der Engpässe in den öffentlichen Haushalten besteht ein dringender Bedarf an einer echten Partnerschaft zwischen öffentlichem und privatem Sektor, um die Realisierung des transeuropäischen Netzes (TEN) durch die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel und eine erhöhte Kosteneffizienz zu beschleunigen. Das Ergebnis wären rentablere Projekte und geringere öffentliche Subventionen.
- (4) In der vorliegenden Mitteilung wird dargestellt, welche Schlußfolgerungen die Kommission aus den Empfehlungen ziehen wird, die sie direkt betreffen. Darüber hinaus werden einige erste von der Kommission ausgewiesenen Projekte dargestellt, für deren schnellere Realisierung ein von der hochrangigen Gruppe entworfenes ÖPP-Konzept angemessen erscheint.
- (5) Transeuropäische Netze sind neben dem Binnenmarkt ein wesentlicher Garant für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und das dauerhafte Wachstum der EU und somit für eine auf Dauer positive Beschäftigungssituation. Die hier präsentierten Vorschläge werden bei der von der Europäischen Union als prioritär festgelegten Entwicklung einer europäischen Arbeitsbeschaffungsstrategie eine wichtige Rolle spielen.

¹ Abschlußbericht der hochrangigen Arbeitsgruppe über die Finanzierung von TEN-Verkehrsprojekten im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften (Dok. VII/321/97)

2. ANTWORT DER KOMMISSION AUF DIE EMPFEHLUNGEN DER HOCHRANGIGEN GRUPPE FÜR MASSNAHMEN DER GEMEINSCHAFTSORGANE

Im nachstehenden Kapitel bezieht die Kommission Stellung zu den Empfehlungen der hochrangigen Gruppe für Maßnahmen der Kommission. Die genauen Empfehlungen sind kursiv und fett gedruckt.

2.1 Öffentliches Auftragswesen

Die Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Auftragswesen, insbesondere die Richtlinien über öffentliche Bauaufträge und Aufträge von Versorgungseinrichtungen, muß klargestellt werden. Die Kommission sollte vor allem für die Vergabe von Verkehrsinfrastrukturkonzessionen spezielle Leitlinien zur Klärung der Auftragsvergabeverfahren erarbeiten.

Gemäß gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das Auftragswesen können in jeder Phase der Projektentwicklung Ausschreibungen notwendig sein - je nachdem, welchen Ansatz die jeweilige Behörde bei der Einbeziehung des Privatsektors verfolgt. Die Ausschreibungen können sowohl kleine Aufträge für technische Durchführbarkeitsstudien oder Verkehrsprognosen als auch weitaus kostspieligere Konzessionsverträge für den Bau, die Finanzierung oder den Betrieb einer Infrastruktur betreffen.

Sowohl die Bedenken der Privatwirtschaft als auch bestimmte Aspekte der EU-Auftragsvergabevorschriften wurden geprüft, um einen Rechtsrahmen zu schaffen, dessen zentrale Merkmale Flexibilität, Transparenz, Verhandlungen und Ausschreibungen sind. Die Schlußfolgerungen der hochrangigen Gruppe sind ein überaus wichtiges Element bei der Erarbeitung des Grünbuchs über das öffentliche Auftragswesen.

Die Kommission beabsichtigt, in Kürze eine Mitteilung zum öffentlichen Auftragswesen vorzulegen, die die Rahmenbedingungen für Leitlinien bezüglich der Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Infrastrukturprojekten enthalten und folgende Bereiche erfassen soll:

*** Beziehung zwischen den Richtlinien über öffentliche Bauaufträge (93/37/EWG) und Aufträge von Versorgungseinrichtungen (93/38/EWG)**

Diese zwei Richtlinien wären relevant für größere Verkehrsinfrastrukturprojekte, die jedoch im Hinblick auf das Vergabeverfahren unterschiedliche Voraussetzungen mitbringen. Die Leitlinien sollten verdeutlichen, welche Richtlinie wann anzuwenden ist.

Wegen der Eigenschaft des öffentlichen Auftraggebers (eine staatliche Behörde, die nicht eine der in Artikel 2 Absatz 2 der Richtlinie 93/38/EWG aufgeführten Tätigkeiten ausübt) ist in den meisten Fällen die Richtlinie über öffentliche

Baufträge anzuwenden. Somit steht es dem Konzessionär gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 93/37/EWG frei, den öffentlichen Bauauftrag an Unternehmen zu vergeben, die sich zusammengeschlossen haben, um die Konzession zu erhalten, oder mit den betreffenden Unternehmen verbunden sind. Darüber hinaus gilt - wenn die Richtlinie 93/37/EWG anwendbar ist - diese Ausnahme auch für Lieferungen, die als zu den Arbeiten gehörend betrachtet werden können (vgl. Artikel 6 Absatz 5 der Richtlinie 93/37/EWG).

Im Bereich der Versorgungsunternehmen, in dem die Richtlinie 93/38/EWG anzuwenden ist, verfügt der Auftraggeber über eine beträchtliche Flexibilität bei der Wahl des Vergabeverfahrens. So kann er nach einem Aufruf zum Wettbewerb in jedem Fall ein Verhandlungsverfahren wählen, was es ihm gestattet, während der Auftragsvergabe mit dem potentiellen Auftragnehmer zu verhandeln (siehe Artikel 20 Absatz 1 der Richtlinie 93/38/EWG). Ferner besteht die Möglichkeit von "Rahmenübereinkünften" zwischen einem Auftraggeber und seinen Partnern (siehe Artikel 1 Absatz 5 der Richtlinie 93/38/EWG).

*** Andere vertragliche Aspekte öffentlich-privater Partnerschaften**

Es sollte daran erinnert werden, daß das EG-System für die öffentliche Auftragsvergabe nur den Zeitraum vor der endgültigen Auftragsvergabe abdeckt. Daher unterliegen einige der nach Auffassung der privatwirtschaftlichen Vertreter wichtigsten Aspekte im Rahmen einer ÖPP weiterhin Vorschriften, die auf europäischer Ebene und selbst bei der eigentlichen öffentlichen Auftragsvergabe nicht harmonisiert sind (Entschädigung für alle Bieter, Zahlungen und Finanzausgleich, Spezifikationen usw.). Hier gelten somit ausschließlich die einschlägigen einzelstaatlichen Vorschriften und die EG-Wettbewerbsregeln.

*** Technischer Dialog und Konzeption einer ÖPP**

Die anderen Hauptbedenken des Privatsektors betrafen die korrekte Organisation der Konzeptions- und Planungsphase, wobei es darum geht, beim notwendigen technischen Dialog den Schutz des geistigen Eigentums der Bieter zu gewährleisten.

Die Kommission ist der Auffassung, daß ein technischer Dialog möglich ist, sofern der Wettbewerb zwischen potentiellen Auftragnehmern nicht beeinträchtigt wird (siehe Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 93/38/EWG "*Die Auftraggeber sorgen dafür, daß keine Diskriminierung von Lieferanten, Unternehmen oder Dienstleistungserbringern stattfindet.*" und Artikel VI Absatz 4 des Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen²). Sollte der technische Dialog mit einem potentiellen Auftragnehmer dazu führen, daß keine Ausschreibung erfolgt oder diskriminierende Spezifikationen angewandt werden, so würde die

² "Auftraggeber dürfen von einem Unternehmen, das ein kommerzielles Interesse an einem bestimmten Auftrag haben könnte, weder Rat einholen noch entgegennehmen, der bei der Erstellung der Spezifikationen für den betreffenden Auftrag verwendet werden kann, sofern damit der Wettbewerb ausgeschaltet wird."

Kommission dies als Verstoß gegen geltendes Recht ansehen. In anderen Fällen müßten sämtliche Umstände genau untersucht werden.

Innovative technische Lösungen privater Unternehmen im Zusammenhang mit der Projektentwicklung können durch das geltende europäische Patent- und Musterrecht sowie entsprechende Bestimmungen in den Ausschreibungsunterlagen geschützt und so die Gerechtigkeit während der Konzeptionsphase sichergestellt werden.

Um das Verfahren der Auftragsvergabe zu verbessern und die Bedenken der Privatwirtschaft in den Ausschreibungsunterlagen zu berücksichtigen, empfahl die Gruppe die Durchführung von "Projektentwurfswettbewerben" mit finanziellen Anreizen für die jeweils besten Vorschläge, wodurch wertvolle Beiträge des Privatsektors bereits in einer frühen Phase eines ÖPP-Projekts berücksichtigt werden könnten (siehe Artikel 13 der Richtlinie 92/50/EWG sowie Artikel 23 der Richtlinie 93/38/EWG). Dies wäre ein Ansporn für mögliche Bieter, da sie hierüber zumindest einen Teil ihrer Kosten für die Erstellung eines Projektentwurfs decken könnten und die Auswahl der besten Ideen auf einer einheitlichen Grundlage erfolgen würde.

Durch die "Projektentwurfswettbewerbe" könnte die verantwortliche Behörde allgemeine Entscheidungen über die Projektgestaltung treffen. Anschließend könnte sie die Konzessionsvergabe auf der Grundlage einer ehrgeizigen, aber realistischen Projektbeschreibung vorbereiten und in einer zweiten Phase auf der Grundlage von Bau-/Betriebsvorschlägen Ausschreibungsunterlagen an interessierte Konzessionäre übermitteln.

2.2 Wettbewerbspolitik

Die Anwendung der Wettbewerbsregeln hat bei einigen möglichen ÖPP-Partnern zu Verwirrung und Unsicherheit geführt. Im Bemühen um größere Klarheit schlug die Gruppe eine Änderung der Leitlinien für die Anwendung der Wettbewerbsregeln bei Verkehrsprojekten vor, die im Bericht der Kommission an den Europäischen Rat in Madrid [KOM (95) 571 vom Dezember 1995, Anhang II] enthalten waren.

*** Zugangsrechte und Kapazitätsreservierung**

Parallel zu der vorliegenden Mitteilung wird die Kommission eine Mitteilung³ zur Verdeutlichung der bestehenden Leitlinien für neue Eisenbahninfrastrukturprojekte vorlegen.

In dieser Mitteilung über wettbewerbsspezifische Aspekte wird ein Versuch gemacht, die in Bezug auf Kapazitätsreservierung geltenden EG-Rechtsvorschriften zu verdeutlichen. Ebenso sollen darin in gewisser Weise die Forderungen nach einer

³ Erläuterung der Empfehlungen der Kommission zur Anwendung der Wettbewerbsregeln auf neue Verkehrsinfrastrukturprojekte [KOM(97) ...]

möglichst hohen Rentabilität von Eisenbahnprojekten einerseits und der Gewährleistung des freien Zugangs zur Infrastruktur andererseits miteinander in Einklang gebracht werden.

Obwohl die Leitlinien die Anwendung der Wettbewerbsregeln klarstellen, ist jeder Fall aufgrund des komplexen und häufig ganz eigenen Charakters von großen Verkehrsinfrastrukturprojekten einzeln zu untersuchen. Frühzeitige Beratungen mit den Kommissionsdienststellen, insbesondere im Hinblick auf die Wettbewerbsregeln, sind daher ratsam.

Um eingehendere Diskussionen zu fördern und umfangreichere Informationen und Ratschläge zu den verschiedenen damit verbundenen Aspekten zu erhalten, sind alle Interessierten (sowohl aus dem öffentlichen als auch aus dem privaten Sektor) aufgerufen, die zuständigen Dienststellen der Kommission bei der Projektentwicklung so früh wie möglich zu kontaktieren.

*** Staatliche Beihilfen**

Der Auf- und Ausbau einer Verkehrsinfrastruktur durch den öffentlichen Sektor ist ein Bestandteil der Wirtschaftspolitik. Er unterliegt deshalb normalerweise nicht den EG-Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen, vorausgesetzt, daß die Infrastruktur offen für den freien Wettbewerb in Übereinstimmung mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften ist⁴. Wenn der Staat Infrastruktur in Partnerschaft mit dem privaten Sektor finanziert, unterliegt das Projekt unter Umständen einer Prüfung im Hinblick auf seine Vereinbarkeit mit den Vorschriften über staatliche Beihilfen. In solchen Fällen kann jedoch die staatliche Unterstützung häufig so gestaltet werden, daß sie den EG-Rechtsvorschriften über staatliche Beihilfen entspricht. Eine der besten Möglichkeiten diese Vereinbarkeit zu gewährleisten, ist eine nichtdiskriminierende und rein wettbewerbsorientierte Ausschreibung, die allen bestehenden und potentiellen Wettbewerbern offensteht. Damit wird gewährleistet, daß die Beteiligung der öffentlichen Hand dem für die Realisierung des Projekts erforderlichen Minimum entspricht. Frühzeitige Beratungen mit den zuständigen Dienststellen der Kommission sind wünschenswert, um sicherzustellen, daß ein Projekt bis ins Detail mit den Rechtsvorschriften der Gemeinschaft vereinbar ist.

⁴ In manchen Fällen können Fragen im Zusammenhang mit dem intermodalen Wettbewerb auftreten. Die Kommission ist der Auffassung, daß sich solche Fragen am besten mit Hilfe gemeinschaftlicher Rahmenbedingungen für Infrastrukturgebühren regeln lassen. Sie beabsichtigt, hierzu im nächsten Jahr ein Weißbuch vorzulegen.

2.3 Entwicklung von Finanzinstrumenten

Die hochrangige Gruppe empfiehlt strukturell nachrangige Darlehen und Darlehen für das Anlaufen des Projektbetriebs, um Risiken zu mindern, die aus Unwägbarkeiten hinsichtlich des Cash-flows zu Beginn der Betriebsphase resultieren. Des weiteren empfiehlt sie die Förderung des Eigenkapitals, insbesondere des Quasi-Eigenkapitals, für die Finanzierung europäischer Infrastrukturprojekte.

*** Strukturell nachrangige Darlehen und Darlehen für die Anlaufphase des Projekts**

Die Gruppe führte aus, daß viele große Verkehrsinfrastrukturprojekte langfristig rentabel sind, in der ersten Phase direkt nach der Fertigstellung jedoch oft unter geringen Einnahmen leiden, wodurch es schwierig ist, angemessene Finanzierungsformen für Projekte zu finden, die mit begrenzten öffentlichen Mitteln realisiert werden sollen. Zu Beginn des Projektbetriebs sind die Schuldenbelastung und die Schuldendienstverpflichtungen am höchsten, die Einnahmen hingegen am geringsten, und der Betreiber befindet sich in einer überaus ungewissen Situation. Strukturell nachrangige Darlehen und Darlehen für das Anlaufen des Projektbetriebs sind nach Auffassung der Gruppe die am besten geeigneten Instrumente zur Überwindung dieser Schwierigkeiten. Die Kommission merkt an, daß die Weiterentwicklung dieser Instrumente nicht nur innerhalb des privaten Sektors sondern auch im Rahmen der gemeinschaftlichen Finanzeinrichtungen - falls erforderlich und angemessen - durch Unterstützung aus Gemeinschaftsmitteln möglich ist.

Strukturell nachrangige Darlehen sind im Vergleich mit gewöhnlichen Bankschulden gleichrangige Darlehen, haben jedoch längere Laufzeiten (20 - 30 Jahre) und Nachfristen, die es ermöglichen, die Tilgung so lange hinauszuschieben, bis die gewöhnlichen Bankschulden im wesentlichen getilgt sind. Dieses ergänzende Instrument verringert die Schuldentilgungsbelastung, indem es sie über einen längeren Zeitraum "verteilt".

Darlehen für die Anlaufphase des Projekts sind tilgungsfreie Darlehen oder Revolving-Kredite, die die erste Phase des Projekts abdecken. Diese Darlehen werden später zu befristeten Darlehen, die am Sekundärmarkt an Geschäftsbanken verkauft werden können, sobald das Projekt finanziell stabil ist. Diese Form des Darlehens bietet den zusätzlichen Vorteil, daß ein schneller Rückfluß öffentlicher Mittel möglich ist. Darüber hinaus würde durch den späteren Verkauf dieser Darlehen die Entstehung eines Sekundärmarktes für TEVN-Darlehen gefördert, wodurch wiederum Geschäftsbanken als neue Kapitalgeber angezogen würden.

Die Kommission weist darauf hin, daß strukturell nachrangige Darlehen in begrenztem Umfang von der EIB - zusammen mit dem EIF - bereits angeboten worden sind. Sie ersucht EIB und EIF nunmehr, in direkter Zusammenarbeit mit Kapitalgebern aus dem Kreis der Geschäftsbanken den Umfang derartiger Darlehen zu erhöhen und Darlehen für die Anlaufphase von Projekten zu entwickeln.

Anläßlich des Europäischen Rates von Amsterdam wurde die EIB dringend aufgefordert, ihr Konzept für die Vergabe von Krediten mit sehr langer Laufzeit auf Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere die in Essen festgelegten vorrangigen Projekte, auszudehnen. Die Kommission begrüßt die Empfehlungen der hochrangigen Gruppe und schlägt vor, daß in bestimmten Fällen in Betracht gezogen werden sollte, von der Forderung nach einer vollen Garantie für die Gewährung von TEN-Krediten abzurücken. Der TEVN-Haushalt kann in dieser Hinsicht - falls erforderlich und angemessen - über Zinssubventionen und Beiträge zu Bürgschaftsprämien eine unterstützende Rolle spielen.

*** Nachrangige Verbindlichkeiten und Eigenkapital**

Die Gruppe verwies darauf, daß in Europa Finanzinstrumente für die Bereitstellung von nachrangigen Verbindlichkeiten oder "Mezzanine"-Finanzierungen für Infrastrukturinvestitionen begrenzt sind und Infrastrukturprojekte nicht von der Finanzierungskapazität institutioneller Investoren, z.B. Versicherungsgesellschaften, profitieren können. Die Kommission teilt die Auffassung, daß eine ausgewogene Finanzstruktur mit einem "robusten" Verhältnis zwischen Eigenkapital und nachrangigen Verbindlichkeiten für große Infrastrukturprojekte von entscheidender Bedeutung ist, um höhere Bankkredite zu erhalten. In der Gemeinschaft sind derartige Finanzierungsmöglichkeiten bisher äußerst begrenzt. Dies scheint einen erheblichen Marktnachteil bei der Infrastrukturfinanzierung zu ergeben.

"Mezzanine"-Finanzierungen (d.h. nachrangige Verbindlichkeiten oder Quasi-Eigenkapital) dienen zur Deckung des Projektrisikos und sind Eigenkapital übergeordnet, gegenüber Bankschulden jedoch nachgeordnet; sie ergänzen das Eigenkapital und füllen die "Lücke" zwischen Eigenkapital und Bankschulden. Damit ergibt sich ein Finanzpolster über das Eigenkapital hinaus, wodurch sich höhere Bankkredite für Projekte erzielen lassen. Bei einer beträchtlichen Zahl von Infrastrukturprojekten könnten nachrangige Verbindlichkeiten als der erforderliche Katalysator für das Anlaufen der Projektfinanzierung dienen.

Eigenkapital umfaßt alle Mittel, die die Beteiligten in einem Projekt zu riskieren bereit sind. Es bildet den Grundstein für das Finanzierungspaket und erlaubt die Anhebung des Kreditrahmens, da es gegenüber allen Formen der Schuldenfinanzierung nachrangig ist. Die Bereitstellung von Eigenkapital ist daher die grundlegende Voraussetzung für den Erfolg einer ÖPP.

Es könnte dahingehend argumentiert werden, daß sich derartige Finanzinstrumente im Laufe der Zeit mit der wachsenden Zahl der zu finanzierenden Projekte automatisch entwickeln werden. In der Praxis behindert der Mangel an derartigen Instrumenten jedoch die rechtzeitige Entwicklung von TEN-Projekten. Daher hält die Kommission Maßnahmen zur Förderung dieser Finanzinstrumente für erwägenswert. Sie beabsichtigt, die Einrichtung eines auf TEN ausgerichteten "Mezzanine"-Fonds in Zusammenarbeit mit der EIB und dem EIF zu prüfen. Er sollte als Katalysator dienen und die Beteiligung institutioneller Investoren an der TEN-Finanzierung fördern können, sobald sich auf dem Markt die Überzeugung durchsetzt, daß die Projekte rentabel sind. Der Fonds könnte die Form einer

zeitbegrenzten ÖPP annehmen, wo institutionelle Investoren den Hauptteil des Kapitals beitragen: jegliche Beteiligung der Gemeinschaft würde innerhalb von bestehenden Obergrenzen der finanziellen Perspektiven bleiben. Sondierungsgespräche mit den Finanzmärkten über die Einrichtung eines ÖPP-„Mezzanine“-Fonds hat die Kommission bereits eingeleitet.

2.4 Aktive Wege zur Projektförderung auf EU-Ebene

Innovative Möglichkeiten zur Unterstützung von TEN-Projekten durch den öffentlichen Sektor im Rahmen von öffentlich-privaten Partnerschaften sollten untersucht werden. ... Die Kommission sollte mit der technischen Unterstützung der EIB und des EIF Initiativen ... entwickeln, um eine optimale und abgestimmte Verwendung der öffentlichen Mittel sicherzustellen, die durch den TEN-Haushalt und die Finanzeinrichtungen der Gemeinschaft bereitgestellt werden. Initiativen dieser Art müßten natürlich von den Mitgliedstaaten mitgetragen werden.

Die Kommission unterstützt diese Empfehlung, möchte jedoch hervorheben, daß sie - in Zusammenarbeit mit EIB und EIF - zwar die Initiative ergreifen kann, jedoch berücksichtigen muß, daß für die Infrastrukturentwicklung in erster Linie die Mitgliedstaaten verantwortlich sind. Jede Maßnahme in diesem Bereich erfordert somit die uneingeschränkte Unterstützung der betroffenen Mitgliedstaaten. Die Kommission sieht zwei positive Effekte einer stärkeren Initiative ihrerseits:

- (1) eine Katalysatorwirkung im Hinblick auf die frühzeitige Einbeziehung des privaten Sektors in den Projektentwurf, wodurch - besonders bei grenzüberschreitenden Projekten - eine Zusammenführung der wichtigsten Projektbeteiligten erreicht und der Entwicklungsimpuls aufrechterhalten werden kann;
- (2) die Gewährleistung einer koordinierten und auf jedes einzelne Projekt optimal abgestimmten Förderung durch gemeinschaftliche Finanzinstrumente, wodurch der Nutzen dieser Instrumente maximiert werden könnte. Darüber hinaus wäre eine optimale Kombination der verfügbaren Finanzinstrumente - z.B. die stärkere Verwendung bestimmter Arten der Gemeinschaftsförderung wie die Finanzierung von Prämien für EIF-Bürgschaften - möglich.

Ein solches Konzept kann nur in ganz bestimmten Fällen verfolgt werden. Es erfordert die Bestimmung geeigneter Projekte, die von den Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Kommission vorzunehmen ist. Anschließend müßten die an der jeweiligen Projektprüfung beteiligten Mitgliedstaaten eine feste Verpflichtung im Hinblick auf eine ÖPP eingehen. Dieses Vorgehen ist in jeder Projektphase möglich, sofern die Einbeziehung privater Partner bereits erfolgt oder vorgesehen ist.

Eines der im Zusammenhang mit der TEN-Entwicklung festgestellten Probleme ist das relativ langsame Fortschreiten einiger der in Essen gebilligten Projekte. Diese 14 Projekte sind im Anhang zu den TEN-Leitlinien aufgeführt, die das Europäische

Parlament und der Rat am 23. Juli 1996 verabschiedet haben⁵. Sie waren auch Gegenstand der Europäischen Ratstagungen von Cannes (Juli 1995) und Amsterdam, wo die EIB aufgefordert wurde, den Umfang ihrer langfristigen Darlehen für Infrastrukturnetze, insbesondere für die vorrangigen "Essener Projekte", zu erhöhen. Diese Projekte bilden somit einen natürlichen Ausgangspunkt für die Bestimmung geeigneter Vorhaben; dies gilt vor allem für Projekte, die sich in einer Phase befinden, in der ein Eingreifen des privaten Sektors machbar, jedoch noch nicht unbedingt erforderlich ist. Das ÖPP-Konzept ist allerdings auch für eine sehr große Zahl von TEN-Infrastrukturprojekten - wenn auch teilweise von relativ bescheidenem Ausmaß - geeignet, da sie dazu beitragen könnten, Mittel der öffentlichen Hand für die Projekte bereitzustellen, bei denen der größte Bedarf besteht.

Welche Form die Gemeinschaftsbeteiligung genau annehmen wird, sollte von den einzelnen Fällen abhängen. Bei Projekten, die sich noch in einer sehr frühen Phase befinden, könnte eine Möglichkeit darin bestehen, zusammen mit den Mitgliedstaaten Projektentwurfswettbewerbe für private Unternehmen zu veranstalten oder die wichtigsten Beteiligten zusammenzubringen, um die Entscheidungsprozesse zu erleichtern. Darüber hinaus würde eine Möglichkeit zur optimalen Nutzung der Finanzinstrumente der Gemeinschaft bei der Festlegung des Finanzierungspakets geschaffen. In diesem Zusammenhang dürfte auch die Einbeziehung von EIB und EIF in die Beratungen von großem Nutzen sein.

Alle Fragen und Probleme könnten dann auf einer realen und konkreten Grundlage angegangen und der Bedarf an spezifischen Gemeinschaftsmaßnahmen für jeden einzelnen Fall geprüft und bestimmt werden.

Im Zusammenhang mit dem TEVN-Haushalt enthält die Verordnung (EG) Nr. 2236/95⁶ in Artikel 6 (Kriterien für die Auswahl der Vorhaben) Absatz 3 zweiter Gedankenstrich die Bestimmung, wonach bei der Entscheidung über die Gewährung des Gemeinschaftszuschusses auch "... die stimulierende Wirkung der gemeinschaftlichen Förderung auf die öffentliche und private Finanzierung" Berücksichtigung finden sollte. Die Einbindung privaten Kapitals in ein Projekt ist also bereits als eine der bei der finanziellen Unterstützung zu betrachtenden Komponenten ausgewiesen.

Die Kommission beabsichtigt, diese Bestimmung in vollem Umfang zu nutzen, und ist bereit, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, daß für alle Projekte, bei denen die Möglichkeit einer ÖPP geprüft oder eine derartige Partnerschaft bereits entwickelt wird, angemessene Gemeinschaftszuschüsse aus dem TEVN-Haushalt und ggf. anderen Quellen bereitgestellt werden. Dies erfordert die Einhaltung bestimmter Verfahren, z.B. die Vorlage sämtlicher Entwürfe für finanzielle Unterstützungsmaßnahmen bei dem für die TEN-

⁵ Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes

⁶ Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze

Gemeinschaftszuschüsse zuständigen Ausschuß. Darüber hinaus findet Artikel 129 d Absatz 2 EG-Vertrag Anwendung: "... Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates betreffen, bedürfen der Billigung des betroffenen Mitgliedstaats".

Die Beteiligung einer ausreichend großen Zahl redlicher Bieter an den verschiedenen Ausschreibungen (einschließlich möglicher "Projektentwurfsausschreibungen") ist von zentraler Bedeutung, wenn die eingesetzten Mittel gut genutzt werden sollen. Die bei der Erstellung von Angeboten für große Infrastrukturprojekte entstehenden hohen Kosten sind jedoch ein großes Hindernis für eine möglichst breite Beteiligung. Die Kommission will daher prüfen, ob die Möglichkeit einer Bezuschussung der in die engere Wahl kommenden Bieter - in diesen Fällen aus dem TEVN-Haushalt - besteht. Die Vergabe derartiger Zuschüsse müßte natürlich strengen Qualitätskriterien unterliegen.

Die Kommission wird ferner überlegen, ob bei einem eventuellen Vorschlag zur Änderung der Verordnung Nr. 2236/95 gemäß Artikel 19 weitere Möglichkeiten für die Förderung von ÖPP-Projekten aus dem TEVN-Haushalt berücksichtigt werden sollten.

2.5 Netzeffekte, transeuropäischer Nutzen und eine ÖPP-Datenbank

Die Gruppe sprach sich dafür aus, daß bei der Beurteilung von Projekten der transeuropäische Nutzen und der Netzeffekt dieser Projekte berücksichtigt werden sollten. Darüber hinaus sollte die Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, daß die erforderlichen Daten und geeignete Methoden so schnell wie möglich zur Verfügung gestellt werden. Eine europaweite Datenbank aller ÖPP-Projekte könnte für alle an der Infrastrukturentwicklung Beteiligten von großem Nutzen sein, öffentlichen und privaten Investoren wertvolle Informationen über vergangene ÖPP bieten und zur besseren Planung künftiger Projekte sowie zur Kostenreduzierung beitragen. Die Kommission sollte die Einrichtung einer derartigen Datenbank prüfen und aktiv unterstützen.

Der transeuropäische Nutzen und der Netzeffekt sowie deren Auswirkungen auf Umwelt und Sicherheit spielen häufig eine entscheidende Rolle bei der sozioökonomischen Bewertung von Projekten und können die Entscheidungen über deren eventuelle Fortsetzung und die jeweilige Form der Finanzierung durchaus beeinflussen. (Bei der Bewertung von TEN-Projekten müssen die finanziellen und sozioökonomischen Vorteile natürlich gegen die Auswirkungen des transeuropäischen Nutzens und der Netzeffekte auf Umwelt und Sicherheit abgewogen werden.)

Durch eine Bewertung der Netzeffekte von TEN-Projekten würde deren Realisierung vereinfacht, da eine ausgewogenere Verteilung der Kosten, des Nutzens und der Risiken zwischen öffentlichen und privaten Partnern innerhalb der transeuropäischen Netze möglich wäre.

Jede Bewertung des finanziellen und sozioökonomischen Nutzens sowie der Umweltauswirkungen hängt in starkem Maße von zuverlässigen Verkehrsstatistiken ab. Allen Interessierten sollten von den staatlichen Behörden detaillierte und zuverlässige Verkehrsdaten zur Verfügung gestellt werden. Die Gemeinschaft sollte prüfen, ob sich die Verfahren zur Sammlung und Aufbereitung der Daten harmonisieren lassen. Die Kommission beabsichtigt deshalb, in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten ihre Untersuchungen im Hinblick auf gemeinsame Verfahren zu intensivieren. Diese werden gegebenenfalls in das Rahmenkonzept des gemeinschaftlichen statistischen Programms 1998-2002 integriert.

Durch die genaue Aufschlüsselung und Analyse bereits realisierter ÖPP böte eine ÖPP-Datenbank allen an der Infrastrukturentwicklung Beteiligten den Zugang zu den Verfahren sowie den Finanz-, Verwaltungs- und Rechtsstrukturen, die in anderen auf der Grundlage öffentlich-privater Partnerschaften durchgeführten Infrastrukturprojekten angewandt wurden. Die Kommission will die Möglichkeit der Einrichtung einer europaweiten ÖPP-Datenbank prüfen.

3. WEITERE EMPFEHLUNGEN DER HOCHRANGIGEN GRUPPE

Eine Reihe weiterer Empfehlungen der Gruppe betrafen Maßnahmen der Mitgliedstaaten und/oder der Privatwirtschaft. Ausgangspunkt hierfür war die allgemeine Schlußfolgerung, wonach ÖPP-Methoden zur optimalen Nutzung der unternehmerischen und managementspezifischen Fähigkeiten sowie des Kapitals des privaten Sektors und so zum bestmöglichen Einsatz von Finanzmitteln für die Entwicklung der TEN-Infrastruktur beitragen. Zu diesen Empfehlungen möchte die Kommission im folgenden Stellung beziehen.

3.1 Die Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor sollte bei jedem Projekt möglichst frühzeitig einsetzen

Die ausführlichen Beratungen in den Untergruppen haben gezeigt, daß der Nutzen eines Projekts optimiert wird, wenn der private Sektor bereits vor Beginn des Baus und anderer, mit großem Finanzierungsaufwand verbundener Phasen an der Projektplanung und -entwicklung mitwirkt. Bei vielen laufenden Projekten fand diese Einbeziehung jedoch erst statt, als die Bauphase erreicht war, so daß eine flexible Anpassung des Entwurfs an bestimmte Finanzierungszwänge nicht mehr möglich war.

3.2 Der öffentliche Sektor muß bereits in einem frühen Stadium die Projektziele klar und deutlich festlegen

Wenn bei einem Projekt ein Engagement des privaten Sektors angestrebt wird, muß sich auch der öffentliche Sektor selbst zu den verfolgten Zielsetzungen bekennen, sonst kann der mögliche finanzielle Nutzen einer ÖPP nicht in vollem Maße realisiert und die Rentabilität des Projekts gefährdet werden.

3.3 Die Gründung von Ad-hoc-Projektgesellschaften ist oftmals die beste Methode, ... [und] eventuell noch bestehende Hindernisse für die Gründung solcher Projektgesellschaften sollten von den Mitgliedstaaten ausgeräumt werden

Wie im Bericht der Gruppe ausgeführt, bieten Projektgesellschaften einen stabilen Rahmen, in dem die verschiedenen Partner eine vertrauensvolle Arbeitsbeziehung entwickeln können. Insbesondere bei grenzüberschreitenden Projekten, an denen zwei oder mehrere Regierungen beteiligt sind, ist die Einrichtung einer einzigen Gesellschaft, die für das gesamte Projekt die technische, wirtschaftliche und kommerzielle Verantwortung trägt, von besonders hohem Nutzen. Die Kommission empfiehlt die Gründung einer EWIV (Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung) unter Einbeziehung des Privatsektors in der Anfangsphase der Projektentwicklung. In Anbetracht der neuen, durch die Davignon Arbeitsgruppe geschaffenen Möglichkeiten und der beschleunigten Verfahren des in Amsterdam durch den europäischen Rat verabschiedeten Aktionsplans über den Binnenmarkt, hofft die Kommission auf die schnelle Verabschiedung des Statuts der europäischen Aktiengesellschaft (SE). Bei grenzüberschreitenden Projekten besteht Bedarf an einer spezifischen zwischenstaatlichen Kommission. Die Bestimmung einer einzigen Ansprechstelle für private Beteiligte und staatliche Behörden sollte ebenfalls zur Straffung der Projektentwicklung beitragen können.

3.4 Die mit staatlichen Entscheidungen verbundenen Projektrisiken sollten von der öffentlichen Hand getragen werden, ... [und] es wäre sinnvoll, ... gemeinsame Konzepte für die Abgrenzung und die Minderung dieser Risiken zu entwickeln; ... der private und öffentliche Sektor sollte die Risiken tragen, die er am besten bewältigen kann und an deren Bewältigung er das größte Interesse hat

Große Infrastrukturprojekte - so auch die meisten TEN-Vorhaben - erfordern ein beträchtliches Engagement der öffentlichen Hand, insbesondere in den ersten Phasen der Entwicklung, und mangelndes Engagement führt in jedem Fall zu einer deutlichen Kostensteigerung. Zwar ist es verständlich, daß jeder Sektor einen möglichst hohen Anteil am Gesamtrisiko auf den anderen abschieben will, denn Risiko ist immer gleichbedeutend mit Kosten, doch eine ÖPP ist eine Partnerschaft, in der beide Seiten daran interessiert sind, das Risiko zu minimieren. Der Sektor, der dieses Risiko am besten minimieren kann, kann es auch am besten bewältigen. Daher muß die öffentliche Hand die mit politischen Änderungen verbundenen Risiken tragen, während das Verkehrsrisiko normalerweise Sache des Privatsektors ist. Durch eine bessere Aufteilung der Risiken können die vorhandenen Mittel besser genutzt, das Projektmanagement effizienter gestaltet und der Umfang der für die Projektförderung benötigten TEVN-Haushaltsmittel reduziert werden.

3.5 Umweltschutzbelange sollten bei der Projektplanung möglichst frühzeitig berücksichtigt werden

Die Kommission drängt darauf, daß die Mitgliedstaaten die einschlägigen EG-Rechtsvorschriften umsetzen. Wenn die derzeit geplanten Projekte nicht in Übereinstimmung mit diesen Rechtsvorschriften bewertet werden, sind Verzögerungen und Ungewißheiten zu einem späteren, kritischeren Zeitpunkt wahrscheinlich. Die Kommission unternimmt bereits die erforderlichen Schritte, um geeignete Methoden auszuarbeiten, mit denen die in den gemeinschaftlichen Leitlinien für das TEVN geforderte strategische Umweltverträglichkeitsprüfung für das gesamte transeuropäische Verkehrsnetz und die Bewertung der Umweltauswirkungen seiner Korridore vorgenommen werden können. Dadurch werden bereits zu Beginn der Netzplanung Umweltüberlegungen besser berücksichtigt werden können.

3.6 Öffentlich-private Partnerschaften sollten für bestimmte vorrangige [und andere] Projekte vorgesehen werden, ... damit Mittel der öffentlichen Hand für andere [TEN-]Projekte frei werden

Wenn der private Sektor unternehmerische und finanzielle Ressourcen zur Verfügung stellt, die anderenfalls von öffentlicher Seite hätten aufgebracht werden müssen, können diese öffentlichen Mittel natürlich anderweitig verwendet werden. Dadurch ist es wiederum möglich, weitere Projekte mit der erforderlichen öffentlichen Unterstützung zu entwickeln.

4. ANWENDUNG DES ÖPP-KONZEPTS: MÖGLICHE PROJEKTE

Nach Prüfung der an sie unmittelbar gerichteten Empfehlungen, hat die Kommission einen ersten Versuch gemacht, einige schon bekannte TEN-Projekte auszuwählen, bei denen das ÖPP-Konzept erfolgversprechend scheint. Grundlage hierfür waren die Empfehlungen der Gruppe im Hinblick auf Folgemaßnahmen. Ausdrückliches Ziel ist nicht die Erstellung einer neuen Liste von vorrangigen Projekten, sondern vielmehr die Bestimmung möglicher Projekte entsprechend den bereits festgelegten Prioritäten.

Die im Anhang zu dieser Mitteilung aufgeführten Projekte wurden anhand der von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen bzw. auf der Grundlage der Diskussionen, an denen die Kommission beteiligt war, ausgewählt. Dabei wurden insbesondere folgende Auswahlkriterien angewandt:

- (a) das Projekt ist ein volkswirtschaftlich rentables TEN-Projekt bzw. Teil eines anerkannten TEN-Projekts;
- (b) der betroffene Mitgliedstaat hat sich ausdrücklich und fest verpflichtet, das ÖPP-Konzept zu verfolgen;
- (c) mögliche Einnahmen sind bereits von Beginn an abzusehen;
- (d) das Projekt befindet sich in einer kritischen Phase, ist Teil eines Großvorhabens oder betrifft eine grenzüberschreitende Verkehrsachse.

Es ist hervorzuheben, daß dieser Versuch der Projektbestimmung völlig unverbindlich ist. Vorbehaltlich der Billigung der Mitgliedstaaten werden diese und andere mögliche Projekte diskutiert und im Rahmen ständiger Konsultationen mit der Kommission verabschiedet. Die so ausgewählten Projekte werden dann in zwei Gruppen unterteilt: Projekte, die sich in einer frühen Entwicklungsphase befinden, und weiter fortgeschrittene Projekte (siehe Anhang 1). Die Kommission beabsichtigt, bei diesen Projekten in Zusammenarbeit mit der EIB und dem EIF besondere Anstrengungen zur Unterstützung der Mitgliedstaaten zu unternehmen, um somit bereits frühzeitig eine Einigung über ÖPP-Struktur und -Finanzierung zu erhalten.

5. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die hochrangige Gruppe ist zu der Schlußfolgerung gelangt, daß öffentlich-private Partnerschaften einen entscheidenden Beitrag zur Entwicklung der transeuropäischen Verkehrsnetze in Übereinstimmung mit dem Vertrag von Maastricht leisten können. Die Kommission hat dem Rat bereits einen Bericht über die Fortschritte der Arbeiten vorgelegt, die selbst bei den als vorrangig ausgewiesenen Projekten die Erwartungen nicht erfüllt haben. Aus diesem Grund wird sie nunmehr die von der hochrangigen Gruppe ausgesprochenen Empfehlungen annehmen und die dringend erforderlichen Maßnahmen treffen, um die Schaffung einer größeren Zahl von ÖPP für TEN-Projekte zu fördern.

Die Kommission ersucht die anderen Organe, die Empfehlungen der hochrangigen Gruppe zu unterstützen und die Entwicklung von ÖPP zur schnelleren Realisierung von TEVN-Projekten zu fördern. Insbesondere fordert sie die Mitgliedstaaten auf, so schnell wie möglich die Projekte auszuweisen, für die eine ÖPP geeignet wäre.

Die Kommission hält die in den Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegten Prioritäten ein und hat auf der Grundlage der Angaben der Mitgliedstaaten eine Reihe von Projekten oder Teilprojekten bestimmt, bei denen das ÖPP-Konzept angemessen erscheint. Sowohl diese als auch andere, zu einem späteren Zeitpunkt zu bestimmende Projekte, sollen Gegenstand besonderer Bemühungen der Kommission und der anderen Organe sein, um eine frühzeitige Einigung über eine ÖPP-Struktur zu erleichtern, wobei es dem privaten Sektor überlassen werden soll, diese Struktur zu entwerfen. Das genaue Konzept wird jeweils von den Besonderheiten jedes einzelnen Falles abhängen.

Darüber hinaus macht die Kommission die anderen Gemeinschaftsorgane darauf aufmerksam, daß sie

- (1) vorschlägt, überarbeitete Leitlinien für die Anwendung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über das öffentliche Auftragswesen auf Verkehrsinfrastrukturkonzessionen zu erstellen;
- (2) die bestehenden Leitlinien für die Anwendung der EG-Wettbewerbsregeln überprüft hat, um sie deutlicher zu gestalten - eine entsprechende Mitteilung wird dem Rat vorgelegt;
- (3) mit der EIB und dem EIF Beratungen über die mögliche Bereitstellung von strukturell nachrangigen Darlehen und Darlehen für die Anlaufphase von Projekten aufgenommen hat;
- (4) in Zusammenarbeit mit der EIB und dem EIF mögliche Investoren aus dem privaten Sektor im Hinblick auf die Einrichtung eines auf TEN ausgerichteten "Mezzanine"-Fonds konsultiert;
- (5) zusammen mit der EIB und dem EIF mögliche aktive und innovative Wege zur Förderung von TEN-Projekten prüfen wird;

- (6) verschiedene Verfahren zur Bewertung des Nutzens eines Projekts auf europäischer Ebene (auch in Hinblick auf strategische Gesichtspunkte im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeit) sowie deren Einsatz bei der Beurteilung des Umfangs der TEN-Finanzierung prüfen und die Möglichkeit untersuchen wird, eine Datenbank über öffentlich-private Partnerschaften bei Verkehrsinfrastrukturprojekten einzurichten;

Ferner werden die Mitgliedstaaten dringend aufgefordert, sich intensiv um die Umsetzung der an sie gerichteten Empfehlungen zu bemühen. Die Kommission hofft, daß die Mitgliedstaaten in diesem Zusammenhang:

- (1) versuchen werden, den privaten Sektor so früh wie möglich in die Entwicklung von Infrastrukturprojekten einzubeziehen;
- (2) daran arbeiten werden, eventuell noch bestehende Hindernisse für die Gründung von Ad-hoc-Projektgesellschaften, insbesondere bei Eisenbahnprojekten, auszuräumen;
- (3) die Reform ihrer Eisenbahngesellschaften in Übereinstimmung mit dem Weißbuch der Kommission vorantreiben werden;
- (4) soweit wie möglich mit dem privaten Sektor zusammenarbeiten werden, um sowohl neue als auch bestehende Finanzinstrumente zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten zu entwickeln bzw. weiterzuentwickeln;
- (5) Umweltüberlegungen bei ihren Planungen so früh wie möglich berücksichtigen werden.

Bisher ausgewählte Projekte, die sich für öffentlich-private Partnerschaften eignen:

Hochgeschwindigkeitszug Süd: der Abschnitt Madrid-Barcelona wurde von der Untergruppe II als mögliche ÖPP vorgeschlagen, wobei der private Sektor den Gleisoberbau und den Betrieb übernehmen soll; eine weitere ÖPP ist für den Abschnitt Figueres-Perpignan vorgesehen, für den bereits eine formelle Vereinbarung zwischen den Regierungen Spaniens und Frankreichs im Hinblick auf ein Konzessionsmodell besteht;

Hochgeschwindigkeitszug Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London: für den niederländischen Abschnitt wird von den zuständigen Behörden die Möglichkeit einer ÖPP für die Betriebsphase geprüft.

Projekt Brenner-Tunnel: hier ist die Einrichtung einer ÖPP für den Basistunnelabschnitt (Bau- und Betriebskonzession) geplant und in Kürze wird eine EWIV gegründet, die sowohl für die technische Projektplanung als auch für die juristische und betriebswirtschaftliche Analyse zur Vorbereitung der ÖPP verantwortlich sein soll;

Flughafen Berlin (neu): es wird die Möglichkeit der Erstellung eines "Ad-hoc-Pakets" für rechtliche und finanzielle Fragen geprüft;

Projekt Semmering-Tunnel (Teil der Pontebbana-Achse zwischen Österreich und Italien): es läuft das Ausschreibungsverfahren für eine BOOT-Konzession (build, own, operate, transfer);

Bahnverbindung Piräus-Athen.

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, zusätzliche Projektvorschläge einzureichen, die sich für das ÖPP-Konzept eignen. Die Kommission prüft in Zusammenarbeit mit der EIB weitere Projekte im Hinblick auf deren Eignung für das Konzept.