

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr*

**2006/2043(INI)**

31.8.2006

## **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr

für den Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz

zu öffentlich-privaten Partnerschaften und den gemeinschaftlichen  
Rechtsvorschriften für öffentliche Aufträge und Konzessionen  
2006/2043(INI))

Verfasser der Stellungnahme: Paolo Costa

PA\_NonLeg

## VORSCHLÄGE

Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr ersucht den federführenden Ausschuss für Binnenmarkt und Verbraucherschutz, folgende Vorschläge in seinen Entschließungsantrag zu übernehmen:

- A. in Anbetracht der strategischen Notwendigkeit einer infrastrukturellen Anpassung der Union und insbesondere der Infrastrukturen und der Verkehrs- und Logistikdienste - sowohl Verkehrsdienste mit großräumigen Netzen wie die TEN-T als auch punktuelle Dienste wie Häfen und Flughäfen, Plattformen für Logistik und intermodalen Handel und jene in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr (Parkhäuser, regionale Eisenbahn, Stadtbahn, U-Bahn, Autobuslinien und öffentlicher Personennahverkehr) -, die aufgrund des gewaltigen finanziellen Umfangs eine zunehmende Belastung für die Haushalte der Mitgliedstaaten darstellen,
- B. unter Hinweis beispielsweise auf den für die kommenden Jahre zu erwartenden und über die Eigenmittel der Gemeinschaft hinausgehenden hohen Finanzbedarf für die bis zum Jahre 2020 auf 600 Milliarden Euro geschätzten TEN-T-Infrastrukturprojekte, (davon 225 Milliarden Euro allein für 30 vorrangige Projekte, davon 140 Milliarden Euro im Zeitraum 2007-2013), ein Bedarf, der nur unter Rückgriff auf vielfältige Mittel auf der Grundlage zahlreicher öffentlicher wie privater Quellen unter Ausnutzung der Finanzplanung der „Gemeinschaftsbeihilfen“ gedeckt werden kann,
- C. unter Hinweis auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze im Bereich Transport und Energie (KOM(2004)0475), mit dem die öffentlichen Investitionen in diesem Bereich in Verbindung mit einer Anhebung des gemeinschaftlichen Ko-Finanzierungssatzes angekurbelt werden sollen,
- D. unter Hinweis auf die bei den Behörden einiger Mitgliedstaaten im Laufe der Jahre gesammelten Erfahrungen sowohl mit "vertraglichen" als auch mit "institutionellen" öffentlich-privaten Partnerschaften im Bereich von Verkehrsprojekten, insbesondere auf der Grundlage von Konzessionen als einer Möglichkeit für die öffentliche Hand, den Geldwert öffentlicher Mittel zu optimieren und die Risiken mit privaten Partnern zu teilen,
- E. in der Erwägung, dass diese Entwicklung unterschiedliche Erscheinungsformen annimmt, die von Fall zu Fall die Anwendung spezifischer gemeinschaftlicher Grundsätze und Normen erfordern, und zu einer Reihe von Vorschriften geführt hat, die sich zwar weiterentwickeln sollten, aber einen gewissen Rahmen erfordern,
- F. in der Erwägung, dass die öffentlich-privaten Partnerschaften durch die Nutzung von Mechanismen zur Risikoteilung zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor zu einer Steigerung der Qualität und der Kontinuität des öffentlichen Dienstes beitragen können und müssen,
- G. in der Erwägung, dass es mit Blick auf eine maximale Effizienz und Wirksamkeit der Ausgaben für Verkehrsinfrastrukturen dennoch nötig ist, anhand transparenter Verfahren in den Bereichen Marktbeanspruchung, Ausschreibungen und Auftragsvergabe eine

möglichst umfassende Beteiligung des Privatsektors an der Planung, am Bau, der Bewirtschaftung und Finanzierung der Infrastrukturen zu fördern,

- H. in der Erwägung, dass Eurostat bei der Analyse der Definition der wichtigsten Risikokategorien (in den Bereichen Bau, Verfügbarkeit und Nachfrage) das Kriterium der Auswirkungen der ÖPP-Maßnahmen auf die nationale Rechnungsführung der Mitgliedstaaten identifiziert,
- I. in der Erwägung, dass im Rahmen von ÖPP öffentliche Unternehmen und Einrichtungen gegebenenfalls nicht für Gemeinschaftsbeihilfen in Frage kommen, weil sie keine Baukosten zu tragen haben, während Privatunternehmen und -einrichtungen für die gleichen Beihilfen ebenfalls nicht in Frage kommen können, weil sie zur Begleichung der Baukosten „Verfügbarkeitszahlungen“ erhalten,
- J. in der Erwägung, dass die Planungs-, Entscheidungs- und Bauphasen von TEN-Projekten weit über den Finanzrahmen fort dauern können, nach dessen Maßgabe Beihilfen gewährt werden,
  - 1. ist der Auffassung, dass die Kommission ein Rechtsinstrument annehmen sollte, das Leitlinien festlegt, um die bestehenden Rechtsvorschriften und Grundsätze sowie die Definitionen und grundlegenden Ansätze zusammenzubringen, die den verschiedenen Arten der in Europa vorhandenen öffentlich-privaten Partnerschaften zugrunde liegen und die sowohl auf „vertragliche“ als auch auf „institutionelle“ ÖPP anwendbar sind, um die Einhaltung der Grundsätze der Gleichbehandlung und der Einheitlichkeit unter den Mitgliedstaaten zu gewährleisten, während den Mitgliedstaaten und ihren lokalen Gebietskörperschaften gemäß dem Grundsatz der Subsidiarität größtmögliche Freiheit bei der Festlegung der Einzelheiten der vertraglichen bzw. institutionellen Vereinbarungen eingeräumt wird;
  - 2. vertritt die Auffassung, dass das Rechtsinstrument zu den institutionellen und vertraglichen ÖPP sich der Erstellung einer Liste der „bewährten Vorgehensweisen“ und der „zu untersagenden Vorgehensweisen“ in Bezug auf ÖPP, vor allem in Bezug auf die Phase der Auswahl des privaten, öffentlichen oder gemischten Vertragspartners, widmen und die Fälle der Anwendung des sogenannten „In-house-Phänomens“ definieren muss;
  - 3. vertritt die Auffassung, dass im Falle der vertraglichen ÖPP der öffentliche Bereich im Vorfeld der Einleitung eines ÖPP-Projekts zunächst einen Vergleich im Bereich des öffentlichen Sektors und eine Kosten-Nutzen-Analyse benötigt; vertritt ferner die Ansicht, dass für diese Kategorie der ÖPP, die weiter als ein Konzessionsvertrag aufzufassen sind und auch jene Verträge umfassen, die die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zum Gegenstand haben, für die Infrastrukturarbeiten erforderlich waren und bei denen der überwiegende Teil der Einnahmen des Konzessionärs aus Direktzahlungen der öffentlichen Verwaltungen stammt, das Rechtsinstrument, das die Leitlinien festlegt, die Phase der Wahl des privaten Vertragspartners betreffen und einige unverbindliche Beispiele bewährter Vorgehensweisen für öffentliche Behörden und private Anbieter anführen sollte; ist der Auffassung, dass diese Leitlinien auch Einzelheiten zu den Grundsätzen des Vertragsrahmens im Anschluss an die Ausschreibung des Vertrags enthalten und über einen präskriptiven Ansatz verfügen sollten, in dessen Rahmen angegeben ist, welche Verhaltensweisen oder vertraglichen Bestimmungen mit den

Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts in Konflikt geraten oder geraten können; ist ferner der Ansicht, dass diese Leitlinien zu einer ausgewogenen und gerechten Aufteilung der Gewinne und Risiken zwischen öffentlichen und privaten Partnern beitragen und einem unannehmbaren Schaden für die Öffentlichkeit vorbeugen; vertritt schließlich die Auffassung, dass die Kommission Beispiele bewährter Vorgehensweisen für die Verteilung des Risikos zwischen öffentlichem und privatem Bereich vorlegen sollte;

4. betont, dass der Begriff „Interessenskonflikt“ auf Unionsebene im Interesse einer ausgewogenen und gerechten Risikoteilung genau definiert werden sollte;
5. vertritt die Ansicht, dass es bezüglich der institutionellen ÖPP in Anbetracht der derzeitigen Rechtsunsicherheit insbesondere aufgrund der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Gemeinschaften zu den „Mischunternehmen“ (Urteil vom 11. Januar 2005 in der Rechtssache C-26/03, Stadt Halle und RPL Lochau) notwendig erscheint, sie auf der Grundlage einer Beurteilung der diesbezüglichen Erfahrungen einzelner Mitgliedstaaten durch ein besonderes Rechtsinstrument rechtlich abzusichern, um die anzuwendende Rechtsnorm und die Verbindung zwischen den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften und Grundsätzen im Bereich des Gesellschaftsrechts, des Wettbewerbsrechts und des Auftragswesens zu klären; vertritt ferner die Ansicht, dass dieses Instrument die im Urteil vom 18. November 1999 in der Rechtssache C-107/98, Teckal, festgelegten Kriterien, den Grundsatz der freien Verwaltung der örtlichen Gebietskörperschaften und die ausschließliche Zuständigkeit der Mitgliedstaaten, insbesondere im Bereich der Eigentumsregelungen, beachten sollte; vertritt schließlich die Auffassung, dass dieses Instrument auch zwischen dem für die Tätigkeiten von Mischgesellschaften von allgemeinem Interesse geltenden Rechtssystem und dem für Mischgesellschaften von privatem Interesse geltenden Rechtssystem unterscheiden müsste;
6. wünscht, dass die Technik des Zusammenschlagens der Konzessionen, die eine Finanzierung nicht rentabler Landesentwicklungsinfrastrukturen durch die Dividenden rentabler Infrastrukturen ohne übermäßige Inanspruchnahme des öffentlichen Haushalts ermöglicht, derzeit aber durch die Anwendung der Richtlinie über das Auftragswesen beeinträchtigt ist, in jeder Hinsicht als originelle Form der öffentlich-privaten Partnerschaft betrachtet und rechtlich als solche abgesichert wird;
7. bekundet seine Hoffnung, dass die nach den Grundsätzen einzelstaatlicher Rechnungsführung vorzunehmende buchhalterische Bearbeitung der ÖPP-Verträge die Möglichkeit bietet, unter Beachtung der in Maastricht festgelegten Defizit- und Kreditbestimmungen die Finanzierung der infrastrukturellen Anpassung der EU zu begünstigen (Pressemitteilung STAT/STAT/18);
8. wünscht, dass in Bezug auf die Tätigkeit „institutioneller“ ÖPP (beispielsweise Mischgesellschaften) die Festlegung des privaten Partners auf der Grundlage öffentlicher Verfahren erfolgt und dass im Rahmen eines solchen Verfahrens auch jene Kriterien festgelegt werden, die die späteren Geschäftsbeziehungen zwischen der Mischgesellschaft und deren privatem Partner regeln werden (Problem der „doppelten Ausschreibung“);
9. fordert die Kommission auf, mit Hilfe der Gemeinschaftskontrolle der staatlichen Beihilfen darauf zu achten, dass die Gewährung von Beihilfen keine Diskriminierungen

zwischen den Wirtschaftsakteuren beinhaltet, und zwar unabhängig davon, ob es sich dabei um private, öffentliche oder gemischte Akteure handelt;

10. betont, dass zusätzlich zur Erfüllung der Forderungen des Eurostat-Beschlusses zur buchhalterischen Behandlung öffentlich-privater Partnerschaften weitere Wege zur Quantifizierung der Risiken im Zusammenhang mit Projekten aufgezeigt werden sollten, um einer möglichen Umgehung der Maastricht-Kriterien vorzubeugen;
11. ist der Ansicht, dass die Hebelwirkung der öffentlich-privaten Partnerschaften erheblich zunehmen wird, wenn im Vergleich zu den 600 Millionen € während der laufenden Finanziellen Vorausschau während des nächsten Finanzrahmens (2007-2013) 2.907 Millionen € jährlich an EU-Mitteln für TEN-T zur Verfügung stehen werden, verbunden mit einem besonderen Garantiefonds für Darlehen mit Bezug auf die besonderen Bedürfnisse von öffentlich-privaten Partnerschaften und auf höhere Obergrenzen für den Beitrag der Union zu TEN-T-Projekten;
12. fordert die Kommission und die Europäische Investitionsbank auf, ihren Sachverstand gemeinsam zu bündeln und ihn besonders in jenen Ländern einzusetzen, in denen die Behörden mit öffentlich-privaten Partnerschaften noch nicht vertraut sind;
13. ist der Überzeugung, dass eine Überprüfung der derzeitigen Bestimmungen für die Gewährung finanzieller Gemeinschaftsbeihilfen im Rahmen von ÖPP-Projekten notwendig ist, um Hindernisse für eine effiziente Verwendung dieser Art von Beihilfe aus dem Weg zu räumen.

