

**SV**

**SV**

**SV**



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 19.11.2009  
KOM(2009) 615 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,  
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT  
REGIONKOMMITTÉN**

**Främjande av privata och offentliga investeringar i syfte att bidra till en ekonomisk  
återhämtning och långsiktig strukturanpassning utveckling av offentlig-privata  
partnerskap**

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,  
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT  
REGIONKOMMITTÉN**

**Främjande av privata och offentliga investeringar i syfte att bidra till en ekonomisk  
återhämtning och långsiktig strukturanpassning utveckling av offentlig-privata  
partnerskap**

**1. INLEDNING**

För att lösa den finansiella och ekonomiska krisen håller EU och dess medlemsstater (för närvarande) på att genomföra ambitiösa återhämtningsplaner som syftar till att stabilisera finanssektorn och begränsa recessionens negativa verkningar både för allmänheten och för den reala ekonomin. Investeringar i infrastrukturprojekt<sup>1</sup> är viktiga när det gäller att upprätthålla den ekonomiska aktiviteten i samband med en kris och för att åstadkomma en snabb återgång till en situation med en hållbar ekonomisk tillväxt. I samband med dessa återhämtningsinsatser kan offentlig-privata partnerskap (OPP) vara en bra metod för att genomföra infrastrukturprojekt, tillhandahålla offentliga tjänster och främja innovationer. Offentlig-privata partnerskap är dessutom mycket användbara för att åstadkomma långsiktiga strukturanpassningar vad gäller infrastruktur och tjänster i och med att de har fördelarna av både ett privat och ett offentligt instrument.

Offentlig-privata partnerskap är en form av samarbete mellan myndigheter och den privata sektorn<sup>2</sup> som har till syfte att modernisera genomförandet av infrastrukturprojekt och tillhandahållandet av strategiska offentliga tjänster. Ett offentlig-privat partnerskap kan t.ex. omfatta finansiering, utformning, konstruktion, renovering, förvaltning och underhåll av en infrastrukturtillgång, eller tillhandahållande av en tjänst som traditionellt sett tillhandahålls av den offentliga sektorn. Även om huvudsyftet med offentlig-privata partnerskap är att åstadkomma bättre fungerande offentliga tjänster genom riskdelning med privata sektorn och tillvaratagande av kunnandet i denna sektor, kan dessa partnerskap även användas för att avhjälpa ett akut tryck på de offentliga finanserna, eftersom de är en källa till extra kapitaltillskott. Det faktum att den offentliga sektorn deltar i ett projekt kan å andra sidan utgöra ett betydande skydd för de privata investeringarna, särskilt på grund av den stabila tillförseln av offentliga medel över en längre tid, och göra att projektet ger betydande sociala och miljömässiga vinster.

På EU-nivå kan offentlig-privata partnerskap<sup>3</sup> ge extra draghjälp åt viktiga projekt när det gäller att uppnå gemensamma mål som t.ex. bekämpning av klimatförändringen, främjande av alternativa energikällor och energi- och resurseffektivitet, skapande av en mer hållbar transportsektor, tillhandahållande av sjuk- och hälsovård av hög kvalitet och till en rimlig kostnad, och till genomförandet av viktiga forskningsprojekt, t.ex. de gemensamma

---

<sup>1</sup> Nästan alla medlemsstater har påskyndat större pågående eller planerade infrastrukturprojekt.

<sup>2</sup> Kommissionen inledde ett samråd om offentlig-privata partnerskap 2004 (KOM(2004) 327) och redovisade därefter resultatet av detta 2005 (KOM(2005) 569).

<sup>3</sup> I den europeiska återhämtningsplanen för Europa anges t.ex. tre offentlig-privata partnerskap, nämligen framtidens fabrik, energieffektiva byggnader och miljövänliga bilar.

teknikinitiativen, som ska ge EU en ledande position inom teknik av strategisk betydelse. Dessa partnerskap kan även främja innovationskapaciteten i EU och förbättra konkurrenskraften för EU:s industri inom sektorer med en betydande tillväxt- och sysselsättningspotential.

En kombination av offentliga och privata insatser och medel kan således bidra till den ekonomiska återhämtningsprocessen och till att utveckla marknader som kan utgöra grunden för EU:s ekonomiska välbefinnande i framtiden. Precis i det läge då en mer systematisk användning av offentlig-privata partnerskap skulle vara till betydande nytta har krisen dock gjort att det blivit svårare att använda dessa instrument. Även om det nu finns vissa tecken på en återhämtning så ligger de projekt som för närvarande håller på att avslutas volym- och värdemässigt på en nivå som väl understiger den nivå som rådde före krisen<sup>4</sup>. Det är således mycket angeläget att man så snabbt som möjligt hittar nya sätt att stödja utvecklingen av offentlig-privata partnerskap.

## 2. ARGUMENT FÖR OFFENTLIG-PRIVATA PARTNERSKAP<sup>5</sup> HUR OCH NÄR KAN DE VARA EFFEKTIVA?

Inom EU har det ingåtts offentlig-privata partnerskap på områdena transporter (väg- och järnvägstransporter)<sup>6</sup>, offentliga byggnader och utrustning (skolor, sjukhus, fängelser)<sup>7</sup> och miljö (vatten/avfallsbehandling, avfallshantering)<sup>8</sup>. Erfarenheterna varierar betydligt mellan olika sektorer och olika länder. Många medlemsstater har endast begränsad erfarenhet av offentlig-privata partnerskap, eller ingen erfarenhet alls. Vad gäller förvaltningen av offentliga tjänster och konstruktion och drift av offentlig infrastruktur på EU-nivå är det fortfarande **relativt ovanligt med offentlig-privata partnerskap** och dessa utgör endast **en begränsad del av de totala offentliga investeringarna**<sup>9</sup>. Vad gäller energi- och telekommunikationsnät står den privata sektorn visserligen redan för en betydande andel av tillhandahållandet av tjänster, men det finns ändå utrymme för fler offentlig-privata partnerskap, t.ex. i samband med utveckling av nödvändig energinfrastruktur i de fall de kommersiella intressena inte investerar tillräckligt<sup>10</sup> och när det gäller fast och trådlös bredbandskommunikation så att man lyckas överbrygga den digitala klyftan och får en snabb övergång till snabb Internettjänst via bredband. Det finns goda belegg för att offentlig-privata partnerskap kan bidra till följande:

---

<sup>4</sup> Antalet offentlig-privata partnerskap som slutförts finansiellt under de första nio månaderna 2009 har minskat med ca 30 % i förhållande till föregående år, både volymmässigt och till antal enligt en studie utförd av Epec (European Policy Evaluation Consortium) (oktober 2009).

<sup>5</sup> Underlaget utgörs av arbete som utförts inom Epec, FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece), IMF, Världsbanken och OECD.

<sup>6</sup> Förenade kungariket, Grekland, Irland, Nederländerna och Spanien: *Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships* (Unece, 2007, s. 20).

<sup>7</sup> Frankrike och Förenade kungariket (samma som föregående).

<sup>8</sup> Den mest utbredda formen av privat deltagande inom miljösektorn har hittills varit koncessioner för offentliga tjänster.

<sup>9</sup> Enligt en global studie som Siemens genomförde 2007 svarar offentlig-privata partnerskap endast för 4 % av alla investeringar i den offentliga sektorn.

<sup>10</sup> Till exempel sammanlänkningsprojekt av marknader, projekt som bidrar till att trygga energiförsörjningen och energiforskningsamarbete.

- **Förbättra genomförandet av projekt.** Offentlig-privata partnerskap har visat sig ge goda resultat när det gäller att hålla tids<sup>11</sup>- och budgetramar<sup>12</sup>. De offentlig-privata projekt inom ramen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) visar att partnerskapsstrukturer med fördel kan användas för olika typer av projekt vad gäller alla transportsätt. Som exempel kan nämnas det 50-åriga tillståndet att bedriva järnvägstrafik på sträckan Perpignan — Figueras, som även gäller för en gränsöverskridande tunnel, liksom den fasta förbindelsen mellan Sverige och Danmark över Öresund och en järnväg för höghastighetståg i Nederländerna. Flera gränsöverskridande offentlig-privata partnerskap håller för närvarande på att planeras inom ramen för TEN-T. Det rör sig bland annat om en järnväg/vägbro mellan Danmark och Tyskland, Seine-Nord-kanalen och ett gränsöverskridande inre vattenvägsprojekt i Frankrike och Belgien.
- **Se till att infrastruktur ger bättre utdelning** genom att dra nytta av de fördelar som fås genom den privata sektorns effektivitet<sup>13</sup>, innovationsförmåga och konkurrenskraft, antingen i form av sänkta kostnader eller av förbättrad kvalitet.
- **Sprida kostnaden för finansieringen av infrastruktur över tillgångens livstid** i syfte att mildra det omedelbara trycket på den offentliga sektorns finanser och göra det möjligt att flytta fram slutförandet av infrastrukturprojekt med ett antal år så att man på så sätt tidigare kan dra nytta av dem.
- **Förbättra riskfördelningen**<sup>14</sup> mellan den offentliga och privata sektorn Under förutsättning att den genomförs på ett rättvist sätt leder riskfördelning till en lägre total projektkostnad.
- **Främja de insatser som görs på områdena hållbarhet, innovation och FoU** i syfte att hitta nya lösningar på de sociala och ekonomiska problem som samhället står inför. Detta är kopplat till den grundläggande mekanism som styr de offentlig-privata partnerskapen:
  - Det är en konkurrensinriktad process. Innovationer (på områdena hårdvara eller system) som ger en konkurrensfördel kommer att främjas.
  - Grunden utgörs av åtaganden från den privata partens sida om att leverera ett resultat som uppfyller vissa tekniska, miljömässiga och sociala krav.
- **Ge den privata sektorn en central roll** i utvecklingen och genomförandet av långsiktiga strategier för större industri-, handels- och infrastrukturprogram.

<sup>11</sup> En nyligen utkommen rapport (oktober 2009) från brittiska National Audit Office (NAO) uppdaterar den tidigare *PFI construction performance report* från 2003. Denna rapport bekräftar att offentlig-privata partnerskap uppvisar bättre resultat än traditionell upphandling m.a.p. budgetramar (65 % bättre än PFI-projekt och tidsramar (69 %). I de fall kostnadsramarna överskreds så berodde detta på myndigheten eller en begäran från tredje part i 90 % av fallen. Dessutom ansåg de viktigaste användarna att 91 % av de slutförda projekten höll god eller ganska god kvalitet vad gäller konstruktion och utformning.

<sup>12</sup> Dessa slutsatser får stöd i en intern EIB-granskning som offentliggjordes 2005 som grundade sig på en detaljerad granskning av 15 offentlig-privata partnerskap: <http://www.bei.europa.eu/projects/publications/evaluation-of-ppp-projects-financed-by-the-eib.htm>

<sup>13</sup> Det framgår av en global studie av effekterna av den privata sektorns deltagande i vatten- och eldistributionen (maj 2009) att den privata sektorn verkligen uppfyllde förväntningarna om en högre arbetsproduktivitet och drifteffektivitet <http://www.ppiaf.org/content/view/480/485/>.

<sup>14</sup> Canoy m.fl. (2001) framhåller att riskfördelningsarrangemang inom ramen för offentlig-privata partnerskap är ett instrument som kan ge båda parter incitament till att bli mer effektiva.

- **Utöka EU-företagens andel av den offentlig upphandlingen på marknader utanför EU.** Tack vare anläggnings- och tjänstekoncessioner av typen bygg-förvalta-avyttra och inrättandet av särskilda enheter kan europeiska offentliga byggentreprenadföretag och allmännyttiga företag vinna stora kontrakt på vissa marknader hos viktiga handelspartner, för t.ex. anläggande och drift av flygplatser, motorvägar, vattenförsörjning och vattenrening.

Offentlig-privata partnerskap ger dessutom möjlighet till att dra till sig privata medel som kan användas tillsammans med offentliga medel. Dessa fördelar är extra betydelsefulla i dagens ekonomiska klimat där medlemsstaterna strävar efter att öka sina investeringar på grund av krisen, samtidigt som de är ytterst medvetna om nödvändigheten av att upprätthålla budgetdisciplinen.

### 3. EU:S BIDRAG TILL OFFENTLIG-PRIVATA PROJEKT

Krisen har satt press på de offentliga finanserna i många medlemsstater och gjort det svårare att anskaffa långsiktigt privat investeringskapital till kapitalintensiva projekt. EU-finansiering genom strukturfonderna, Europeiska investeringsbanken (EIB) eller TEN-T-instrument kan bidra till offentlig-privata lösningar för viktiga investeringar, även i lägen då tillgången på nationella offentliga och privata medel är begränsad. Genom sitt rättliga regelverk påverkar EU dessutom den miljö i vilken de offentlig-privata partnerskapen verkar.

#### 3.1. Gemenskapsregler

Flera olika typer av gemenskapsregler påverkar direkt eller indirekt de offentlig-privata partnerskapen. När det gäller den framtida utvecklingen är det viktigt att man skapar ett lämpligt och ändamålsenligt regelverk, samtidigt som man respekterar den inre marknadens principer.

Det har tidigare funnits farhågor för att medlemsstaternas regeringar skulle kunna använda offentlig-privata partnerskap till att dölja utgifter och ökningar av de offentliga skulderna, vilket i strid med stabilitets- och tillväxtpakten leder till stora framtida kostnader. De skulder som den nuvarande krisen orsakat ger upphov till liknande farhågor. Eurostat har utarbetat regler för **statistikredovisning för offentlig-privata partnerskap**<sup>15</sup> som klart och tydligt anger i vilka fall ett offentlig-privat partnerskaps tillgångar ska redovisas i de offentliga räkenskaperna. Dessa regler innebär att man fördelar de viktigaste riskerna i samband med projektet mellan den berörda staten och det offentlig-privata partnerskapet. I det fall den finansiella risken för projektet huvudsakligen ligger på staten ska partnerskapets tillgångar redovisas i de offentliga räkenskaperna. Med tanke på att den aktuella ekonomiska krisen utövar ett tryck på de offentliga finanserna fordras det för att man ska kunna återupprätta budgetdisciplinen att medlemsstaterna är medvetna om enskilda projekts inverkan på de offentliga finanserna och de därav följande konsekvenserna (underskotts- och skuldjustering).

Offentlig-privata partnerskap grundar sig antingen på ett offentligt kontrakt eller anläggnings- och tjänstekoncessioner. Anläggnings- och tjänstekoncessionerna omfattas av direktiven om

---

<sup>15</sup> Eurostats pressmeddelande (Eurostat News Release) nr 18/2004: Behandling av offentlig-privata partnerskap och ENS 95 Handledning över offentligt underskott och offentlig skuldsättning, 2004 års upplaga: Kapitlet om långfristiga kontrakt mellan offentliga enheter och icke-statliga partner (offentlig-privata partnerskap).

offentlig upphandling om deras värde överstiger gemenskapströsklarna<sup>16</sup>. Tack vare de utförliga ändringar som företogs av EU:s **regelverk på området offentlig upphandling**<sup>17</sup> 2004 så innehåller detta nu en rad olika förfaranden för de upphandlande myndigheterna att använda sig av vid tilldelningen av kontrakt. När det gäller särskilt komplicerade fall ges det i EU-reglerna numera möjlighet att föra en dialog med anbudsgivarna genom att välja en konkurrenspräglad dialog. En sådan dialog kan många gånger vara lämplig i samband med offentlig-privata partnerskap där den upphandlande myndigheten inte är i stånd att i förväg bedöma de tekniska specifikationerna eller att fastställa lämpliga prisnivåer.

**Tjänstekoncessioner** omfattas inte av direktiven om offentlig upphandling utan i stället har det i EG-domstolens rättspraxis fastställts att EG-fördragets principer (t.ex. principerna om öppenhet och likabehandling) även är tillämpliga på tjänstekoncessioner<sup>18</sup>. Det förs för närvarande diskussioner om hur man bäst kan öka öppenheten och likabehandlingen av alla ekonomiska aktörer för att därmed förbättra den rättsliga säkerheten vid tjänstekoncessioner. Kommissionen håller på att utarbeta en konsekvensanalys för att avgöra vilka framtida initiativ som krävs för att skapa ett tydligt och förutsägbart regelverk på detta område.

Det bör slutligen även erinras om att offentlig-privata partnerskap i den mån de avser ekonomisk verksamhet omfattas av konkurrensreglerna, särskilt reglerna för statligt stöd.

### **3.2. Offentlig-privata partnerskap på EU-nivå: fallet med gemensamma teknikinitiativ**

Genom det sjunde ramprogrammet för forskning infördes en ny typ av europeiskt offentlig-privat partnerskap på programnivå, nämligen det gemensamma teknikinitiativet som grundar sig på artikel 171 i EG-fördraget<sup>19</sup>. Detta nya instrument tillkom för att främja europeisk forskning inom områden där de traditionella instrumenten inte är tillräckliga, vare sig till sin art eller till sin omfattning, för att uppnå de eftersträvade målen. De första gemensamma teknikinitiativen avser fem områden, nämligen innovativa läkemedel, flygteknik, bränsleceller och vätgas, nanoelektronik och inbyggda datasystem. Budgetarna för de gemensamma teknikinitiativen varierar mellan en och tre miljarder euro under perioden fram till 2017. När det gäller tre av initiativen (det gemensamma teknikinitiativet för innovativa läkemedel, Clean Sky och det gemensamma företaget för bränsleceller och vätgas) utgörs de offentliga medlen uteslutande av gemenskapsmedel som tillhandahålls via budgeten för de gemensamma teknikinitiativen. När det gäller två andra initiativ (Artemis och Eniac) kombineras de med medel från de deltagande medlemsstaterna eller de länder som är associerade till sjunde

---

<sup>16</sup> När det gäller anläggnings- och tjänstekoncessioner vars värde understiger trösklarna tillämpas fördragets principer (öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering).

<sup>17</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet) (EUT L 134, 30.4.2004, s.1–113). Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster (EUT L 134, 30.4.2004, p. 114–240).

<sup>18</sup> Dom den 26 april 1994 i mål C-272/91, kommissionen mot Italien (Loto), dom av den 9 september 1999 i mål C-108/98, R.I.SAN, dom av 7 december 2000 i mål C-324/98, Telasutria Verlags, dom av den 21 juli 2005 i mål C-231/03, Consorzio Aziende Metano (Coname), dom av den 13 oktober 2005 i mål C-458/03, Parking Brixen, dom av den 6 april 2006 i mål C-410/04, Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) och dom av den 18 juli 2007 i mål C-382/05, kommissionen mot Italien (kommunalt avfall från Sicilien).

<sup>19</sup> Enligt artikel 171 i EG-fördraget kan gemenskapen bilda gemensamma företag eller andra organisationer som krävs för att effektivt genomföra gemenskapens program för forskning, teknisk utveckling och demonstration.

ramprogrammet som tillhandahålls via nationella finansieringsorgan. De privata parter som deltar i projekt som finansieras via de gemensamma teknikinitiativen lämnar sina bidrag till dessa projekt i form av naturabidrag. Både offentliga och privata parter bidrar till driftkostnaderna (de administrativa kostnaderna) för de gemensamma teknikinitiativen.

Dessa partnerskap möjliggör följande:

- Utveckla kommersiellt hållbara lösningar genom att stödja storskaliga internationella forskningsinitiativ inom områden som kan bidra till EU-industrins konkurrenskraft.
- Integrera mål av stor samhälls- eller miljömässig betydelse, t.ex. främjande av alternativa energikällor och en mer effektiv energi- och resursanvändning<sup>20</sup>, stödja mer hållbara transporter, bekämpa klimatförändringen och tillhandahållande av hälso- och sjukvård av hög kvalitet till rimliga kostnader.
- Slå samman och mobilisera (privata, europeiska och nationella) medel och kunnande och minska den uppsplittring som är resultatet av att de finns många olika nationella projekt med likartade eller samma mål.
- Tillvarata kunnande och innovationer i den privata sektorn inom ramen för arrangemang som säkrar en rimlig riskfördelning.

Erfarenheterna från de fem befintliga gemensamma teknikinitiativen efter det att de blivit självgående och fullt fungerande kan tjäna som vägledning för hur man bör gå vidare med nya offentlig-privata partnerskap på forskningsområdet.

### 3.3. Strukturfonder

Offentlig-privata projekt kan delvis finansieras med medel från strukturfonderna. Trots detta är det ännu få medlemsstater som systematiskt utformar program med gemenskapsfinansiering av offentlig-privata strukturer<sup>21</sup>. Det finns en uppfattning om att det är svårt att kombinera olika typer av gemenskapsregler, nationella regler och tidtabeller i ett och samma projekt, vilket har en hämmande effekt. Ett **offentlig-privat partnerskap kan dock många gånger vara den bästa metoden** för genomförandet av ett projekt. De nationella förvaltningarna skulle förmodligen oftare välja att använda sig av offentlig-privata partnerskap när de fattar beslut om finansiering av större projekt om de fick förstärkt institutionell kapacitet och bättre information om hur gemenskapsmedel kan kombineras med offentlig-privata partnerskap.

Harilaos Trikoupis-bron:

Denna bro över Korintiska viken är den längsta hängbron i världen och förbinder Peloponnesos med det grekiska fastlandet. År 1996 beviljade den grekiska staten det fransk-grekiska konsortiet Gefyra S.A. en 42-årig koncession för projektering, konstruktion, användning och underhåll av Harilaos Trikoupis-bron. EU har gett ett betydande ekonomiskt

<sup>20</sup> Offentlig-privata partnerskap kan framför allt användas till främja utvecklingen av det europeiska samarbetet på området energiforskning och stärks genom kommissionens nyligen antagna meddelande om att investera i utvecklingen av teknik med låga koldioxidutsläpp (SET-planen) (KOM(2009)519).

<sup>21</sup> Enligt en undersökning av DG Regionalpolitik har endast sju medlemsstater erfarenhet av offentlig-privata partnerskap med strukturfondsfinansiering.



stöd till detta projekt i form av ett bidrag från Eruf och ett lån från EIB.

Strukturfonderna för perioden 2007–2013 ger medlemsstaterna goda möjligheter att genomföra operativa program med hjälp av offentlig-privata partnerskap i samarbete med EIB, banker, investeringsfonder och den privata sektorn i allmänhet. Initiativ som har till syfte att kombinera strukturfonder och offentlig-privata projekt kan stödja sig på följande initiativ:

- Jaspers<sup>22</sup>, som är en finansieringsmekanism för projektutveckling som inrättats tillsammans med EIB och EBRD (Europeiska banken för återuppbyggnad och utveckling) och har till syfte att tillhandahålla nödvändigt stöd under alla faser av projektcykeln för offentlig-privata infrastrukturprojekt.
- Jessica-initiativet<sup>23</sup> för hållbara investeringar i stadsområden som kan användas för offentlig-privata projekt som ingår i en integrerad plan för stadsutveckling.
- Jeremie-initiativet<sup>24</sup> som ger stöd till nyföretagande och förbättrade finansieringsmöjligheter för företag.

### **3.4. Europeiska investeringsbanken (EIB)**

EIB, som är EU:s finansinstitut för långfristig utlåning, stödjer aktivt effektiva offentlig-privata partnerskap över hela Europa, särskilt på området transportinfrastruktur. Banken har lånat ut närmare 30 miljarder euro till offentlig-privata partnerskap sedan slutet av 1980-talet. EIB är dessutom TEN-T-nätets viktigaste finansiär. Banken förväntas bidra med 14 % av de totala TEN-T-investeringarna under perioden 2007–2013.

EIB-gruppen spelar en viktig roll för EU:s finansiering av innovationer och företag. Tack vare EIB:s expertis och mekanism för finansiering av små och medelstora företag fungerar Europeiska investeringsfonden (EIF) som ett effektivt EU-verktyg för att utveckla nya offentlig-privata partnerskap.

EIB har dessutom tillsammans med kommissionen och medlemsstaterna inrättat det europeiska centrumet för specialistkunskap på området för offentlig-privata partnerskap (Epec), vilket genom nätverkssamarbete och stöd till sina medlemmar ska stärka den offentliga sektorns institutionella kapacitet på området offentlig-privata partnerskap.

Kommissionen kommer att i nära samarbete med EIB och den privata sektorn verka för att EIB:s finansiering ger upphov till ytterligare finansiering, till exempel genom att blanda bidrag från EU:s budget med EIB-lån.

### **3.5. TEN-T-instrument**

Inom ramen för den gällande budgetförordningen för de transeuropeiska näten (TEN) har det införts tre finansieringsinstrument avsedda för TEN-T-projekt. Samtliga dessa har till syfte att öka det privata deltagandet. Dessa nya instrument ska stödja projekt genom att lösa vissa

---

<sup>22</sup> Joint Assistance to Support Projects in European Regions (ett gemensamt stöd till projekt i de europeiska regionerna).

<sup>23</sup> Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (ett gemensamt europeiskt stöd till hållbara investeringar i stadsområden).

<sup>24</sup> Joint European Resources for Micro to Medium Enterprises (gemensamma europeiska resurser för mikroföretag till medelstora företag).

särskilda behov (optimal risköverföring, finansieringskostnader). Förutom att de möjliggör riktade åtgärder så garanterar de dessutom den bästa metoden för att få tillgängliga EU-medel att ge upphov till ytterligare finansiering.

Detta slags stöd på EU-nivå till offentlig-privata projekt har ofta ett mycket större värde än bara själva kapitaltillskottet. Eftersom det även ger uttryck för EU:s politiska vilja så får det ofta finansinstitut att ta en större risk i samband med vissa projekt än de annars hade gjort, vilket innebär att projekten i fråga kan finansieras på förmånligare villkor. Garantier på EU-nivå fungerar på samma sätt.

#### *Lånegarantiinstrument för TEN-T-projekt (LGTT)*

Offentlig-privata partnerskap för TEN-T-projekt som innebär att det är den privata sektorn som löper risken om efterfrågan minskar har ofta svårare att hitta privata finansieringsalternativ till konkurrenskraftiga priser. Lånegarantiinstrumentet för TEN-T-projekt (LGTT) är en garantimekanism som innebär delvis täckning av dessa risker genom att man kompenserar för de intäktsbortfall som inträffar i den inledande fasen av ett projekt då trafikillväxten är lägre än normalt. Detta gör att projektet blir mer ekonomiskt hållbart och får en bättre kreditvärdighet totalt sett. Individuella LGTT-garantier kan fås genom EIB. Tre ordningar för offentlig-privata partnerskap har redan fått stöd via LGTT-mekanismen<sup>25</sup> och fram till 2013 förväntas mellan 25 och 35 TEN-T-projekt ha fått stöd. Bland de planerade projekten märks en höghastighetsjärnväg, en flygplatsexpress, motorvägskoncessioner i några nya medlemsstater och innovativa fraktprojekt.

#### *Bidrag baserade på konstruktionskostnader inom ramen för system med betalning relaterad till tillgänglighet*

Denna särskilda bidragsordning uppmuntrar projektansvariga till att ingå offentlig-privata partnerskap med privata partner i stället för att finansiera uppförandet med offentliga bidrag. TEN-T-bidraget, som kan uppgå till 30 % av den totala konstruktionskostnaden, ska användas av den projektansvarige för att lösa betalningsskyldigheter efter det att projektet slutförts. Detta gör projektet överkomligare för den offentliga sektorn, samtidigt som risköverföringen till den privata partnern bibehålls.

#### *Tillhandahållande av riskkapital — tillskott av eget kapital till TEN-T projekt*

Upp till 1 % eller 80 miljoner euro av TEN-T-budgeten kan användas till investeringar i form av eget kapital eller därmed likställt eget kapital via en särskild infrastrukturfond. Kommissionen håller för närvarande på att undersöka hur detta instrument skulle kunna användas för investeringar i den europeiska 2020-fonden för energi, klimatförändring och infrastruktur (Margueritefonden)<sup>26</sup> som planeras uppgå till 1,5 miljarder euro.

---

<sup>25</sup> Motorvägsordningarna "IP4 Amarante — Villa Real" och "Baixo Alentejo" i Portugal samt det offentlig-privata partnerskapet för A5 Autobahn (A-model) i Tyskland.

<sup>26</sup> Förslaget om inrättande av denna fond för investeringar i grundläggande infrastruktur som är av intresse för EU godkändes av Europeiska rådet i december 2008.

### **3.6. Finansieringsinstrumentet för riskdelning och programmet för konkurrenskraft och innovation**

Finansieringsinstrumentet för riskdelning, som är en innovativ ordning för riskdelning som inrättats av Europeiska kommissionen och EIB gemensamt, och finansieringsinstrumenten inom ramen för programmet för konkurrenskraft och innovation har till syfte att stödja offentlig-privata partnerskap på områdena forskning, teknisk utveckling, demonstration och innovation.

Både riskdelningsinstrumentet och programmet för konkurrenskraft och innovation har fungerat väl.

- Sedan det inleddes i juli 2007 har man inom ramen för riskdelningsinstrumentet godkänt 4,4 miljarder euro i lån till investeringar i FoU och innovation. I den ekonomiska återhämtningsplanen för Europa föreskrivs ett påskyndat genomförande för riskfördelningsinstrumentet.
- I slutet av andra kvartalet 2009 hade det inom ramen för programmet för konkurrenskraft och innovation ingåtts 16 avtal med riskkapitalfonder från 14 olika länder. När det gäller garantiinstrumentet ledde partnerskapen med offentliga och privata organisationer till 16 avtal med finansförmedlare från 10 olika länder. I slutet av första kvartalet 2009 hade över 30 000 små och medelstora företag fått medel från dessa instrument.

### **3.7. Offentlig-privata partnerskap utanför EU**

EU har även gett bidrag till offentlig-privata partnerskap utanför EU. Globala fonden för energieffektivitet och förnybar energi är t.ex. ett offentlig-privat partnerskap som erbjuder riskdelning och samfinansiering till kommersiella och offentliga investerare i utvecklingsländerna. Den finansieras för närvarande av Europeiska kommissionen och den tyska och norska staten och är avsedd för investeringar i private equity-fonder som är specialiserade på investeringar i eget kapital, dvs. finansiering i utbyte mot aktier, i små och medelstora regionala projekt och företag. Inom ramen för utvidgningsprocessen har EU även deltagit i offentlig-privata partnerskap via program som Ispa och Phare. Av denna anledning utarbetade man 2003 riktlinjer som behandlade frågor rörande det externa samarbetet<sup>27</sup>.

I samband med de förhandlingar som kommissionen för med EU:s handelspartner försöker den utverka ökad öppenhet och åtaganden om marknadstillträde för offentlig-privata partnerskap, precis på samma sätt som den gör för vanliga offentliga upphandlingskontrakt när den behandlar offentlig upphandling inom ramen för frihandelsavtal och andra bilaterala avtal. Kommissionens senaste framgång i detta sammanhang är att den lyckats inkludera kontrakt och anläggningskoncessioner av typen bygg-förvalta-avyttra i det kommande frihandelsavtalet med Sydkorea. Detta gäller även för de förhandlingar som förs med tredjeländer som är parter i WTO:s avtal om offentlig upphandling.

---

<sup>27</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/ppp\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf).

#### 4. UTMANINGAR: VARFÖR HAR INTE DE OFFENTLIG-PRIVATA PARTNERSKAPEN UPPFYLLT SIN FULLA POTENTIAL?

##### 4.1. Utmaningar till följd av den aktuella krisen<sup>28</sup>.

Den aktuella krisen har inverkat negativt på de offentlig-privata partnerskapen på grund av att i) bankernas utlåning och andra krediter till dessa partnerskap minskat markant och att villkoren för dessa lån försämrats betydligt till följd av att bankerna ändrat sina riskbedömningar av offentlig-privata partnerskap och ii) på grund av att en del myndigheter på nationell och regional nivå minskat eller tillfälligt avbrutit sina OPP-program.

De offentlig-privata partnerskapen hindras således för närvarande av

- att **lånekostnaderna** för offentlig-privata projekt **ökat väsentligt** till följd av finanskrisen,
- att bankerna **väsentligt förkortat löptiden** för sina lån<sup>29</sup>,
- att avtalad **finansiering** blir **tillgänglig först i slutskedet av upphandlingsprocessen**.

**Medlemsstaterna** har valt att hantera detta på olika sätt. Vissa myndigheter har beslutat att minska eller tillfälligt avbryta sina OPP-program. Andra har i stället vidtagit stödåtgärder i form av t.ex. **statliga garantier** (Frankrike, Belgien och Portugal) och nya **statliga lånearrangemang** (Förenade kungariket, Tyskland och Frankrike). Ett antal myndigheter har dessutom **ändrat sina upphandlingsförfaranden** när det gäller offentlig-privata projekt eller förenklat de nationella upphandlingsreglerna och praxisen, vilka ofta går utöver minimikraven enligt gemenskapsreglerna. Denna utveckling är ett uttryck för att medlemsstaterna vill att man i ökad utsträckning ska använda sig av offentlig-privata partnerskap för att finansiera projekt, vilket dessutom blir allt viktigare med tanke på att de offentliga finanserna kommer att fortsätta att vara hårt ansatta under den närmaste framtiden<sup>30</sup>.

Sämre finansieringsmöjligheter kan även inverka negativt på den **offentliga upphandlingsprocessen**, både med avseende på effektivitet och konkurrens. Om det inte finns tillräckligt med banker på marknaden för att stödja minst två helt finansierade anbud och bankerna inte är villiga att göra några större åtaganden innan kontraktet undertecknats så får detta allvarliga följder för upphandlingen. Frågan är därför hur man ska gå tillväga för att det ska fortsätta att ingås avtal och för att den offentliga sektorn ska få så god utdelning som möjligt på sin finansiering, utan att man för den skull gör intrång på reglerna för offentlig upphandling. Kommissionen kommer att undersöka hur man bäst bör hantera detta (se avsnitt 5).

---

<sup>28</sup> Detta avsnitt bygger på analyser som Epec (det europeiska centrumet för specialistkunskap på området för offentlig-privata partnerskap) företagit som ett led i sin studie av finanskrisens inverkan på de offentlig-privata partnerskapen. Epec är ett gemensamt initiativ av kommissionen, medlemsstaterna och EIB. Ytterligare upplysningar finns på webbplatsen: [www.eib.org/epec](http://www.eib.org/epec).

<sup>29</sup> Numera är löptider på mellan 7 och 10 år standard på marknaden. Tidigare var det inte ovanligt med en löptid på mellan 25 och 30 år för lån till större infrastrukturprojekt.

<sup>30</sup> Vissa åtgärder till stöd för offentlig-privata partnerskap kan anses utgöra statligt stöd och måste då anmälas till kommissionen.

På **EU-nivå** gav Europeiska rådet vid sitt möte den 11 och 12 december 2008<sup>31</sup> sitt stöd till användningen av påskyndade förfaranden under 2009 och 2010 med hänvisning till den exceptionella karaktären i den rådande ekonomiska situationen och behovet av ett snabbare genomförande av de offentliga investeringarna under krisen<sup>32</sup>.

Kommissionen har även infört en tillfällig gemenskapsram för **statliga stödåtgärder** för att främja tillgången till finansiering i den aktuella finansiella och ekonomiska krisen<sup>33</sup> som innehåller en rad bestämmelser som rör offentlig-privata partnerskap. Detta är ett flexibelt, kompletterande instrument som medlemsstaterna kan använda sig av när det inte räcker med allmänna åtgärder, interventioner på marknadsvillkor och interventioner i enlighet med de vanliga reglerna för statligt stöd för att avhjälpa konsekvenserna av den aktuella krisen.

#### **4.2. Utmaningar i samband med komplicerade upphandlingsmodeller som t.ex. offentlig-privata partnerskap**

Offentlig-privata partnerskap medför en rad problem som fordrar en mer utförlig beskrivning.

- Offentlig-privata partnerskap kan fordra betydande resurser i förberedelse- och anbudsgivningsstadiet och medför ofta betydande transaktionskostnader.
- Det krävs att den **offentliga sektorn har särskilda kunskaper** när det gäller att förbereda, ingå och förvalta kontrakt. Den offentliga sektorns brist på tillräckliga kunskaper om de komplicerade finansiella arrangemang som krävs för offentlig-privata partnerskap kan leda till att den offentliga sektorn får problem med att leverera offentlig-privata partnerskap av god kvalitet. Det fordras således både utbildning och bistånd till den offentliga sektorn för att den ska få den kompetens som behövs för att kunna förbereda offentlig-privata partnerskap på ett korrekt sätt.
- I fall som omfattar **gemenskapsfinansiering** kan medlemsstaterna på kort sikt förhålla sig negativa till offentlig-privata partnerskap jämfört med bidragsbaserad finansiering för projekt som anskaffats och genomförts på traditionellt sätt. De långsiktiga fördelar som den privata sektorns deltagande kan medföra i form av större effektivitet tenderar att glömmas bort när de ses mot bakgrund av det mer trängande behovet av att uppfylla de krav som EU-förfarandena ställer. Dessutom bör man garantera **lika villkor för offentlig och privat förvaltning** av offentlig infrastruktur och offentliga tjänster när EU-finansiering beviljas för olika investeringsprojekt. Därför bör regler och praxis ses över för att säkerställa att ingen diskriminering förekommer vid tilldelningen av medel för investeringsprojekt som den privata sektorn deltar i.
- Offentlig-privata partnerskap kräver **långsiktiga åtaganden och politisk vilja från statens sida** att dela investeringar i stora projekt med den privata sektorn. Framför allt kan möjligheten för **framtida policyförändringar** inom olika regleringsområden (miljö, lokala myndigheters oberoende, finanspolitik, ekonomisk politik) skapa osäkerhet i upphandlingsprocessen och öka kostnaderna.
- För att offentlig-privata partnerskap ska leda till ett gott resultat måste de utformas så att privata partner ges möjlighet till en avkastning som står i proportion till den risk de tar.

---

<sup>31</sup> Punkt 11 åttonde strecksatsen.

<sup>32</sup> IP/08/2040, 19.12.2008

<sup>33</sup> EUT C 83, 7.4.2009, s. 1.

Eftersom riskerna delas med offentliga partner bör också avkastningen delas. Anbudsförfaranden måste vara konkurrensutsatta och de kräver en ändamålsenlig reglerings- och finansieringsram på nationell nivå. Offentliga organ bör ha flexibilitet att ingå olika typer av avtal och möjlighet att tilldela kontrakt utifrån det ekonomiskt mest fördelaktiga alternativ som den bästa mixen av privat och offentlig riskfördelning erbjuder.

#### **4.3. Särskilda utmaningar i samband med gemensamma teknikinitiativ**

Offentlig-privata partnerskap inom forskningsområdet är inriktade på samordning av offentliga och privata investeringar för att åstadkomma nya genombrott på kunskaps- och teknikområdet. Därför är resultaten mindre förutsägbara och konkreta än vid upphandling av infrastruktur och tjänster, men potentialen är enorm.

De fem första gemensamma teknikinitiativen inrättades som "gemenskapsorgan" enligt artikel 185 i budgetförordningen, som omfattas av regler och förfaranden som rambudgetförordningen för gemenskapsorganen, tjänsteföreskrifterna och protokollet om immunitet och privilegier, som snarare togs fram för att minimera riskerna för europeiska offentliga medel än för att underlätta saminvesteringar i forskning tillsammans med privata partner på snabbväxande marknader. Dessa gemensamma teknikinitiativ blir snart operativt oberoende och det nya instrumentet tillgodoser ett behov som det industriella forskningssamfundet har uppmärksammat. Samtidigt har partnerna framfört åsikten att instrumentet skulle kunna genomföras effektivare om man förenklar strukturen och de operativa förfarandena och om den rättsliga och administrativa ramen skräddarsys så att den bättre lämpar sig för offentlig-privata partnerskap som är verksamma nära marknaden.

Man måste gripa sig an dessa frågor på rätt sätt för att se till att de befintliga gemensamma teknikinitiativen håller vad de lovar och inte bromsar den privata sektorns intresse för nya gemensamma teknikinitiativ på områden där offentlig-privata partnerskap behövs. Därför avser kommissionen att undersöka alternativa modeller som skulle kunna leda till en effektivare process för att inrätta och genomföra offentlig-privata partnerskap inom europeisk forskning. När kommissionen ser över den rättsliga ramen och finansieringsreglerna (samt de operativa förfarandena) kommer den att beakta alla alternativ mot bakgrund av de första erfarenheterna av gemensamma teknikinitiativ och med inrättandet av nya långsiktiga offentlig-privata partnerskap för ögonen. På så sätt kan man skapa en enkel och kostnadseffektiv modell baserad på ömsesidig förståelse, äkta partnerskap och delande av risker.

Dessutom kan finansiering från EU:s viktigaste forsknings- och innovationsprogram (sjunde ramprogrammet, ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation) ges direkt till offentlig-privata partnerskap endast via bidrag eller offentliga anbud. Detta är en begränsning där den mest effektiva formen av samarbete vore en investering. För att främja investeringar i innovation kommer kommissionen att undersöka möjligheterna för offentlig-privata partnerskap att fatta investeringsbeslut som inkluderar gemenskapsmedel.

#### **5. DEN FRAMTIDA INRIKTNINGEN: VAD BEHÖVER GÖRAS?**

Kommissionen avser att utveckla **en effektiv ram till stöd för samarbetet** mellan den offentliga och den privata sektorn för att frigöra hela potentialen i offentlig-privata partnerskap som ett verktyg för att underlätta ekonomisk återhämtning, bygga upp hållbarhet, konkurrenskraft och offentliga tjänster av hög kvalitet inför framtiden samt upprätthålla

stränga miljönormer. Tanken är att alla berörda parter ska föra en dialog om offentlig-privata partnerskap i en särskild arbetsgrupp som planeras av kommissionen, och med hjälp av detta ska man genomföra en **rad åtgärder** som kompletterar medlemsstaternas åtgärder för att avlägsna hinder som står i vägen för att utveckla offentlig-privata partnerskap och främja deras användning. De föreslagna åtgärderna ska å ena sidan inriktas på gemenskapsinstrumenten och den rättsliga ramen, å andra sidan på verkningsfullare åtgärder för att förbättra tillgången till finansiering för offentlig-privata partnerskap och stärka EIB:s roll i finansieringen av viktiga projekt. Det definitiva beslutet att utnyttja offentlig-privata partnerskap ligger hos medlemsstaternas myndigheter och det är medlemsstaterna som vid behov ska se över den nationella ramen för att göra det möjligt. Kommissionen kommer att

1. Förbättra **tillgången till finansiering för offentlig-privata partnerskap** genom följande åtgärder:

- Stärka de gemenskapsinstrument som för närvarande finns tillgängliga för att stödja offentlig-privata partnerskap och utvidga deras tillämpningsområde. Sådana gemenskapsinstrument är instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet (LGTT) och det europeiska centrumet för specialistkunskap på området för offentlig-privata partnerskap (Epec) och andra initiativ som kan stödja genomförandet av olika projekt även om de inte är specifikt inriktade på offentlig-privata partnerskap (Jaspers, Jessica, finansieringsfaciliteten med riskdelning (RSFF), Margueritefonden).
- Samordna åtgärder med **EIB** för att undersöka olika sätt att öka bankens deltagande i finansiering av EU-infrastruktur, särskilt när det gäller viktiga EU-initiativ med socioekonomiskt och europeiskt mervärde (t.ex. gränsöverskridande projekt, miljövänliga initiativ osv.). EIB bör också stödjas i sina bemödanden att fullt utnyttja den mångfald instrument som finns tillgängliga för offentlig-privata partnerskap och att foga sådana partnerskap till sina viktigaste mål. EIB uppmanas vidare att vidareutveckla och genomföra garantiinstrument för att underlätta finansieringen av offentlig-privata partnerskap genom att stärka kapitalmarknadernas, de institutionella investerarnas och den offentliga sektorns roll som tillhandahållare av likviditet till offentlig-privata partnerskap.

2. Underlätta inrättandet av offentlig-privata partnerskap genom **offentlig upphandling rörande dessa** genom följande åtgärder:

- Undersöka hur gemenskapens motåtgärder mot krisen påverkar tillgången på finansiering för investeringar i infrastruktur, samt även behovet av att anpassa program och processer rörande upphandling med hänsyn tagen till den minskade tillgången på finansiering.
- Slutföra den pågående konsekvensanalysen och andra förberedelser i syfte att lägga fram ett lagförslag på **koncessionsområdet** under 2010.

3. **Se till att skulder och underskott i offentlig-privata partnerskap behandlas lämpligt** på följande sätt:

- Undersöka hur reviderade finansieringsarrangemang **påverkar behandlingen** av offentlig-privata partnerskaps tillgångar **som tas upp i balansräkningen** och lägga fram förtydliganden om den nuvarande redovisningen av offentlig-privata partnerskapsavtal i de nationella räkenskaperna.

- Ge vägledning om redovisningen av garantier som ställs i samband med ordningar för offentlig-privata partnerskap.
- Fortsätta att på begäran ge medlemsstaterna tydliga råd om hur enskilda offentlig-privata partnerskapsavtal ska redovisas statistiskt.

#### 4. Förbättra **informationen och sprida relevant expertis and know-how** genom följande åtgärder:

- Kommissionen kommer att utfärda vägledning om rättsliga frågor och metodfrågor i samband med kombineringsen av EU-medel med offentlig-privata partnerskap, särskilt inom ramen för Jaspers-initiativet, för att underlätta och öka användningen av offentlig-privata partnerskap i strukturfonderna. Dessutom kommer man också att utfärda **riktlinjer för tillämpningen av offentlig-privata partnerskap** när det gäller enklare partnerskapsmodeller, t.ex. kontrakt som avser bygg-förvalta-avyttra.
- **Pilotprojekt för offentlig-privata partnerskap** som kan stå som modell för bästa praxis, god förvaltning och bra lösningar bör utvecklas och upprepas i större skala med hjälp av olika inslag av tekniskt stöd i relevanta finansieringsprogram.
- Man samarbetar med det europeiska centrumet för specialistkunskap på området för offentlig-privata partnerskap (Epec) för att identifiera olika sätt att ge ökat **långsiktigt stöd** till de medlemsstater som vill använda offentlig-privata partnerskap för att optimera användningen av struktur- och sammanhållningsfonder som ett inslag i olika investeringsprogram. Epec bör förstärkas och utvecklas till en plattform för utbyte av information och bästa praxis, och bör fungera som kontaktpunkt för ett europeiskt nätverk av nationella organ som inrättats till stöd för offentlig-privata partnerskap. Epec kan också komplettera Jaspers och kommissionens roll, som båda stöder individuella bidragsansökningar och projekt. Dessutom kommer man att undersöka möjligheterna att främja **bättre projektförberedelser och utforma projekt som är bättre lämpade** för deltagande från den privata sektorns sida.
- Sprida **god praxis**, i samarbete med Epec, för att förbättra förvaltningskapaciteten inom den offentliga sektorn och minska kostnaderna för offentlig-privata partnerskap. Epec har exempelvis utvecklat en analys av möjliga korrigerande åtgärder till stöd för offentlig-privata partnerskapsinitiativ under rådande förhållanden på finansmarknaderna<sup>34</sup>.
- Som ett led i genomförandet av den ekonomiska återhämtningsplanen för Europa samarbetar man med medlemsstaterna för att **urskilja sådana bestämmelser** i nationell lagstiftning som **försvårar eller hindrar inrättandet av offentlig-privat partnerskap**. När EU-finansiering är involverad bör man se till att ingen diskriminering förekommer vid tilldelningen av medel för investeringsprojekt, oavsett om projektet förvaltas privat eller offentligt. Kommissionen avser att tillsammans med medlemsstaterna undersöka regler och praxis både på EU-nivå och nationell nivå och lägga fram sina resultat, vid behov kompletterade med ändringsförslag, före slutet av 2010.

---

<sup>34</sup> Jfr Epecs publikation "The financial Crisis and the PPP market, potential remedial actions" från augusti 2009 på adressen [www.eib.org/epec](http://www.eib.org/epec).



## 5. Hantera de **specifika problemen rörande gemensamma teknikinitiativ och finansiering av innovation** genom följande åtgärder:

- I snabb takt göra de pågående gemensamma teknikinitiativen oberoende och dra lärdom av sina erfarenheter samtidigt som man undersöker olika möjligheter att effektivisera den rättsliga och administrativa ram som är tillämplig på gemensamma teknikinitiativ. Samtidigt som man skyddar EU:s finansiella intressen bör målet vara att uppnå en lämplig balans mellan kontroll och risk samt en tillräcklig flexibilitet som möjliggör ett effektivt partnerskap med privata aktörer. Då kan man garantera ett skydd för EU:s finansiella intressen som grundar sig på en rättvis fördelning av fördelar och kostnader.
- Man anlägger ett strategiskt perspektiv tillsammans med ansvariga för gemensamma teknikinitiativ och andra aktörer för att kartlägga specifika hinder och hur de bäst kan åtgärdas, bland annat genom att vid behov ändra de gemenskapsregler (t.ex. budgetförordningen) som är tillämpliga på sådana initiativ. En rapport med policyrekommendationer kommer att läggas fram inom de närmaste månaderna. På grundval av rekommendationerna i den rapporten kommer kommissionen att föreslå en **ny ram för gemensamma teknikinitiativ**, som skulle kunna grunda sig på privaträttsliga organ. Denna nya ram kommer att beaktas i samband med översynen av budgetförordningen, som kommer att läggas fram första halvåret 2010.
- Arbeta tillsammans med EIB-gruppen och andra berörda aktörer för att titta på hur finansieringsinstrumenten skulle kunna stärkas för att förbättra finansieringen av innovation. I det sammanhanget bör man också undersöka om och hur EU:s deltagande i privaträttsliga organ skulle kunna underlättas som ett sätt att uppnå EU:s mål på det innovationspolitiska området. Resultatet av detta arbete skulle kunna inkluderas i kommissionens förslag till ny innovationspolitik, som ska läggas fram i början av 2010, och skulle vid behov kunna beaktas i samband med den kommande översynen av budgetförordningen.

Kommissionen kommer att utvärdera resultaten av dessa initiativ med syftet att förbättra EU-ramen för offentlig-privata partnerskap före slutet av 2010 och vid behov lägga fram nya initiativ.

## 6. **SLUTSATS**

Det blir absolut nödvändigt att utveckla offentlig-privata partnerskap när den finansiella och ekonomiska krisen begränsar statens möjligheter att i tillräcklig utsträckning finansiera och tilldela resurser för viktiga politikområden och specifika projekt. Den offentliga sektorns intresse för innovativa finansieringsinstrument har ökat och det har också den politiska viljan att skapa förutsättningar för effektivare sätt att genomföra infrastrukturprojekt t.ex. inom transport-, energi- eller miljösektorn eller den sociala sektorn. Å andra sidan kan den privata sektorns intresse för att genomföra offentlig-privata partnerskap begränsas av den nuvarande rättsliga ramen och nya ekonomiska begränsningar samt av andra underliggande faktorer som funnits en längre tid, t.ex. den offentliga sektorns begränsade möjligheter på flera håll i Europa att genomföra offentlig-privata partnerskap. För att garantera att offentlig-privata partnerskap ska kunna fortsätta att spela en roll på längre sikt är det framför allt viktigt att genomföra följande fem viktiga åtgärder under 2010:

- Kommissionen kommer att **inrätta en arbetsgrupp** där berörda aktörer ska kunna diskutera problem och nya idéer som rör offentlig-privata partnerskap. Vid behov ska arbetsgruppen ge vägledning som ska hjälpa medlemsstaterna att minska den administrativa bördan och förseningar i genomförandet av offentlig-privata partnerskap. I samband med detta ska arbetsgruppen undersöka olika sätt att underlätta och påskynda beviljandet av planeringstillstånd för offentlig-privata partnerskapsprojekt.
- Kommissionen kommer att samarbeta med EIB för att **öka den finansiering som finns tillgänglig för offentlig-privata partnerskap** genom att ge befintliga gemenskapsinstrument en ny inriktning och genom att utveckla finansieringsinstrument för offentlig-privata partnerskap inom viktiga politikområden.
- Kommissionen kommer att se över tillämpliga regler och metoder för att **se till att ingen diskriminering förekommer vid tilldelningen av offentliga medel när gemenskapsfinansiering är involverad**, oavsett om projektet förvaltas privat eller offentligt. Vid behov lägger kommissionen fram förslag till ändringar.
- Kommissionen kommer att föreslå **en effektivare ram för innovation, som också ska omfatta en möjlighet för** EU att delta i privaträttsliga organ och investera direkt i specifika projekt.
- Kommissionen kommer att överväga utarbetandet av ett förslag till **en rättsakt om koncessioner** på grundval av den pågående konsekvensanalysen.

De åtgärder som presenteras ovan har till syfte att skapa en ändamålsenlig gemenskapsram för offentlig-privata partnerskap för att tillgodose EU-invånarnas behov, främja gemenskapsmål genom en framtblickande analys och se till att det praktiska genomförandet tillgodoser dessa behov.