Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av beslut nr 1639/2006/EG om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013) och av förordning (EG) nr 680/2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet”

KOM(2011) 659 slutlig – 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Föredragande: **Armin DUTTINE**

Europaparlamentet och rådet beslutade den 17 november respektive den 12 december 2011 att i enlighet med artiklarna 172, 173.3 och 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"*Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av beslut nr 1639/2006/EG om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (2007–2013) och av förordning (EG) nr 680/2007 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området transeuropeiska nät på transportområdet och energiområdet*"

COM(2011) 659 final – 2011/0301 (COD).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 3 februari 2012.

Vid sin 478:e plenarsession den 22–23 februari 2012 (sammanträdet den 23 februari) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 161 röster för, 2 röster emot och 10 nedlagda röster.

*Detta yttrande ingår i ett paket med fem yttranden från EESK om **fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE)** och de riktlinjer på området som kommissionen utfärdade i oktober 2011. Paketet består av yttrandena **TEN/468** om **FSE** (föredragande: Raymond HENCKS), **TEN/469** om riktlinjer för det transeuropeiska **telekommunikationsnätet** (föredragande: Antonio LONGO), **TEN/470** om riktlinjer för den transeuropeiska **energiinfrastrukturen** (föredragande: Egbert BIERMANN), **TEN/471** om riktlinjer för det transeuropeiska **transportnätet** (föredragande: Stefan BACK) och **TEN/472** om initiativet om **projektobligationer** (föredragande: Armin DUTTINE).*

1. **Slutsatser och rekommendationer**

1.1 EESK välkomnar i princip kommissionens förslag om att inrätta ett riskdelningsinstrument för projektobligationer för den planerade pilotfasen 2012–2013. Kommittén framhåller emellertid att instrumentet medför vissa risker. Innan instrumentet tillåts fortsätta under den nya EU-budgetperioden 2014–2020 bör det utvärderas, bli föremål för en omfattande samhällsdebatt och genomföras med särskild noggrannhet. Man bör då särskilt ta hänsyn till vad man lärt sig av erfarenheterna från olika projekt inom ramen för offentlig-privata partnerskap.

1.2 Det föreslagna instrumentet ger framför allt möjligheter att locka till sig sådana investeringar i infrastrukturprojekt på områdena för transporter, telekommunikation och energi som behövs för att stärka tillväxt, innovation och konkurrenskraft och för att skapa arbetstillfällen. Genomförandet av de planerade projekten bidrar till att få medborgarna att se konkreta fördelar med den europeiska integrationen och på så vis till att stärka själva tanken med EU.

1.3 Kommittén ser emellertid också vissa risker, som främst har att göra med den förlusttäckning som kan bli aktuell för de projekt som inleds. Den risk som bärs av EU-budgeten begränsas visserligen klart och tydligt i lagstiftningsförslaget, men när det gäller risken för Europeiska investeringsbanken (EIB) är tanken att man genom avtalen mellan EIB och investerarna om respektive projekt samt genom EIB:s riskspridning över det totala antalet projekt ska se till att ingen ytterligare risk tillkommer för EIB. För att förhindra att risktagandet får negativa konsekvenser för EIB:s ställning och anseende eller för lanseringen och genomförandet av projekt som finansieras på konventionellt sätt av EIB, anser EESK att EIB:s konservativa kriterier för en bedömning av projektriskerna ska tillämpas även när det gäller projektobligationer. Framför allt bör EIB:s risktagande redovisas öppet [1], och vid behov bör risktagandet begränsas. Denna åtgärd bör övervägas i synnerhet när det gäller en fortsatt tillämpning av instrumentet under den nya EU-budgetperioden 2014–2020 efter att en utvärdering av erfarenheterna från pilotfasen har gjorts.

[1] Jfr även den analys som gjorts av kommissionens konsekvensbedömningsnämnd, GD Ekonomi och finans: "Impact Assessment on a proposal for a regulation on the Europe 2020 Project Bond Initiative (draft version of 15 September 2011)" (Ref. Ares(2011)1012531 – 23.09.2011). I punkt C 2 görs en uppmaning om att riskerna för EIB ska redovisas tydligare.

1.4 EESK konstaterar att frågor om återbetalning i samband med privatfinansierade infrastrukturprojekt inte behandlas tillräckligt ingående i kommissionens förslag. Särskilt på transportområdet bör en bredare samhällsdiskussion föras om vilka följder det kan få om användarfinansiering införs. Kommittén betonar också att det föreslagna instrumentet inte får motverka politiska beslut eller samhällsavtal som syftar till att nå hållbara ekonomiska, miljömässiga och sociala mål. Offentlig-privata partnerskapsprojekt får inte inledas på grundval av felaktiga incitament. Kommittén påminner därför om att offentlig-privata partnerskapsprojekt måste uppfylla samma skuldsättningskriterier som projekt med konventionell finansiering genom offentlig upphandling.

1.5 Kommittén anser att man genom det föreslagna riskdelningsinstrumentet bara kan mobilisera en del av de investeringsmedel som behövs för brådskande infrastrukturprojekt. EESK menar därför att de offentliga budgetarna behöver ytterligare inkomstkällor för offentliga investeringar, och vill här särskilt hänvisa till förslagen om att införa en skatt på finansiella transaktioner.

2. **Inledning**

2.1 Den 19 oktober 2011 lade kommissionen fram flera lagstiftningsförslag och andra förslag om hur man ska utveckla de transeuropeiska näten och infrastrukturen på områdena transporter, energi och telekommunikation. Förslagen lades fram under samlingsnamnet "Fonden för ett sammanlänkat Europa" och gäller främst den nya budgetperioden 2014–2020. Förslagspaketet innehåller bland annat riktlinjer för bidrag, vilka projekt som ska vara bidragsberättigande, hur stora investeringar som krävs och vilka nya finansieringsinstrument som behövs på de aktuella områdena. Det här yttrandet behandlar finansieringen. Övriga aspekter tas upp i andra yttranden från EESK ([2]).

2.2 Det lagstiftningsförslag som behandlas i det här yttrandet innehåller följande: utökad räckvidd för ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation under innevarande budgetperiod (2007–2013) så att det även omfattar investeringar i bredbandsinfrastruktur samt ett riskdelningsinstrument för projektobligationer inom såväl informations- och kommunikationsteknik (IKT) och bredband som transeuropeiska nät (TEN) på transportområdet (TEN-T) och energiområdet (TEN-E).

2.3 Det föreslagna instrumentet har utformats mot bakgrund av att den finansiella och ekonomiska krisen har medfört svårigheter att finansiera långsiktiga investeringar med hjälp av privata medel. Målet är att även medel från kapitalmarknaderna ska investeras i långsiktiga infrastrukturprojekt. Man föreslår därför ett riskdelningsinstrument för projektobligationer som innebär att Europeiska investeringsbanken (EIB) med hjälp av finansiellt stöd från EU:s budget får möjlighet att bevilja oprioriterade lån eller oprioriterade garantier för att minska kreditrisken för obligationsinnehavarna.

2.4 Lagstiftningsåtgärden avser en pilotfas under 2012–2013, då man ska undersöka hur riskdelningsinstrumentet påverkar möjligheterna att locka till sig privata investerare.

2.5 Riskerna delas mellan EU och EIB, och det finansiella stödet ur EU:s budget begränsas till 230 miljoner euro. EU tillhandahåller under 2012 och 2013 högst 200 miljoner euro för TEN-T-projekt och högst 10 miljoner euro för TEN-E-projekt samt under 2013 högst 20 miljoner euro för investeringar i IKT- och bredbandsinfrastruktur.

2.6 Man utgår från att EIB med hjälp av medel ur EU:s budget kan säkra den så kallade första förlusten (*first loss*) totalt sett för samtliga genomförda projekt. Den exakta övre gränsen för EIB:s risktagande ska anges i avtalet för varje enskilt projekt. Teoretiskt sett motsvarar EIB:s maximala risk det belopp som det ingångna avtalet omfattar, minus bidraget från EU:s budget. I kommissionens lagstiftningsförslag anges emellertid inget nominellt tak för EIB:s totala risktagande för samtliga projekt, vilket däremot görs för EU:s budget. I förslaget står det i stället att "den kvarstående risk som är förbunden med alla operationer ska bäras av EIB". Det åligger EIB att med hjälp av en riskanalys beräkna den kvarstående risken.

2.7 Kommissionen har som mål att via detta instrument kunna mobilisera ytterligare investeringsmedel, särskilt från den privata sektorn, och vill på så vis uppnå en hävstångseffekt. Fokus ligger främst på investerare som förvaltar försäkringar, pensionsfonder och nationella placeringsfonder och som vill ha ett säkrat och långsiktigt placeringsalternativ.

2.8 Under pilotfasen ska EU endast tillhandahålla budgetmedel genom omfördelningar, och i första hand ska man använda tillgängliga finansiella medel från det befintliga instrumentet för lånegarantier till projekt inom det transeuropeiska transportnätet (Loan guarantee instrument for TEN-transport projects, LGTT).

2.9 Medan det befintliga riskdelningsinstrumentet LGTT innebär att EIB skyddar de kommersiella långivarna (bankerna) mot risker, handlar det lagstiftningsförslag som bedöms i detta yttrande om ett riskskydd via EIB för dem som investerar i projektobligationer. I båda fallen handlar det om att tillhandahålla riskskydd vid skuldsättning av de projektföretag som genomför infrastrukturprojekt, och i praktiken gäller det främst

([2]) EESK:s yttrande om "Fonden för ett sammanlänkat Europa", EESK:s yttrande om "Riktlinjer för transeuropeiska telekommunikationsnät" och EESK:s yttrande om "Riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet" (Se sidan 130 i detta nummer i EUT).

investeringar i form av projektfinansiering och andra offentlig-privata partnerskap. Projektsponsorerna, dvs. byggföretag, infrastrukturfonder, operatörsföretag och till viss del offentliga bolag, ansvarar normalt sett inte bara för själva byggandet utan även för drift och planering och i synnerhet för finansieringen av investeringsprojekten.

2.10 De projekt som ska få stöd under pilotfasen har ännu inte valts ut. Finansieringen ska avse tre till elva TEN-projekt på transportområdet, ett TEN-projekt på energiområdet och ett eller två IKT- eller bredbandsprojekt. Erfarenheterna från pilotfasen ska sedan leda till slutsatser inför den nya budgetperioden 2014–2020.

2.11 Frågor om återbetalning nämns endast mycket kortfattat i lagstiftningsförslaget och de åtföljande dokumenten. I en rapport från EIB om erfarenheterna från LGTT framgår det dock tydligt att detta riskdelningsinstrument betraktas som särskilt lämpligt för användarfinansierade projekt ([3]). Man får utgå från att detta även gäller för de projekt som avses i det lagstiftningsförslag som behandlas här.

3. **Allmänna kommentarer**

3.1 EESK välkomnar i princip kommissionens förslag om att inrätta ett riskdelningsinstrument för projektobligationer för den planerade pilotfasen 2012–2013. I sitt yttrande tar kommittén här nedan upp såväl möjligheter som risker i samband med instrumentet samt även förslag och villkor, främst för instrumentets fortsatta tillämpning efter pilotfasen.

3.2 Möjligheterna består framför allt i att kunna mobilisera ytterligare investeringsmedel, så att effekten av EU:s budgetmedel ökar. Detta kan bidra väsentligt till att skapa tillväxt och innovation, förbättra konkurrenskraften för den europeiska ekonomin, nå målen i Europa 2020-strategin samt bibehålla och skapa arbetstillfällen. Genomförandet av de projekt som eftersträvas bidrar till att medborgarna kan se konkreta fördelar med den europeiska integrationen och på så vis till att stärka själva tanken med EU.

3.3 Kommittén ser emellertid också vissa risker med instrumentet och pekar på det samband som finns mellan storleken på hävstångseffekten och risktagandet med offentliga medel. Riskerna består främst av den förlusttäckning som kan behöva göras i de investeringsprojekt som inleds. Den risk som bärs av EU-budgeten har ett tydligt tak i lagstiftningsförslaget, men när det gäller risken för EIB är det tänkt att man i det avtal som sluts mellan EIB och investerarna i samband med ett enskilt projekt samt genom EIB:s riskspridning över det totala antalet projekt ska se till att ingen ytterligare risk tillkommer för EIB:s räkning. För att man ska kunna förhindra att risktagandet får negativa konsekvenser för EIB:s ställning och anseende eller för projekt som finansieras på konventionellt sätt av EIB, bör användningen av riskdelningsinstrumentet begränsas på lämpligt sätt i förhållande till EIB:s risktagandegrad på grundval av en öppen redovisning av risktagandet. Framför allt ska EIB:s risktagande redovisas öppet ([4]) och vid behov begränsas. Denna åtgärd bör särskilt övervägas när det gäller en fortsatt tillämpning av instrumentet under den nya budgetperioden 2014–2020 efter att erfarenheterna från pilotfasen har utvärderats.

3.4 Bedömningen av kommissionens förslag görs på grundval av dels de politiska mål som finns inom den offentliga sektorn när det gäller att tillvarata medborgarnas intressen, dels de finansiella intressen som projektobligationernas köpare har. Dessa intressen kan sammanfalla, men också vara motstridiga. Kommittén rekommenderar att man innan man börjar tillämpa det nya instrumentet ska fortsätta – och även intensifiera – samhällsdebatten om de möjligheter och risker som det kan medföra, inte minst när det gäller budgetperioden 2014–2020. Man bör då särskilt ta hänsyn till vad man har lärt sig av erfarenheterna från projektfinansiering och projekt inom ramen för offentlig-privata partnerskap.

3.5 EESK menar att projektfinansieringen måste innebära att projektskulden återbetalas med hjälp av de inkomster som är knutna till projektet. I detta sammanhang är det befogat att ta upp frågan om användarfinansiering. Energi- och telekomsektorn är redan till stor del användarfinansierad på grund av den avreglering och privatisering som skett där. Inom transportsektorn är det dock endast några få EU-medlemsstater som har infört användarfinansierad väginfrastruktur för privattrafik, och då främst på motorvägar. En bred samhällsdebatt bör föras om denna tänkbara konsekvens innan de aktuella transportprojekten genomförs.

3.6 EESK anser att man bör överväga sådana valörer på projektobligationerna att även småsparare kan investera i dem. Projektobligationerna bör inte enbart vara tillgängliga för institutionella investerare.

3.7 Syftet med det planerade riskdelningsinstrumentet får inte enbart vara att nå största möjliga hävstångseffekt när det gäller att mobilisera ytterligare privata investeringar, utan man

([3]) Se Europeiska investeringsbankens rapport "Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011)", Luxemburg den 14 juli 2011, s. 4.

([4]) Jfr även ovannämnda analys som gjorts av EU-kommissionens konsekvensbedömningsnämnd, GD Ekonomi och finans, punkt C 2, (fotnot 1).

måste dessutom se till att instrumentet inte motverkar politiska beslut och samhällsavtal som syftar till att nå hållbara ekonomiska och sociala mål ([5]). De investeringsprojekt som genomförs med hjälp av projektobligationer får exempelvis inte innebära att man bryter mot sociala, miljömässiga eller kvalitetsmässiga normer. Vid genomförandet av projekten måste hänsyn tas till kvaliteten när det gäller konstruktion och underhåll, den miljömässiga hållbarheten och att kollektivavtal och arbetsortsprincipen respekteras. Dessutom måste man se till att små och medelstora företag samt innovation främjas, att kostnaderna beräknas på grundval av den totala livscykeln, att de sociala och miljömässiga villkoren för produktionsprocessen är uppfyllda ([6]) samt att tillgängligheten för människor med funktionshinder garanteras, så länge de objektivt kan påvisas och består av icke-diskriminerande kriterier. Man måste också förhindra att oskäliga avgifter läggs på användarna. Detta gäller i synnerhet personer som ofta eller dagligen behöver använda transportinfrastrukturen, särskilt om det saknas alternativ infrastruktur.

3.8 Med hänvisning till dessa krav anser kommittén att man måste fortsätta att utvärdera pilotfasen för initiativet om projektobligationer och skapa en bred samhällsförankring i tillräckligt god tid innan något politiskt beslut fattas om att införa riskdelningsinstrumentet för projektobligationer för budgetperioden 2014–2020. Man bör då även ta hänsyn till erfarenheterna från LGTT. Framför allt måste det råda öppenhet om de finansierade projekten, budgetanslagen och de investeringsflöden som uppstår i samband med projekten. För detta krävs det kontinuerlig resultatkontroll och regelbunden övervakning så att man i god tid kan dra slutsatser. Följande parter bör delta i utvärderingen: politiska beslutsfattare på europeisk, nationell, regional och lokal nivå, arbetsmarknadens parter och det civila samhällets organisationer på forsknings-, miljö- och konsumentskyddsområdet samt olika arbetsmarknadsorganisationer, såväl som EESK och Regionkommittén. EU:s lagstiftare bör fatta ett beslut innan den nya budgetperioden inleds. Av kommissionens dokument framgår indirekt att en utvärdering ska ske först under 2016/2017, men EESK anser att detta är för sent.

3.9 Vid projektfinansiering och offentlig-privata partnerskapsprojekt där återbetalningen garanteras med offentliga medel har de offentliga myndigheterna i praktiken samma skyldigheter när det gäller refinansiering av investeringsprojekt som vid projekt med konventionell finansiering genom offentlig upphandling. EESK påpekar ännu en gång att offentlig-privata partnerskapsprojekt måste uppfylla samma skuldsättningskriterier som projekt med konventionell finansiering genom offentlig upphandling ([7]), för att man ska kunna garantera tillräcklig budgetinsyn, undvika ytterligare budgetrisker och felaktiga incitament för offentlig-privata partnerskapsprojekt samt garantera de behöriga myndigheternas rätt att välja mellan offentlig-privata partnerskapsprojekt och projekt med konventionell finansiering.

3.10 Till skillnad från vissa transportprojekt finansieras många infrastrukturprojekt på energi- och telekomområdet i EU i allmänhet med privata medel och refinansieras genom reglerade användaravgifter. Detta gäller för hela nätinfrastrukturen. Kommittén frågar sig här om EU:s lagstiftare har för avsikt att inom ramen för det föreslagna finansieringsinstrumentet ge incitament för ytterligare projekt som inte kan refinansieras fullt ut via reglerade användaravgifter. Kommittén anser att det för varje enskilt projekt på energi- och telekomområdet i detta avseende bör göras en utförlig motivering till varför man anser att projektet trots bristfälliga refinansieringsmöjligheter ändå bör få stöd för att det kommer att bidra till EU:s utveckling. Ett oeftergivligt krav är att sådana projekt måste kontrolleras av EU:s lagstiftare.

4. **Särskilda kommentarer**

4.1 Kommissionen beskriver en situation där de offentliga investeringsmedlen inte räcker till, samtidigt som framför allt institutionella investerare förfogar över kapital som behöver placeras. Det föreslagna riskdelningsinstrumentet är en möjlig lösning på detta problem. Det finns dock åtskilliga tekniska frågor som måste tas upp vid sidan av de politiska krav som nämns i avsnitt 3. Kommittén uppmanar kommissionen att reda ut dessa frågor innan man inför det föreslagna riskdelningsinstrumentet, dock senast i samband med att instrumentet ska tas med i EU:s nya budgetram för perioden 2014–2020.

4.2 På det hela taget anser kommittén att EIB och EU:s budget inte bara bör säkra sina risker, utan även få en skälig del av vinsterna ("fair risk sharing"). Detta bör ske genom systematisk tillämpning av EIB:s risk- och prispolitik samt genom de ytterligare åtgärder som EESK föreslår för att begränsa EIB:s risktagande.

([5]) Vid samrådet framkom exempelvis att Europeiska järnvägsgemenskapen (CER) är kritisk till det föreslagna riskdelningsinstrumentet när det gäller järnvägstransporter. Se *Stakeholder Consultation on Europe 2020 Project Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies (CER)*, 6 maj 2011, på adressen http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm.

([6]) Se även EESK:s yttrande om "Grönbok om en modernisering av EU:s politik för offentlig upphandling med sikte på en effektivare europeisk upphandlingsmarknad", EUT C 318, 29.10.2011, s. 113.

([7]) Se EESK:s yttrande på temat "Privata och offentliga investeringar", EUT C 51, 17.2.2011, s. 59. Jfr även rapporten från det brittiska underhusets finanspolitiska utskott, *Private Finance Initiative*, 17:e rapporten från sammanträdesperioden 2010–2012, London den 18 juli 2011, där man framhåller att man genom att inte redovisa projekt som finansieras via Private Finance Initiative (PFI) eller offentlig-privata partnerskap i den offentliga skulden ger felaktiga incitament som motverkar målet om bästa valuta för pengarna (*best value for money*). Ordföranden i det brittiska underhusets budgetutskott, Andrew Tyrie (Konservativa partiet), tar tydligt ställning för att sådana projekt ska omfattas av skuldsättningsreglerna (se http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/).

4.3 Det är inte heller helt klart exakt vilken roll aktörerna har. Framför allt är det oklart vem som ska ersätta monolinebolagens roll och fungera som en gemensam kontrollerande kreditgivare, och hur detta ska ske. I detta sammanhang är det särskilt oklart vilken roll EIB ska spela. Detta ska regleras genom framtida avtal med investerarna och genom ett avtal mellan kommissionen och EIB. EESK uppmanar EU:s lagstiftare att reda ut de tekniska detaljerna i samband med riskregleringen och omfattningen på EIB:s uppgift som kontrollerande kreditgivare inom ramen för det kommande lagstiftningsförfarandet. Detta bör ske senast innan instrumentet eventuellt införs i EU:s nya budgetram för perioden 2014–2020, så att säkerhet kan skapas för investerarna och de offentliga myndigheterna. Det föreslagna riskdelningsinstrumentet får absolut inte leda till att EIB:s ställning och anseende äventyras.

4.4 Erfarenheterna från LGTT-projekten bör utvärderas systematiskt utifrån de kriterier som nämns i avsnitt 3. Syftet är att kunna dra slutsatser om hur riskdelningsinstrumentet för projektobligationer lämpligen bör utformas och att kunna bidra till att undvika negativa konsekvenser ([8]). I detta sammanhang bör man också studera de olika slutsatser som olika aktörer har kommit fram till i sina utvärderingar av offentlig-privata partnerskapsprojekt.

4.5 Det finns positiva men också många negativa erfarenheter och risker i samband med projektfinansiering och offentlig-privata partnerskapsprojekt, t.ex. när det gäller avtalsförhandlingarnas längd, komplexiteten i avtalsvillkoren och aktörsförbindelserna samt osäkerheten kring efterfrågeeffekterna. Med tanke på detta frågar sig EESK om inte den bästa lösningen vore att de offentliga budgetarna ges tillräckligt med resurser så att investeringsprojekt kan genomföras via konventionell offentlig upphandling ([9]). Kommittén välkomnar i detta sammanhang kommissionens förslag om att införa en skatt på finansiella transaktioner och upprepar sitt stöd för en sådan inkomstkälla för de offentliga budgetarna ([10]).

4.6 Kommittén betonar också att det behov som kommissionen har konstaterat när det gäller fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) inte kan tillgodoses enbart med hjälp av projektobligationer. EESK efterlyser därför ytterligare inkomstkällor för offentliga investeringar.

Bryssel den 23 februari 2012

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande

Staffan NILSSON

([8]) Se även Europeiska investeringsbanken (fotnot 3). Flera av de kriterier som nämns i avsnitt 3 behandlas dock inte i EIB:s rapport.

([9]) Detta tillvägagångssätt med en bästa och näst bästa lösning förordades även av Europeiska järnvägsgemenskapens (CER) vid samrådet om det lagstiftningsförslag som är föremål för detta yttrande. Se CER (fotnot 5).

([10]) EESK:s yttrande om "Skatt på finansiella transaktioner", EUT C 44, 11.2.2011, s. 81 och EESK:s yttrande om "de Larosière-gruppens rapport", EUT C 318, 23.12.2009, s. 57.