Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af afgørelse nr. 1639/2006/EF om et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation (2007-2013) og forordning (EF) nr. 680/2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet

KOM(2011) 659 endelig — 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Ordfører: **Armin DUTTINE**

Europa-Parlamentet og Rådet for Den Europæiske Union besluttede henholdsvis den 17. november og den 12. december 2011 under henvisning til artikel 172, 173, stk. 3, og 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af afgørelse nr. 1639/2006/EF om et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation (2007-2013) og forordning (EF) nr. 680/2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet

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

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som vedtog sin udtalelse den 3. februar 2012.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 478. plenarforsamling den 22.-23. februar 2012, mødet den 23. februar 2012, følgende udtalelse med 161 stemmer for, 2 imod og 10 hverken for eller imod:

*Denne udtalelse indgår i en pakke på 5 udtalelser, som EØSU udarbejder om "**Connecting Europe-faciliteten**" **(CEF)** og dens retningslinjer, som blev offentliggjort af Kommissionen i oktober 2011. Denne pakke indeholder udtalelserne **TEN/468** om **CEF** (ordfører: Raymond HENCKS), **TEN/469** om "Retningslinjer for transeuropæiske **telenet**" (ordfører: Antonio LONGO), **TEN/470** om "Retningslinjer for den transeuropæiske **energi**infrastruktur" (ordfører: Egbert BIERMANN), **TEN/471** om "Retningslinjer for det transeuropæiske **transport**net" (ordfører: Stefan BACK) og **TEN/472** om "Europa 2020-initiativet med **projektobligationer**" (ordfører: Armin DUTTINE).*

1. **Konklusioner og henstillinger**

1.1 EØSU bifalder i princippet Kommissionens forslag om oprettelse af et risikodelingsinstrument til udstedelse af projektobligationer i den planlagte pilotfase 2012-2013. Udvalget gør imidlertid opmærksom på de risici, som er forbundet med instrumentet. Inden dette instrument videreføres i den nye EU-budgetperiode 2014-2020 bør der foretages en evaluering, som bør intensiveres, vha. en grundig samfundsdebat, og gennemføres med stor omhu. I den forbindelse bør der navnlig tages højde for erfaringerne med projekter inden for rammerne af offentlig-private partnerskaber (OPP).

1.2 Mulighederne i det foreslåede instrument ligger især i mobiliseringen af vigtige investeringer i infrastrukturprojekter på områderne transport, telekommunikation og energi til styrkelse af vækst, innovation, konkurrenceevne og jobskabelse. Med gennemførelsen af projekterne bliver nytteværdien ved den europæiske integration synlig for borgerne på konkret vis og dermed styrkes den europæiske ide.

1.3 Udvalget ser imidlertid også risikoelementer. Risiciene består navnlig i forpligtelsen til at dække eventuelle tab ved de gennemførte investeringsprojekter. Mens der i Kommissionens lovforslag er fastlagt en klar øvre grænse for den risiko, som påhviler EU-budgettet, antages det for Den Europæiske Investeringsbanks (EIB) vedkommende, at de individuelle aftaler mellem EIB og investorerne om hvert enkelt projekt, samt EIB's risikospredning over det samlede antal projekter, vil sikre, at EIB ikke påtager sig yderligere risici. For under alle omstændigheder at forhindre, at tab får negative konsekvenser for EIB's kreditværdighed og omdømme, samt for planlægningen og gennemførelsen af klassiske EIB-projekter, anser udvalget det for nødvendigt, at EIB også for projektobligationers vedkommende anvender sine konservative evalueringskriterier for projektrisici. Det bør klart fremgå, hvilken risiko EIB påtager sig ([1]), og i givet fald bør der foretages en afgrænsning af denne risikooverførsel. Denne foranstaltning bør særligt overvejes i forbindelse med instrumentets videreførelse i den nye EU-budgetperiode 2012-2020 efter evalueringen af erfaringerne fra pilotfasen.

([1]) Jf. også European Commission, Impact Assessment Board, DG ECFIN – Impact Assessment on a proposal for a regulation on the Europe 2020 Project Bond Initiative, point C 2 (draft version of 15 September 2011) (Ref. Ares(2011)1012531 – 23.09.2011): Her henstilles det, at der gives en mere gennemsigtig redegørelse for de risici, som pålægges EIB.

1.4 EØSU bemærker, at Kommissionens forslag ikke i tilstrækkeligt omfang behandler spørgsmål vedrørende tilbagebetalingen af privat finansierede infrastrukturprojekter. Navnlig på transportområdet bør de mulige konsekvenser af brugerfinansiering diskuteres på et bredt samfundsmæssigt grundlag. Udvalget gør også opmærksom på, at politiske afgørelser og samfundsmæssige aftaler om opfyldelse af bæredygtige økonomiske, miljømæssige og sociale mål ikke må modarbejdes af det foreslåede instrument. Iværksættelsen af OPP-projekter må ikke ske på grundlag af forkerte incitamenter. Udvalget gentager derfor, at OPP-projekters kriterier for gældsætning skal modsvare kriterierne for projekter under traditionelle offentlige kontrakter.

1.5 Udvalget har den holdning, at det foreslåede risikodelingsinstrument til udstedelse af projektobligationer kun kan tilvejebringe en del af de nødvendige investeringer i stærkt nødvendige infrastrukturprojekter. EØSU gør derfor opmærksom på nødvendigheden af, at der mobiliseres yderligere indtægtskilder i de offentlige budgetter mødet på offentlige investeringer. I den forbindelse henviser udvalget navnlig til forslagene om indførelse af en afgift på finansielle transaktioner.

2. **Indledning**

2.1 Kommissionen præsenterede den 19. oktober 2011 flere lovgivnings- og ikke-lovgivningsforslag om udvikling af transeuropæiske net og infrastrukturer på områderne transport, energi og telekommunikation under den fælles betegnelse "Connecting Europe-faciliteten" med fokus på den nye budgetperiode fra 2014 til 2020. Disse forslag vedrører navnlig retningslinjer for støtteberettigelse, projekter som skal modtage støtte, omfanget af de nødvendige investeringer og nye finansieringsinstrumenter på de nævnte områder. Denne udtalelse vedrører de finansieringsrelaterede aspekter. Andre aspekter tages op i yderligere udtalelser fra EØSU ([2]).

2.2 Det her behandlede lovgivningsforslag indeholder følgende elementer: udvidelse af anvendelsesområdet for rammeprogrammet for konkurrenceevne og innovation til at omfatte investeringer i bredbåndsinfrastruktur i den aktuelle EU-budgetperiode (2007-2013) og oprettelse af et risikodelingsinstrument for projektobligationer på områderne informations- og kommunikationsteknologi (ikt) og bredbånd samt de transeuropæiske net (TEN) for transport- (TEN-T) og energiinfrastruktur (TEN-E).

2.3 Det foreslåede instrument oprettes på baggrund af de vanskeligheder med at finansiere langsigtede investeringer ved hjælp af privatkapital, der er opstået som følge af den finansielle og økonomiske krise. Dermed skal der også mobiliseres midler på kapitalmarkederne til langsigtede infrastrukturprojekter. Det foreslåede instrument er et risikodelingsinstrument for projektobligationer. Dette skal vha. et finansielt bidrag fra EU's budget til Den Europæiske Investeringsbank (EIB) sætte denne i stand til at mindske kreditrisikoen for obligationsindehaverne gennem ansvarlig indskudskapital eller ansvarlige garantier.

2.4 Lovgivningstiltaget vedrører pilotfasen i 2012 og 2013. I denne periode skal det undersøges, hvilken indvirkning risikodelingsinstrumentet har på mobiliseringen af private investeringer.

2.5 Risikodelingen sker mellem EU og EIB. I den forbindelse er det finansielle bidrag fra EU-budgettet begrænset til 230 mio. EUR. Maksimalt 200 mio. EUR skal stilles til rådighed for TEN-T i 2012 og 2013, maksimalt 10 mio. EUR til TEN-E-projekter samt maksimalt 20 mio. EUR til investeringer på områderne ikt- og bredbåndsinfrastruktur i 2013.

2.6 Overordnet set er udgangspunktet, at EIB ved hjælp af tilskuddet fra EU's budget kan afdække den såkaldte "First Loss"-risiko for alle gennemførte projekter. Det nøjagtige omfang af den maksimale risikodækning ved EIB for hvert enkelt projekt fastlægges i en kontrakt. I teorien svarer EIB's maksimale risiko til summen af de indgåede kontrakter minus bidraget fra EU's budget. Kommissionens lovforslag indeholder imidlertid ikke, på samme måde som for EU-budgettet, en nominel øvre grænse for EIB's risiko vedrørende samtlige projekter. Forslaget fastslår at: "residualrisikoen ved alle operationer bæres af EIB". Det er EIB's ansvar at definere residualrisikoen inden for rammerne af bankens risikoanalyse.

2.7 Med dette instrument søger Kommissionen at tiltrække yderligere investeringer, særligt private, og den ønsker dermed at opnå en løftestangseffekt. De investorer, som er i kikkerten, er navnlig forsikringsselskaber, pensionsfonde og statslige fonde, som leder efter sikre og langsigtede investeringsmuligheder.

2.8 Mobilisering af midler fra EU-budgettet i pilotfasen skal alene ske gennem omlægninger. Navnlig skal der i den forbindelse tages ledige midler fra det allerede eksisterende "lånegarantiinstrument for TEN-projekter på transportområdet" ("Loan Guarantee Instrument for TEN-transport projects" – LGTT).

2.9 Mens der ved det eksisterende risikodelingsinstrument LGTT er tale om en risikodækning for de kommercielle långivere (banker) gennem EIB, vedrører det her behandlede lovgivningsforslag EIB's risikodækning for investorer på projektobligationsområdet. Begge steder er der tale om en risikodækning af låntagningen i projektvirksomheder, der gennemfører infrastrukturprojekter, hvilket i praksis hovedsageligt vil omfatte investeringer som projektfinansiering, bl.a. offentlig-private

([2]) EØSU-udtalelse om "Connecting Europe"-faciliteten, EØSU-udtalelse om "Retningslinjer for transeuropæiske telenet", EØSU-udtalelse om "Retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet" (Se side 130 i denne EUT).

partnerskaber (OPP). Her er det i reglen projektsponsorer som byggeselskaber, infrastrukturfonde, driftsselskaber og til dels offentlige virksomheder, der ud over anlægsarbejdet også står for drift, planlægning og især finansieringen af investeringsprojekter.

2.10 De støtteberettigede projekter til pilotfasen er endnu ikke udvalgt. Der skal gives støtte til mellem tre og elleve TEN-T-projekter, et TEN-E-projekt og et eller to projekter inden for ikt/bredbåndsområdet. På grundlag af erfaringerne fra pilotfasen skal der drages konklusioner for den nye EU-budgetperiode 2014-2020.

2.11 I lovgivningsforslaget og de ledsagende dokumenter behandler Kommissionen kun perifert aspekter vedrørende tilbagebetaling. I et dokument fra EIB om erfaringerne med LGTT fremgår det imidlertid klart, at dette risikodelingsinstrument anses for særligt velegnet til projekter, som er brugerfinansierede ([3]). Det samme må forventes at være tilfældet for de projekter, som står i centrum for det her behandlede lovforslag.

3. **Generelle bemærkninger**

3.1 EØSU bifalder i princippet Kommissionens forslag om oprettelse af et risikodelingsinstrument til udstedelse af projektobligationer i den planlagte pilotfase 2012-2013. Udvalget henviser i de efterfølgende afsnit til muligheder og risici samt præsenterer forslag og betingelser, særligt vedrørende videreførelsen af instrumentet efter pilotfasen.

3.2 Perspektiverne ligger især i muligheden for at tiltrække yderligere investeringer, hvorved virkningen af EU's budgetmidler kan forøges. Dette kan yde et vigtigt bidrag til skabelse af vækst og innovation, forbedring af den europæiske økonomis konkurrenceevne, opfyldelse af målene i Europa 2020-strategien og bevarelse og skabelse af arbejdspladser. Med gennemførelsen af projekterne bliver nytteværdien ved den europæiske integration synlig for borgerne på konkret vis og dermed styrkes den europæiske ide.

3.3 Udvalget ser imidlertid også risikoelementer. Udvalget henleder i den forbindelse opmærksomheden på den iboende sammenhæng mellem løftestangseffektens omfang og den tabsrisiko, som det offentlige påtager sig. Risiciene består navnlig i forpligtelsen til at dække eventuelle tab ved de gennemførte investeringsprojekter. Mens der i Kommissionens lovforslag er fastlagt en klar øvre grænse for den risiko, som påhviler EU-budgettet, antages det for EIB's vedkommende, at de individuelle aftaler mellem EIB og investorerne om hvert enkelt projekt, samt EIB's risikospredning over det samlede antal projekter, vil sikre, at EIB ikke påtager sig yderligere risici. For under alle omstændigheder at forhindre, at tab får negative konsekvenser for EIB's kreditværdighed og omdømme samt for planlægningen og gennemførelsen af klassiske EIB-projekter anses det for tilrådeligt at foretage en hensigtsmæssig begrænsning af brugen af risikodelingsinstrumentet og EIB's risikoovertagelse med udgangspunkt i en gennemsigtig præsentation af den risiko, som overføres til EIB. Det bør klart fremgå, hvilken risiko EIB påtager sig ([4]), og i givet fald bør der foretages en afgrænsning af denne risikooverførsel. Denne foranstaltning bør særligt overvejes i forbindelse med den nye EU-budgetperiode 2012 – 2020 efter evalueringen af erfaringerne fra pilotfasen vedrørende instrumentets videreførelse.

3.4 Vurderingen af Kommissionens forslag afhænger af de forskellige politiske mål, som forfølges af de offentlige myndigheder ved varetagelsen af borgernes interesser, og de økonomiske interesser hos køberne af projektobligationer. Disse interesser kan gå i samme retning, men kan også være i modstrid med hinanden. Udvalget anbefaler, at samfundsdebatten om muligheder og risici videreføres og intensiveres inden oprettelsen af det nye instrument, navnlig for budgetperioden 2014-2020. I den forbindelse bør der i særlig grad tages højde for erfaringerne med projektfinansiering og OPP-projekter.

3.5 EØSU gør opmærksom på, at projektfinansiering gør det nødvendigt at tilbagebetale projektgælden vha. indtægter fra projektet. Emnet brugerfinansiering bliver herved særlig relevant. Mens energi- og telekommunikationsområdet allerede i dag er kendetegnet ved en sådan finansiering på grund af de gennemførte liberaliseringer og privatiseringer, er dette, navnlig hvad angår den motoriserede individuelle trafik, indtil nu kun undtagelsesvist tilfældet på transportområdet i enkelte EU-medlemsstater, særligt på motorveje. De mulige konsekvenser bør debatteres inden for rammerne af en bred samfundsdebat inden gennemførelsen af planlagte transportprojekter.

3.6 EØSU opfordrer til, at det overvejes at give projektobligationerne en pålydende værdi, som også gør det muligt for småsparere at deltage, så dette instrument ikke kun er tilgængeligt for institutionelle investorer.

3.7 Formålet med oprettelsen af det planlagte risikodelingsinstrument må ikke kun være at opnå den størst mulige løftestangseffekt til mobilisering af yderligere investeringer fra

([3]) Jf. European Investment Bank: Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011), Luxembourg, 14. juli 2011, s. 4.

([4]) Jf. også European Commission, Impact Assessment Board, DG ECFIN, pkt. C 2, op.cit. (oplysningerne i fodnote 1).

private kilder. Det skal også sikres, at politiske afgørelser og samfundsmæssige aftaler om opfyldelse af bæredygtige økonomiske, miljømæssige og sociale mål ikke modarbejdes af det foreslåede instrument ([5]). Investeringsprojekter, der gennemføres vha. projektobligationer, må f.eks. ikke bero på en overtrædelse af sociale, miljømæssige eller kvalitetsrelaterede standarder. Ved projektgennemførelsen skal der tages hensyn til bygge- og vedligeholdelseskvalitet, den miljømæssige bæredygtighed, overholdelse af overenskomster og arbejdsstedprincip, støtte til SMV'er, innovationsfremme, udgiftsberegning på grundlag af livscyklusomkostninger, sociale og miljømæssige betingelser for gennemførelsesprocessen ([6]) samt sikring af tilgængeligheden for handicappede personer, såfremt der kan foretages en objektiv vurdering, og der er tale om ikke-diskriminerende kriterier. Det skal forhindres, at brugerne pålægges urimelige gebyrer. Dette gælder navnlig for de personer, som er afhængige af at kunne anvende en transportinfrastruktur ofte eller dagligt, og især når der ikke findes alternative infrastrukturer.

3.8 Af disse krav fremgår det, at udvalget kræver, at evalueringen af pilotfasen i initiativet med projektobligationer videreføres og intensiveres på et bredt samfundsmæssigt grundlag i rette tid, før der træffes en politisk afgørelse om anvendelse af risikodelingsinstrumentet for projektobligationer i den nye EU-budgetperiode 2014-2020. Her bør erfaringerne med lånegarantiinstrumentet for TEN-transportprojekter (LGTT) også indgå. Der skal først og fremmest være gennemsigtighed med hensyn til de støttede projekter, fordelingen af midler og de deraf følgende investeringsstrømme, hvilket kræver en vedvarende kontrol med resultaterne og en rettidig overvågning, så der i tide kan drages konklusioner. De politiske beslutningstagere på europæisk, nationalt, regionalt og lokalt niveau, arbejdsmarkedets parter, civilsamfundets organisationer, organisationer fra områderne forskning, miljø og forbrugerbeskyttelse, sociale bevægelser, EØSU og Regionsudvalget bør inddrages i evalueringen. EU-lovgiveren bør træffe en afgørelse forud for den nye budgetperiode. Det fremgår implicit af Kommissionens dokumenter, at det er planen først at gennemføre en evaluering i 2016/17, hvilket udvalget anser for at være for sent.

3.9 For projektfinansiering og OPP-projekter, hvor gældens tilbagebetaling garanteres vha. offentlige midler, eksisterer der de samme finansielle forpligtelser for de offentlige myndigheder med hensyn til refinansiering af investeringsprojekterne som ved projekter i offentligt udbud, der er finansieret på klassisk vis. Med det formål at sikre en tilstrækkelig budgetgennemsigtighed, undgå yderligere budgetrisici, undgå at der skabes forkerte incitamenter til gennemførelse af OPP-projekter og sikre, at de kompetente myndigheder frit kan vælge mellem OPP-projekter og klassisk finansierede projekter, gentager EØSU sin opfordring til, at OPP-projekternes kriterier for gældsætning skal modsvare kriterierne for projekter under traditionelle offentlige kontrakter ([7]).

3.10 Mange infrastrukturprojekter på områderne energi og telekommunikation er i modsætning til transportprojekter i EU generelt privatfinansierede og bliver refinansieret gennem brugerafgifter, som er underlagt en regulering. Dette gælder for hele netinfrastrukturen. I den forbindelse ønsker udvalget at vide, hvilke yderligere projekter, hvis fuldstændige refinansiering åbenbart ikke kan gennemføres via brugerafgifter, som er underkastet en regulering, EU-lovgiveren vil iværksætte inden for rammerne af det foreslåede finansieringsinstrument. Udvalget har den holdning, at der for hvert enkelt af disse planlagte projekter på energi- og telekommunikationsområdet er behov for en detaljeret begrundelse for, hvorfor man på trods af en manglende refinansieringsmulighed anser projektet for at være støtteberettiget med henblik på EU's udvikling. Det har afgørende betydning, at sådanne projekter kontrolleres af EU-lovgiveren.

4. **Særlige bemærkninger**

4.1 Det foreslåede risikodelingsinstrument udgør en potentiel løsning på de problemer med utilstrækkelige offentlige investeringer og investeringsvillig kapital fra især institutionelle investorer, som Kommissionen beskriver. Udover de i kapitel 3 nævnte politiske krav opstår der imidlertid også en lang række tekniske problemstillinger. Udvalget opfordrer til, at disse spørgsmål afklares inden aktiveringen af det foreslåede risikodelingsinstrument, men senest inden den planlagte gennemførelse i den nye EU-budgetperiode 2014-2020.

4.2 Alt i alt har udvalget den holdning, at EIB og EU-budgettet ikke kun bør dække risici, men ligeledes bør delagtiggøres i fortjenesterne på passende vis ("fair risk sharing"). Dette bør sikres gennem en systematisk anvendelse af EIB's risiko- og prispolitik samt de her foreslåede foranstaltninger til begrænsning af EIB's risiko.

([5]) Således har "CER" inden for rammerne af høringen forholdt sig skeptisk til brugen af det foreslåede risikodelingsinstrument inden for jernbanetransporten. Jf. Stakeholder Consultation on Europe 2020 Projekt Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies (CER), 6 May 2011, http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_ responses_en.htm.

([6]) Jf. også EØSU-udtalelse om "Europæisk marked for offentlige indkøb", EUT C 318 af 29.10.2011, s. 113.

([7]) EØSU-udtalelse om "*Private og offentlige investeringer*", EUT C 51 af 17.2.2011, s. 59. Jf. ligeledes House of Commons, Treasury Committee, Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010-2012, London 18 July 2011: I rapporten gøres der opmærksom på, at "PFI-OPP-projekters manglende registrering under den offentlige gældsætning skaber forkerte incitamenter, der modvirker målet om "Best Value for Money". Formanden for budgetudvalget i det britiske underhus, Andrew Tyrie (De Konservative), udtaler sig klart til fordel for deres inddragelse i reglerne for gældsætning (jf. http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/).

4.3 Aktørernes rolle er heller ikke fastlagt helt præcist. Navnlig er det uklart, hvem der overtager obligationsforsikringsselskabernes (monoliners) rolle som eneste bestemmende kreditor, og hvordan dette skal ske. I den forbindelse er det særligt uklart, hvilken rolle EIB skal spille. Beslutningen herom skal fastlægges i kommende aftaler med investorerne og en traktat mellem Kommissionen og EIB. EØSU opfordrer EU-lovgiveren til, at man inden for rammerne af den kommende lovgivningsproces, og senest inden den eventuelle videreførelse af instrumentet i den nye EU-budgetperiode 2014-2020, får afklaret spørgsmålene om risikofordelingsordningens tekniske detaljer og omfanget af EIB's funktion som eneste bestemmende kreditor, så der skabes planlægningssikkerhed for investorer og offentlige myndigheder. Det planlagte risikodelingsinstrument må under ingen omstændigheder resultere i, at EIB's kreditværdighed og omdømme bringes i fare.

4.4 Erfaringerne fra LGTT-projekterne bør systematisk evalueres efter de i kapitel 3 nævnte kriterier med det formål at drage konklusioner vedrørende en passende udformning af risikodelingsinstrumentet for projektobligationer og imødegå negative følgevirkninger ([8]). I den forbindelse bør der imidlertid også skabes et overblik over de forskellige vurderinger, som de forskellige aktører foretog i forbindelse med bedømmelsen af OPP-projekter.

4.5 Set i lyset af de positive, men også talrige negative erfaringer og risici forbundet med OPP-projekter hvad angår kontraktforhandlingernes varighed, kompleksiteten i aftalevilkårene og forholdet mellem kontraktparterne samt usikkerheden forbundet med efterspørgselsvirkningerne, sætter EØSU spørgsmålstegn ved, om det ikke ville være den bedste løsning, at udstyre de offentlige budgetter med de nødvendige midler til at gennemføre investeringsprojekter inden for rammerne af klassiske offentlige kontrakter ([9]). Udvalget bifalder i den sammenhæng Kommissionens forslag om at indføre en afgift på finansielle transaktioner og minder i den forbindelse om sin støtte til indførelsen af en sådan indtægtskilde for de offentlige budgetter ([10]).

4.6 Udvalget henviser i den forbindelse også til, at det investeringsbehov, som Kommissionen anslår er nødvendigt til "Connecting Europe-faciliteten", ikke alene kan sikres gennem udstedelsen af projektobligationer. Udvalget opfordrer derfor til, at der findes yderligere indtægtskilder til offentlige investeringer.

Bruxelles, den 23. februar 2012

Staffan NILSSON

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

([8]) Jf. ligeledes European Investment Bank, op.cit. (oplysningerne i fodnote 3): Talrige af de i kapitel 3 nævnte kriterier undersøges imidlertid ikke her.

([9]) Denne strategi for den bedste og næstbedste løsning fremgår også af udtalelsen fra Sammenslutningen af europæiske jernbane- og infrastrukturvirksomheder (CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies), der blev afgivet inden for rammerne af høringen om det her behandlede lovforslag. Jf. CER op.cit. (oplysningerne i fodnote 5).

([10]) EØSU-udtalelse om "Afgift på finansielle transaktioner", EUT C 44 af 11.2.2011, s. 81, og EØSU-udtalelse om "de Larosière-gruppens rapport", EUT C 318 af 23.12.2009, s. 57.