Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Besluit nr. 1639/2006/EG tot vaststelling van een kaderprogramma voor concurrentievermogen en innovatie (2007-2013) en van Verordening (EG) nr. 680/2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie

(COM(2011) 659 final — 2011/0301 (COD))

(2012/C 143/27)

Rapporteur: **Armin DUTTINE**

Het Europees Parlement en de Raad hebben op 17 november resp. 12 december 2011 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig de artikelen 172, 173, lid 3, en 304 van het VWEU te raadplegen over het

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Besluit nr. 1639/2006/EG tot vaststelling van een kaderprogramma voor concurrentievermogen en innovatie (2007-2013) en van Verordening (EG) nr. 680/2007 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie

COM(2011) 659 definitief - 2011/0301 (COD).

De afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur, Informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 3 februari 2012 goedgekeurd.

Het Comité heeft tijdens zijn op 22 en 23 februari 2012 gehouden 478e zitting (vergadering van 23 februari) het volgende advies uitgebracht, dat met 161 stemmen voor, 2 stemmen tegen, bij 10 onthoudingen werd goedgekeurd.

*Dit advies maakt deel uit van een cluster van vijf adviezen over de **"Connecting Europe Facility" (CEF)** en de in oktober 2011 door de Commissie ter zake uitgevaardigde richtsnoeren. De cluster omvat de adviezen **TEN/468** over de **CEF** (rapporteur: de heer HENCKS), **TEN/469** over de richtsnoeren betreffende **telecommunicatienetwerken** (rapporteur: de heer LONGO), **TEN/470** over de richtsnoeren inzake **energie**-infrastructuur (rapporteur: de heer BIERMANN), **TEN/471** over de richtsnoeren voor **vervoer**infrastructuur (rapporteur: de heer BACK) en **TEN/472** over het initiatief inzake project**obligaties** (rapporteur: de heer DUTTINE).*

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Het Comité kan zich in beginsel vinden in het voorstel van de Commissie voor een risicodelingsinstrument voor projecten tijdens de proefperiode 2012-2013. Het vestigt echter wel de aandacht op de daaraan verbonden risico's. Mocht dit instrument ook tijdens de EU-begrotingsperiode 2014-2020 worden gebruikt, dan moet vooraf en op basis van een brede en zorgvuldig gevoerde maatschappelijke discussie de evaluatie verdiept worden voortgezet. Daarbij moet vooral worden gekeken naar de ervaringen die met publiek/private partnerschappen (PPP) zijn opgedaan.

1.2 Het voorgestelde instrument biedt met name kans op de mobilisatie van belangrijke en noodzakelijke middelen voor investeringen in infrastructuur voor vervoer, telecommunicatie en energie waarmee groei, innovatie, concurrentievermogen en werkgelegenheid kunnen worden bevorderd. Worden de geplande projecten daadwerkelijk uitgevoerd, dan worden de voordelen van het integratieproces concreet zichtbaar voor de burgers en wint de Europese gedachte terrein.

1.3 Zoals opgemerkt ziet het Comité evenwel ook risico's en wel met name bij de eventuele verliesovername in verband met de geplande investeringsprojecten. De eventuele overname via de EU-begroting is in het Commissievoorstel aan een duidelijke limiet gebonden, maar voor de Europese Investeringsbank (EIB) ligt dat anders: voor ieder project sluiten de EIB en de investeerders een overeenkomst en verder spreidt die bank de risico's over alle projecten, zodat zij geen verdere risico's hoeft over te nemen. Om in ieder geval te vermijden dat die risico's de kredietwaardigheid en de reputatie van de bank aantasten of de planning en uitvoering van de door de bank op klassieke wijze gesteunde projecten negatief beïnvloedt, denkt het Comité dat de EIB haar behoudende risico-evaluatiecriteria ook op projectobligaties moet toepassen. Met name dient de risico-overname door de bank met alle transparantie te zijn omgeven [1] en moet voor die overname zo nodig een bovengrens gaan gelden. Dit geldt in het bijzonder wanneer het instrument na evaluatie van de tijdens de proefperiode opgedane ervaringen tijdens de nieuwe begrotingsperiode 2014-2020 verder zal worden ingezet.

[1] Zie de 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): daarin wordt opgeroepen tot een transparantere voorstelling van de risico's voor de EIB.

1.4 De Commissie gaat in haar voorstel te weinig in op kwesties in verband met de terugbetaling van privaat gefinancierde infrastructuurprojecten. Met name op vervoersgebied moet er een brede maatschappelijke discussie plaatsvinden over de mogelijke gevolgen van "betaling door de gebruiker". Ook wijst het Comité erop dat het voorgestelde instrument niet in de weg mag staan van beleidsbesluiten en maatschappelijke afspraken ten behoeve van de verwezenlijking van duurzame doelstellingen op economisch, sociaal en milieugebied. Voorts moeten valse prikkels voor het opstarten van PPP-projecten worden voorkomen. Het Comité herhaalt dat de schuldcriteria voor die projecten overeen moeten komen met de criteria die gelden voor de klassieke openbare aanbestedingen.

1.5 Met het voorgestelde risicodelingsinstrument kan slechts een deel van de geboden investeringen in de dringend noodzakelijke infrastructuurprojecten worden gedekt. Daarom moeten de overheden naar meer bronnen van inkomsten voor hun investeringen zoeken. Het Comité wijst in dit verband met name op de voorstellen voor een heffing over financiële transacties.

2. **Inleiding**

2.1 De Commissie heeft op 19 oktober 2011 verscheidene voorstellen van wetgevende en niet-wetgevende aard uitgebracht voor de ontwikkeling van trans-Europese netwerken aangaande vervoer, energie en telecommunicatie. Een en ander onder de gezamenlijke noemer "Connecting Europe Facility" en met de nadruk op de nieuwe begrotingsperiode 2014-2020. De voorstellen gaan met name over de steunrichtsnoeren, de te steunen projecten, het niveau van de investeringen en de nieuwe financieringsinstrumenten. Dit advies gaat over de financiering van die voorstellen. Andere aspecten worden in andere EESC-adviezen behandeld ([2]).

2.2 Hier wordt het wetgevingsvoorstel behandeld dat de volgende elementen bevat: uitbreiding van het toepassingsgebied van het kaderprogramma (2007-2013) voor concurrentievermogen en innovatie tot investeringen in breedbandinfrastructuur en invoering van een risicodelingsinstrument voor projectobligaties betreffende ICT, breedband en TEN's op het gebied van vervoers- (TEN-V) en energie-infrastructuur (TEN-E).

2.3 Het instrument wordt voorgesteld tegen de achtergrond van de problemen die voortvloeien uit de financiële en economische crisis en die de financiering van mede door particulier kapitaal gevoede lange-termijninvesteringen bemoeilijken. Voor dit soort infrastructuurprojecten moet geld op de kapitaalmarkt worden gezocht. Het voorgestelde instrument is een risicodelingsinstrument voor projectobligaties. Het is de bedoeling dat er met behulp van een financiële bijdrage uit de EU-begroting aan de EIB voor wordt gezorgd dat de bank middels secundaire leningen en garanties de kredietrisico's van de investeerders verlaagt.

2.4 Het wetgevingsvoorstel betreft een proefperiode voor de jaren 2012 en 2013. Dan zal het effect van het instrument op het aantrekken van particulier geld worden getest.

2.5 De risico's worden gedeeld door de EU en de EIB. Daarbij is de bijdrage uit de EU-begroting tot 230 miljoen euro beperkt. Voor TEN-T zal in 2012 en 2013 maximaal 200 miljoen euro beschikbaar zijn, voor TEN-E maximaal 10 miljoen en voor investeringen in ICT- en breedbandinfrastructuur maximaal 20 miljoen in 2013.

2.6 Uitgangspunt is dat de EIB met het geld uit de EU-begroting de zgn. "First Loss" van alle uitgevoerde projecten kan afdekken. De precieze hoogte van de risico-overname door de bank wordt per project contractueel vastgelegd. Theoretisch bedraagt daarmee het maximale risico voor de EIB het totaal van de contractbedragen minus de bijdrage uit de EU-begroting. Het voorstel bevat evenwel, in tegenstelling tot de bepalingen aangaande de EU-begroting, geen nominale limiet voor de EIB-risico's voor alle projecten: "Het resterende risico dat inherent is aan alle verrichtingen wordt door de EIB gedragen", aldus het voorstel. De EIB berekent dat resterende gedeelte in het kader van haar risicoanalyse.

2.7 De Commissie streeft met het instrument naar het aantrekken van vooral meer particulier investeringskapitaal en wil daarmee een hefboomwerking bewerkstelligen. Zij denkt daarbij met name aan verzekeraars en pensioen- en overheidsfondsen die op zoek zijn naar duurzame en veilige beleggingen.

2.8 De EU-begrotingsmiddelen voor de proeffase zouden uitsluitend via verschuivingen beschikbaar moeten komen. Daarbij wordt met name gedacht aan nog voorhanden zijnde middelen van het reeds bestaande leninggarantie-instrument ten behoeve van TEN-vervoersprojecten ("Loan Garantuee instrument for TEN-transport projects" – LGTT).

2.9 Via de huidige LGTT worden de risico's van de commerciële beleggers (de banken) door de EIB gedekt. Onderhavig voorstel heeft betrekking op dekking van projectobligaties door de EIB. In beide gevallen gaat het om dekking van risico's aangaande schulden van ondernemers in infrastructuurprojecten, waarbij vooral aan op projectfinanciering gerichte investeringen (onder meer PPP-projecten) wordt gedacht. Doorgaans

([2]) Zie de EESC-adviezen over de "Connecting Europe facility", "Richtsnoeren voor trans-Europese telecommunicatienetwerken", en "Richtsnoeren voor de ontwikkeling van trans-Europese vervoersnetwerken" (Zie bladzijde 130 van dit Publicatieblad).

worden dan bouw, beheer, planning en vooral financiering van projecten in handen genomen door "projectsponsors" als bouwbedrijven, infrastructuurfondsen, beheersmaatschappijen en soms ook overheidsbedrijven.

2.10 De in de testfase te steunen projecten moeten nog worden geselecteerd. Bij TEN-V gaat het om drie tot elf projecten, bij TEN-E om één en bij TEN-ICT/breedband om maximaal twee. Uit de ervaringen met deze proefperiode moeten lessen worden getrokken voor de nieuwe begrotingsperiode 2014-2020.

2.11 De Commissie behandelt in haar voorstel de terugbetaling ("tol") slechts mondjesmaat. Uit een document van de EIB blijkt evenwel duidelijk dat het risicoverdelingsinstrument met name geschikt is voor projecten die door de gebruiker worden betaald. ([3]) Hetzelfde mag verwacht worden ten aanzien van de projecten die met onderhavig wetgevingsvoorstel worden nagestreefd.

3. **Algemene opmerkingen**

3.1 Het Comité kan zich in beginsel vinden in het voorstel van de Commissie voor een risicodelingsinstrument betreffende projectobligaties voor de proefperiode 2012-2013. In het navolgende wordt ingegaan op de kansen en risico's die verbonden zijn aan en de voorstellen en voorwaarden voor vooral de voortzetting van het gebruik van het instrument na de testfase.

3.2 De kansen komen er vooral op neer dat extra geld voor investeringen beschikbaar kan worden gemaakt, waardoor de efficiëntie van de begrotingsmiddelen van de Unie kan worden verhoogd. Dit kan een belangrijke bijdrage vormen tot het genereren van groei en innovatie, de verhoging van het concurrentievermogen van het Europees bedrijfsleven, de verwezenlijking van de doelstellingen van de strategie Europa 2020 en het behouden en creëren van arbeidsplaatsen. Worden de geplande projecten daadwerkelijk uitgevoerd, dan worden de voordelen van het integratieproces concreet zichtbaar voor de burgers en daardoor wint de Europese gedachte terrein.

3.3 Het Comité ziet echter ook risico's. Het wijst daarbij op de inherente samenhang tussen het niveau van de hefboomwerking en de mate waarin de overheden risico's overnemen. De risico's liggen vooral in de overname van verliezen die eventueel bij de geplande investeringsprojecten worden geleden. De eventuele risico-overname via de EU-begroting is in het Commissievoorstel aan een duidelijke limiet gebonden, maar voor de EIB ligt dat anders: voor ieder project sluiten de EIB en de investeerders een overeenkomst en verder spreidt die bank de risico's over alle projecten, zodat zij geen verdere risico's hoeft over te nemen. Om in ieder geval te vermijden dat die risico's de kredietwaardigheid en de reputatie van de bank aantasten of de planning en uitvoering van de door de bank op klassieke wijze gesteunde projecten negatief beïnvloedt, denkt het Comité dat de EIB haar behoudende risico-evaluatiecriteria ook op projectobligaties moet toepassen. Met name dient de risico-overname door de bank met alle transparantie te zijn omgeven ([4]) en moet voor die overname zo nodig een bovengrens gaan gelden. Dit geldt in het bijzonder wanneer het instrument na evaluatie van de tijdens de proefperiode opgedane ervaringen tijdens de nieuwe begrotingsperiode 2014-2020 verder zal worden ingezet.

3.4 Het Commissievoorstel moet worden beoordeeld in het licht van de beleidsdoelstellingen van de overheid ter behartiging van de belangen van de burgers en van de financiële belangen van de kopers van de projectobligaties. Die belangen kunnen samenvallen, maar ook met elkaar strijden. Het Comité beveelt daarom aan om met name voor de begrotingsperiode 2014-2020 de uitgebreide maatschappelijke discussie over de kansen en risico's die aan het nieuwe instrument zijn verbonden verdiept voort te zetten. In die discussie moet de aandacht vooral uitgaan naar de lessen die uit de ervaringen met projectfinanciering en PPP-projecten kunnen worden getrokken.

3.5 Verder wijst het Comité erop dat de terugbetaling van de financiering van projecten projectgebonden inkomsten vergt. Daardoor wordt vooral het thema "financiering door de gebruiker" van belang. In de sectoren energie en telecommunicatie is die financieringswijze door de liberalisering en privatisering reeds werkelijkheid, maar in het vervoer, en vooral het wegvervoer, waarbij vooral aan personenwagens te denken valt, is dat tot nu toe slechts in enkele lidstaten en dan met name op snelwegen het geval. Alvorens de geplande vervoersprojecten op te starten moet een brede maatschappelijke discussie plaatsvinden over de mogelijke uitbreiding van deze herfinancieringswijze.

3.6 Verder moet worden bekeken of de projecten niet dusdanig kunnen ontworpen dat ook kleine spaarders eraan mee kunnen doen, zodat het instrument niet alleen voor institutionele beleggers open staat.

3.7 Het geplande risicodelingsinstrument mag niet uitsluitend op zoveel mogelijk hefboomwerking voor de mobilisering van bijkomende particuliere investeringen zijn gericht. Tegelijkertijd moet worden voorkomen dat politieke besluiten en maatschappelijke akkoorden ter verwezenlijking van duurzame

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

([4]) Zie de European Commission, Impact Assessment Board, DG ECFIN, point C2, op. cit. in noot 1.

economische, sociale en milieudoelstellingen door het voorgestelde instrument worden gefrustreerd ([5]). Bij de door projectobligaties gefinancierde investeringsprojecten mag het niet zo zijn dat sociale, milieu- en kwaliteitsnormen worden geschonden Bij de projectuitvoering moet worden gelet op de kwaliteit van bouw en onderhoud, milieuvriendelijkheid, naleving van cao's en het beginsel van de plaats van arbeid en stimulering van mkb's en innovatie. Tevens moeten de kosten op basis van de levenscycluskosten worden berekend en dient er te worden gelet op de sociale en milieutechnische randvoorwaarden van het productieproces ([6]) en te worden gezorgd voor toegankelijkheid voor mensen met een handicap. Een en ander moet wel objectief verifieerbaar zijn en er mogen geen discriminerende criteria worden gehanteerd. Voorts moeten excessieve gebruikersheffingen worden vermeden. Dit geldt met name voor gebruikers die veelvuldig of zelfs dagelijks op gebruik van een vervoersinfrastructuur zijn aangewezen, en dan vooral wanneer er geen alternatief voorhanden is.

3.8 Daarom dringt het Comité erop aan dat, ruimschoots voordat de politieke besluiten over de invoering van het risicodelingsinstrument voor de begrotingsperiode 2014-2020 worden genomen, de evaluatie van de proeffase van het projectobligatie-initiatief wordt voortgezet en in breed maatschappelijk verband wordt verdiept. Daarbij moet ook worden gekeken naar de ervaringen die met LGTT zijn opgedaan. Vooral moeten de gesteunde projecten, de toewijzing van middelen en de daaruit voortvloeiende investeringsstromen met transparantie zijn omgeven, en dat vergt een permanente controle van de resultaten en voortdurend toezicht om op tijd conclusies te kunnen trekken. Aan die evaluatie moet worden meegewerkt door de Europese, nationale, regionale en lokale politieke besluitvormers, de sociale partners en de organisaties van het maatschappelijk middenveld (onder meer sociaal gebied, wetenschap, milieu- en consumentenbescherming), het EESC en het CvdR. De Europese wetgever moet in de aanloop naar de nieuwe begrotingsperiode een besluit nemen. Uit de Commissiedocumenten blijkt impliciet dat de evaluatie pas in 2016/2017 zal plaatsvinden en dat vindt het Comité te laat.

3.9 Overheden hebben voor met door obligaties gefinancierde projecten en PPP-projecten, waarvan de terugbetaling middels overheidsbetalingen worden gegarandeerd, dezelfde financiële verplichtingen als voor op klassieke wijze via investeringen gefinancierde aanbestedingsprojecten. Het Comité herhaalt dat de kredietcriteria voor PPP-projecten dezelfde moeten zijn als de criteria die gelden voor de op klassieke aanbestedingen gebaseerde projecten. Zulks om voor voldoende budgettaire transparantie te zorgen, bijkomende begrotingsrisico's te vermijden, valse prikkels voor het opstarten van PPP-projecten te voorkomen en de bevoegde autoriteiten de mogelijkheid te geven om vrij te kiezen tussen PPP- en klassiek gefinancierde projecten ([7]).

3.10 Anders dan bij bepaalde vervoersprojecten het geval is, worden in de EU veel infrastructuurprojecten op het gebied van energie en telecommunicatie particulier gefinancierd en via gereguleerde gebruiksheffingen geherfinancierd. Dit geldt voor de gehele netinfrastructuur. Het Comité vraagt zich hier wel af welke extra projecten de Europese wetgever met het voorgestelde instrument wil opstarten. Het denkt daarbij aan projecten die financieel kennelijk niet integraal door gebruiksheffingen kunnen worden "terugverdiend". Daarom moet voor ieder gepland project op deze twee gebieden gedetailleerd worden aangegeven waarom zij ondanks een gebrek aan latere opbrengsten toch moeten worden gesteund. De Europese wetgever moet hier zeer nauw de vinger aan de pols houden.

4. **Bijzondere opmerkingen**

4.1 Het voorgestelde risicodelingsinstrument vormt een potentiële oplossing voor de door de Commissie vastgestelde problemen betreffende ontoereikende openbare investeringsmiddelen en een gebrek aan kapitaalverschaffing door vooral institutionele beleggers. Er spelen echter ook veel technische kwesties die naast de in hoofdstuk 3 genoemde eisen aan de politiek alle aandacht verdienen. Die kwesties moeten voor de invoering van het instrument en uiterlijk voor de nieuwe begrotingsperiode 2014-2020 worden opgehelderd.

4.2 Het Comité concludeert dat de EIB en de EU-begroting niet uitsluitend risico's zouden dienen te dekken, maar ook een fair aandeel in winsten zouden moeten krijgen ("fair risk sharing"). Hiervoor moet worden gezorgd door systematische toepassing van het risico- en prijsbeleid van de EIB en de in dit advies voorgestelde maatregelen om het risico van de EIB te begrenzen.

([5]) Wat het spoorvervoer betreft, liet de CER zich eveneens kritisch over het voorgestelde risicodelingsinstrument uit. Vgl. Stakeholder Consultation on Europe 2020 Project Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies (CER), 6 May 2011, te vinden bij http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm

([6]) Zie het EESC-advies *Naar een meer efficiënte Europese aanbestedingsmarkt*, PB C 318 van 29 oktober 2011, blz. 113.

([7]) Zie het EESC-advies *Particuliere en openbare investeringen* PB C 51 van 17 februari 2011, blz.. 59; zie ook House of Commons, Treasury Committee, Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010-2012, Londen 18 juli 2011: in dat verslag wordt erop gewezen dat wanneer PFI/PPP-projecten niet in de openbare schuldenstaat worden opgenomen er valse prikkels onstaan die de doelstelling „Best Value for Money" doorkruisen. De voorzitter van het begrotingscomité van het Britse Lagerhuis, Andrew Tyrie (Conservative Party), pleit krachtig voor opname in de begrotingsvoorschriften (http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/).

4.3 De rol van de actoren is niet volledig duidelijk. Dat geldt met name voor de vraag wie de taken van de huidige beleggingsverzekeraars (monoliners) als enige kredietcontroleur op zich gaat nemen en hoe dat moet gebeuren. Ook is het bijzonder onduidelijk welke rol de EIB hier zou moeten gaan vervullen. Volgens het Comité zal dit moeten worden beslist middels contracten met investeerders en een overeenkomst tussen de Commissie en de EIB. De Europese wetgever wordt daarom verzocht om uiterlijk voor de eventuele voortzetting van het gebruik van het instrument in de nieuwe begrotingsperiode 2014-2020 de technische details aangaande de risico's en de reikwijdte van de functie van de EIB als kredietcontroleur in de komende wetgevingsprocedures goed aan te geven, zodat zowel de particuliere investeerders als de overheden weten waar ze aan toe zijn. Hoe dan ook: de kredietwaardigheid en de reputatie van de EIB mogen geen gevaar lopen.

4.4 De met LGTT-projecten opgedane ervaringen moeten systematisch aan de in hoofdstuk 3 genoemde criteria worden getoetst. Zulks om conclusies te kunnen trekken voor een adequate toespitsing van het instrument op projectobligaties en negatieve effecten te voorkomen. ([8]) In dit verband moet ook opheldering worden verschaft over de verschillende vaststellingen waartoe verscheidene actoren bij de evaluatie van PPP-projecten waren gekomen.

4.5 Er is wat projectfinanciering en PPP-projecten betreft sprake van positieve maar ook veel negatieve ervaringen en risico's. Daarbij valt te denken aan de duur van de onderhandelingen, de complexiteit van de contractsvoorwaarden, de betrekkingen tussen de actoren en onzekerheid over vraageffecten. Daarom vraagt het Comité zich af of het niet beter zou zijn om de overheidsbegrotingen van de nodige middelen te voorzien om investeringsprojecten via de klassieke openbare-aanbestedingsmethode te laten verlopen. ([9]) Voorts is het in dit verband ingenomen met de voorstellen van de Commissie voor de invoering van een belasting op financiële transacties en herinnert het aan zijn steun voor de invoering van een dergelijke bron van inkomsten voor de overheidsbegrotingen. ([10])

4.6 Ten slotte zij erop gewezen dat de door de Commissie vastgestelde investeringsbehoefte voor de "Connecting Europe Facility" vermoedelijk niet alleen door de uitgifte van projectobligaties kan worden gedekt. Het roept er derhalve toe op om naar meer financieringsbronnen voor overheidsinvesteringen te zoeken.

Brussel, 23 februari 2012

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Staffan NILSSON

([8]) Zie ook hier EIB, op.cit. in noot 3, veel van de in hoofdstuk 3 genoemde criteria werden daarin echter niet onderzocht.

([9]) Ook de CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies) gaat uit van een beste en op één na beste oplossing in het kader van de raadpleging over onderhavig wetgevingsvoorstel. Zie CER, op. cit. in noot 5.

([10]) Zie het EESC-advies *Belasting op financiële transacties*, PB C 44 van 11 februari 2011, blz. 81 en het EESC-advies *Rapport van de groep-De Larosière*, PB C 318 van 23 december 2009, blz. 57.