Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Решение № 1639/2006/ЕО за създаване на Рамкова програма за конкурентоспособност и иновации (2007—2013 г.) и на Регламент (ЕО) № 680/2007 за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи“

COM(2011) 659 final — 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Докладчик: **г-н Armin DUTTINE**

На 17 ноември 2011 г. Европейският парламент и на 12 декември 2011 г. Съветът решиха, в съответствие с член 172, член 173 параграф 3 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Решение № 1639/2006/ЕО за създаване на Рамкова програма за конкурентоспособност и иновации (2007–2013 г.) и на Регламент (ЕО) № 680/2007 за установяване на общи правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи“

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

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 3 февруари 2012 г.

На 478-ата си пленарна сесия, проведена на 22 и 23 февруари 2012 г. (заседание от 23 февруари), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 161 гласа „за“, 2 гласа „против“ и 10 гласа „въздържал се“.

*Настоящото становище е част от пакет от 5 становища, изготвени от ЕИСК относно „**Механизма за свързване на Европа**“ и насоките във връзка с него, публикувани от Европейската комисия през октомври 2011 г. Този пакет съдържа становищата **TEN/468** относно „**Механизъм за свързване на Европа**“ (докладчик: г-н Raymond HENCKS), **TEN/469** относно „Насоки за трансевропейска **телекомуникационна мрежа**“ (докладчик: г-н Antonio LONGO), **TEN/470** относно „Указания за трансевропейска **енергийна инфраструктура**“ (докладчик: г-н Egbert BIERMANN), **TEN/471** относно „Насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа“ (докладчик: г-н Stefan BACK) и **TEN/472** относно „Инициативата „**Облигации за проекти** по стратегията „Европа 2020“ за инфраструктурни проекти“ (докладчик: г-н Armin DUTTINE).*

1. Заключения и препоръки

1.1 ЕИСК приветства по принцип предложението на Европейската комисия за създаване на инструмент за поделяне на риска, който да послужи за издаване на облигации за проекти за запланuваната пилотна фаза за 2012 г. и 2013 г. Той обаче обръща внимание на рисковете, свързани с този инструмент. Преди действието на инструмента да бъде продължено за новия бюджетен период на ЕС 2014-2020 г., би трябвало оценката да продължи да се извършва с особено внимание и да се задълбочи в резултат на подробен обществен дебат. В този процес е особено необходимо да се използват поуките и опитът от проекти в рамките на публично-частни партньорства (ПЧП).

1.2 Шансовете на предлагания инструмент се състоят най-вече в това за инфраструктурни проекти в транспорта, телекомуникациите и енергетиката да се мобилизират необходимите инвестиционни ресурси, важни за засилване на растежа, иновациите, конкурентоспособността и създаването на работни места. Чрез осъществяването на предвижданите проекти ползата от европейската интеграция за гражданите става конкретно осезаема и по този начин се укрепва европейската идея.

1.3 Комитетът вижда обаче и рискове. Те произтичат най-вече от вероятността да се наложи да се поемат загубите от инициираните инвестиционни проекти. Докато евентуалното поемане на риск от страна на бюджета на ЕС е ясно ограничено в законодателното предложение на Комисията, то по отношение на Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) се приема, че благодарение на съответните договори, сключвани за всеки проект между ЕИБ и инвеститорите, както и благодарение на предприеманото от ЕИБ разпределяне на риска между всички проекти, за ЕИБ няма да възникне необходимост да поема други рискове. За да се избегне на всяка цена възможността при възникване на риск да се стигне до негативни последици за кредитоспособността и репутацията на ЕИБ, както и за предприемането и осъществяването на проекти, подпомагани по класическия начин чрез ЕИБ, ЕИСК смята за необходимо ЕИБ да приложи и в рамките на облигациите за проекти своите консервативни критерии за оценка на проектни рискове. Най-вече би трябвало поемането на риск от страна на ЕИБ да се представи по прозрачен начин [1] и евентуално да се ограничи поемането на риск. Такава мярка би трябвало да се обмисли особено във връзка със запазването на инструмента през новия бюджетен период на ЕС 2014-2020 г., след като бъде направена оценка на опита от пилотната фаза.

[1] Вж. също Европейска комисия, Борд за оценка на въздействието, ГД „Икономически и финансови въпроси“ – Оценка на въздействието на предложение за регламент относно инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“, точка В 2 (проект на документа от 15 септември 2011 г.) (вж. документ Ares(2011)1012531 - 23.9.2011 г.), в който се настоява за по-прозрачно представяне на рисковете за ЕИБ.

1.4 ЕИСК отбелязва, че в предложението на Комисията се отделя твърде малко внимание на въпроси за изплащането на частно финансирани инфраструктурни проекти. Особено по отношение на проектите в областта на транспорта е необходимо на широка обществена основа да се обсъждат възможните последици от въвеждането на финансиране от страна на ползвателя. Освен това Комитетът обръща внимание, че чрез предлагания инструмент не бива да се подкопават политически решения и обществени договорености за постигане на устойчиви икономически, екологични и социални цели. Не трябва да се предлагат погрешни стимули за започване на ПЧП проекти. Ето защо Комитетът припомня своята позиция, че за ПЧП проекти критериите за дълга следва да съответстват на критериите за проекти, изпълнявани по класическата система за възлагане на обществени поръчки.

1.5 Комитетът е на мнение, че с предлагания инструмент за поделяне на риска при издаването на облигации за проекти могат да се мобилизират само част от инвестиционните средства, нужни за спешно необходими инфраструктурни проекти. Затова той обръща внимание, че за публични инвестиции е необходимо да се мобилизират допълнителни източници на приходи за публичните бюджети. Във връзка с това той насочва по-конкретно към предложенията за въвеждане на данък върху финансовите сделки.

2. **Въведение**

2.1 На 19 октомври 2011 г. Европейската комисия представи няколко законодателни предложения за развитието на трансевропейските мрежи и инфраструктури в областта на транспорта, енергетиката и телекомуникациите под общото наименование „Механизъм за свързване на Европа“ с акцент върху новия бюджетен период 2014-2020 г. Те се отнасят най-вече за насоките за финансиране, проектите за финансиране, размера на нужните средства за инвестиции и за нови финансови инструменти в посочените области. Настоящото становище разглежда аспектите, свързани с финансирането. Останалите аспекти са част от предмета на други становища на ЕИСК ([2]).

2.2 Разглежданото тук законодателно предложение съдържа следните елементи: разширяване на приложното поле на рамковата програма за конкурентоспособност и иновации за настоящия бюджетен период на ЕС (2007-2013 г.), така че да обхване инвестиции в инфраструктурата за широколентов достъп и създаването на инструмент за поделяне на риска за облигации за проекти в областта на информационните и комуникационните технологии (ИКТ) и широколентовия достъп, както и трансевропейските мрежи в областта на транспорта (TEN-T) и енергийната инфраструктура (TEN-E).

2.3 Предлаганият инструмент се лансира на фона на трудности, предизвикани от финансовата и икономическа криза, с цел финансиране на дългосрочно ориентирани инвестиции с помощта на частен капитал. По този начин за инфраструктурни проекти с дългосрочна перспектива трябва да се мобилизират и ресурси на капиталовите пазари. При предлагания инструмент става дума за инструмент за поделяне на риска за облигации за проекти. Посредством финансов принос с бюджетни средства на ЕС към Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) инструментът трябва да ѝ даде възможност, с помощта на подчинени заеми или подчинени гаранции да намали кредитните рискове за притежателите на облигации.

2.4 Законодателната мярка се отнася до пилотна фаза през 2012 г. и 2013 г. В този период трябва да се тества въздействието на инструмента за поделяне на риска върху мобилизацията на частни инвестиционни ресурси.

2.5 Рискът се поделя между ЕС и ЕИБ. Финансовият принос от бюджета на ЕС е ограничен до 230 млн. евро. Предвижда се през 2012-2013 г. да бъдат предоставени най-много 200 млн. евро за проекти по TEN-T и най-много 10 млн. евро за проекти по TEN-E, както и за 2013 г. да се предоставят най-много 20 млн. евро за инвестиции в инфраструктура за ИКТ и широколентов достъп.

2.6 Очаква се, че при всички осъществени проекти взети заедно, с помощта на приноса от бюджета на ЕС ЕИБ може да покрие т.нар. „първа загуба“. Точният размер на максималното поемане на риска от страна на ЕИБ се определя с договор за всеки отделен проект. Теоретично максималният риск на ЕИБ е равностоен на сумата от сключените договори минус дела от бюджета на ЕС. Законодателното предложение на Комисията обаче не предвижда номинален таван на риска на ЕИБ за всички проекти взети заедно, както това е направено за бюджета на ЕС. В предложението се казва: „Остатъчният риск, който е присъщ на всички операции, се поема от ЕИБ.“ Предоставено е на ЕИБ в рамките на анализ на риска да определи остатъчния риск.

2.7 С този инструмент Комисията се стреми към мобилизацията на нови ресурси, най-вече от частни инвеститори и иска по този начин да постигне ефект на лоста. Като инвеститори се визират преди всичко застрахователни дружества, пенсионни фондове и държавни фондове, които търсят сигурна и дългосрочна възможност за финансови вложения.

2.8 Мобилизирането на бюджетни средства от бюджета на ЕС по време на пилотната фаза трябва да се извърши само чрез преразпределяне. Предвижда се за тази цел да бъдат взети свободни средства от вече съществуващия „Инструмент за гарантиране на заеми за проекти по TEN-T“ (*Loan Guarantee Instrument for TEN-transport projects*) (LGTT).

2.9 Докато при съществуващия инструмент за поделяне на риска LGTT хеджирането на рисковете на търговските кредитори (банките) се извършва от ЕИБ, разглежданото тук законодателно предложение се отнася за хеджирането от страна на ЕИБ на рисковете на инвеститори в облигации за

([2]) Становище на ЕИСК относно „Механизъм за свързване на Европа“, становище на ЕИСК относно „Насоки за трансевропейска телекомуникационна мрежа“, становище на ЕИСК относно „Насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа“ (Виж страница 130 от настоящия брой на Официален вестник).

проекти. И в двата случая става дума за хеджиране на риск на проектни дружества, които изпълняват инфраструктурни проекти, като в практиката най-вече се имат предвид инвестиции, вложени във финансиране на проекти, включително публично-частни партньорства (ПЧП). В тази схема обикновено спонсорите на проектите като строителни предприятия, инфраструктурни фондове, дружества оператори и отчасти публични предприятия наред със строителството поемат и експлоатацията, планирането и особено финансирането на инвестиционните проекти.

2.10 Изборът на финансирани проекти за пилотната фаза тепърва предстои. Предвижда се да се финансират от три до единайсет проекта в областта на TEN-T, един в областта на TEN-E и един или два проекта в ИКТ и широколентовия достъп. От опита по време на пилотната фаза трябва да се направят изводи за новия бюджетен период на ЕС 2014-2020 г.

2.11 В предложението си и в документите към него Комисията само периферно засяга аспектите на изплащането. От документ на ЕИБ относно опита с LGTT обаче е видно, че този инструмент за поделяне на риска може да се разглежда като подходящ предимно за проекти, които се финансират от ползвателя ([3]). Може да се очаква, че същото се отнася и за проекти, каквито визира разглежданото тук законодателно предложение.

3. **Общи бележки**

3.1 ЕИСК приветства по принцип предложението на Европейската комисия за създаване на инструмент за поделяне на риска при издаване на облигации за проекти за запланувания пилотна фаза през 2012 г. и 2013 г. Той изтъква възникващите в резултат на това шансове, но и рисковете, както и представените предложения и условия, особено по отношение на запазване на инструмента след пилотната фаза.

3.2 Шансовете са най-вече във възможността за мобилизиране на допълнителни средства за инвестиции, като по този начин може да се повиши въздействието на бюджетните средства на ЕС. Това може да даде важен принос за създаването на растеж и иновации, за подобряване на конкурентоспособността на европейската икономика, за постигане на целите на стратегията „Европа 2020“ и за запазване и създаване на работни места. Чрез осъществяването на предвижданите проекти ползата от европейската интеграция за гражданите става конкретно осезаема и по този начин се укрепва европейската идея.

3.3 Комитетът вижда обаче и рискове. В това отношение той отбелязва свойствената връзка между степента на ефекта на лоста и поемането на риск от страна на публичната власт. Рисковете произтичат най-вече от възможното поемане на загубите от предприетите инвестиционни проекти. Докато евентуалното поемане на риск от страна на бюджета на ЕС е ясно ограничено в законодателното предложение на Комисията, то по отношение на ЕИБ се приема, че благодарение на съответните договори, сключвани за всеки проект между ЕИБ и инвеститорите, както и благодарение на предприемано от ЕИБ разпределяне на риска между всички проекти, за ЕИБ няма да възникне необходимост да поема други рискове. За да се избегне на всяка цена възможността при възникване на риск да се стигне до негативни последици за кредитоспособността и репутацията на ЕИБ, както и за предприемането и осъществяването на проекти, подпомагани по класическия начин чрез ЕИБ, според ЕИСК е препоръчително използването на инструмента за поделяне на риска разумно да се ограничи в зависимост от степента на поетия от ЕИБ риск въз основа на неговото прозрачно представяне. Най-вече би трябвало поемането на риск от страна на ЕИБ да бъде прозрачно представено ([4]) и съответно да се предприема ограничаване на поемането на риск. Тази мярка би трябвало да се обмисли по-специално за новия бюджетен период на ЕС 2014-2020 г. след оценка на опита от пилотната фаза във връзка със запазването на инструмента.

3.4 Оценката на предложението на Европейската комисия зависи от съответните политически цели на публичната власт, която представлява интересите на гражданите, и от финансовите интереси на купувачите на облигации за проекти. Те могат да съвпадат, но могат и да са противоположни. Комитетът препоръчва да продължи и да се активизира обществения дебат относно шансовете и рисковете от въвеждането на новия инструмент по-специално за бюджетния период 2014-2020 г. В този процес е необходимо най-вече да се използват поуките и опитът от финансиране на проекти и от проекти по линия на публично-частни партньорства.

3.5 ЕИСК отбелязва, че осъществяването на финансирането на проекти води до необходимостта от връщане на дълга за проекта посредством приходите, свързани с проекта. В това отношение от значение е по-специално темата за финансирането от ползвателя. Въпреки че енергийната и телекомуникационната сфера и сега се характеризират с такова финансиране благодарение на осъществената либерализация и приватизация, в сектора на транспорта, по-специално в моторизирания индивидуален транспорт, то се прилага засега само в няколко държави – членки на ЕС, в частност във връзка с автомагистралите. Тези възможни последици би трябвало да бъдат обсъдени в рамките на широк обществен дебат още преди осъществяването на замислените транспортни проекти.

3.6 ЕИСК призовава да се помисли върху това номиналната стойност на облигациите за проекти да бъде определена така, че да могат да участват и дребни вложители и този инструмент да бъде на разположение не само на институционални инвеститори.

3.7 Цел на въвеждането на планирания инструмент за поделяне на риска не трябва да бъде само постигането на максимален ефект на лоста за мобилизирането на допълнителни инвестиционни средства от частни източници, а и да се гарантира, че предложеният инструмент няма да компрометира

([3]) Вж. Европейска инвестиционна банка: Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011) (Инструмент за гарантиране на заеми за проекти по TEN-T – Средносрочен преглед (2011 г.), Люксембург, 14 юли 2011 г., стр. 4.

([4]) Вж. също Европейска комисия, Борд за оценка на въздействието, ГД „Икономически и финансови въпроси“, точка В 2, по-горе (референция в бележка под линия 1).

политическите решения и обществените споразумения за постигане на устойчиви икономически, екологични и социални цели ([5]). Инвестиционните проекти, изпълнявани посредством облигации за проекти не бива да се градят например върху нарушаването на социални, екологични и качествени стандарти. При осъществяването на проекти трябва да се вземат предвид качеството на строителството и техническата поддръжка, въздействието върху околната среда и спазването на колективните трудови договори и на принципа на работното място, както и насърчаването на малки и средни предприятия, насърчаването на иновациите, калкулацията на разходите въз основа на жизнения цикъл, социалните и екологичните условия на производствения процес ([6]), както и гарантирането на достъп за хора с увреждания, доколкото тези проекти могат да бъдат проверявани обективно и не се основават на дискриминационни критерии. Трябва да се избягва прекомерна тежест на таксите за ползвателите. Това се отнася по-специално за онези, които са принудени често и дори ежедневно да използват транспортна инфраструктура, особено когато липсват алтернативни инфраструктури.

3.8 Въз основа на тези искания ЕИСК призовава, достатъчно време преди политическото решение за въвеждането на инструмента за поделяне на риска за облигациите за проекти за новия бюджетен период на ЕС 2014-2020 г. да продължи оценяването на пилотната фаза на инициативата за облигации за проекти и да се активизира на основата на широк обществен дебат. Тук би трябвало да се използва и опитът с LGTT. По-специално трябва да има прозрачност относно подпомаганите проекти, разпределението на средствата и възникналите в резултат на това инвестиционни потоци, което изисква постоянен контрол на успешното реализиране и своевременен мониторинг, за да могат своевременно да се извличат поуки. В оценяването би трябвало да участват политически отговорните лица на европейско, национално, регионално и местно равнище, социалните партньори и организации на гражданското общество, както и представители от сферата на икономиката, опазването на околната среда и защитата на потребителите и социалните сдружения, както и ЕИСК и Комитетът на регионите. Европейският законодател би трябвало да вземе решение преди новия бюджетен период. Комитетът смята, че оценката, която – съдейки по документите на Европейската комисия – ще бъде направена чак през 2016-2017 г., би била твърде закъсняла.

3.9 За финансирането на проекти и ПЧП проекти, при които изплащането на задълженията се гарантира чрез публични плащания, публичната власт има подобни финансови задължения за рефинансиране на инвестиционните проекти, както при финансираните по класически начин проекти с възлагане на обществени поръчки. За да се гарантира достатъчна бюджетна прозрачност, да се избягват допълнителни бюджетни рискове, както и погрешни стимули за започването на ПЧП проекти и за да се осигурява свободен избор на компетентните органи измежду ПЧП проекти и проекти с класическо финансиране, ЕИСК повтаря своето искане критериите за задлъжнялост за ПЧП проектите да съответстват на критериите за проекти на класическото възлагане на обществени поръчки ([7]).

3.10 Много инфраструктурни проекти в областите на енергетиката и телекомуникациите се финансират общо взето с частни средства, за разлика от определени транспортни проекти в ЕС, и се рефинансират чрез такси за ползване, които подлежат на регулиране. Това се отнася за цялата мрежова инфраструктура. Във връзка с това Комитетът се пита кои други проекти, чието рефинансиране очевидно не може да се извършва посредством такси за ползване, подлежащи на регулиране, европейският законодател ще включи в рамките на предложения инструмент за финансиране. Според Комитета за всеки един от тези проекти, предвиждани в сферите на енергетиката и телекомуникациите, е необходима подробна обосновка защо, въпреки липсата на възможности за рефинансиране, се приема, че той заслужава подпомагане в името на развитието на ЕС. Контрол на подобни проекти от страна на европейския законодател е задължителен.

4. **Специфични бележки**

4.1 Предложеният инструмент за поделяне на риска е потенциален изход от представените от Европейската комисия проблеми с недостатъчни публични средства за инвестиции и подлежащ на влагане капитал особено на институционални инвеститори. Възникват обаче и редица технически въпроси, които трябва да се поставят в допълнение към изложените в глава 3 политически искания. Комитетът призовава тези въпроси да се уточнят преди лансирането на предложения инструмент за поделяне на риска, но най-късно до планираното му включване в новия бюджетен период на ЕС 2014-2020 г.

4.2 Като цяло Комитетът застъпва виждането, че ЕИБ и бюджетът на ЕС не само трябва да гарантират рисковете, но и да имат съответен дял от печалбите (т.нар. „*fair risk sharing*“). Това би трябвало да се гарантира чрез систематичното прилагане на рисковата и ценовата политика на ЕИБ, както и на останалите предложени тук мерки за ограничаване на риска за ЕИБ.

([5]) Така например Общността на европейските железници се изказа в рамките на консултацията скептично относно прилагането на предлагания инструмент за поделяне на риска за релсовия транспорт. Вж. *Stakeholder Consultation on Europe 2020 Project Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies* (CER) (Консултация със заинтересованите страни по инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“, отговорът на европейските железници и инфраструктурни компании (CER)“, 6 май 2011 г., достъпен на http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm.

([6]) Вж. също становище на ЕИСК относно „Европейски пазар на обществените поръчки“, ОВ C 318 от 29.10.2011 г., стр. 113.

([7]) Становище на ЕИСК относно „*Частни и публични инвестиции*“, ОВ C 51 от 17.2.2011 г., стр. 59; вж. също House of Commons (Долна камара), Бюджетна комисия, „Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010-2012“ (Инициативи с частно финансиране, Седми доклад на сесия 2010-2012 г.), Лондон, 18 юли 2011 г.: В доклада се отбелязва, че тъй като проектите за инициативи с частно финансиране и ПЧП не са включени в публичния дълг, това води до погрешни стимули, които противоречат на целта за най-доброто съотношение качество-цена. Председателят на бюджетната комисия на британската Долна камара г-н Andrew Tyrie (Консервативна партия) ясно се обявява за включване в правилата за задлъжнялост (вж. http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/).

4.3 Точната роля на отделните действащи лица също не е напълно ясна. В частност не е ясно кой ще замени застрахователите на облигации (специализирани), като единствен орган за кредитен контрол, и по какъв начин трябва да стане това. В връзка с това най-вече не е ясно каква роля ще играе ЕИБ в този процес. Решението за това трябва да се определя само чрез бъдещи споразумения с инвеститори и с договор между Европейската комисия и ЕИБ. ЕИСК приканва европейския законодател най-късно преди евентуалното запазване на инструмента в новия бюджетен период на ЕС 2014-2020 г. да уточни техническите детайли на режима на риска и обхвата на функцията на ЕИБ като орган на кредитния контрол в рамките на предстоящия законодателен процес, за да се създаде сигурност за инвеститорите и публичната власт. Планираният инструмент за поделяне на риска в никакъв случай не трябва да води до застрашаване на кредитоспособността и репутацията на ЕИБ.

4.4 Опитът от проектите LGTT би трябвало систематично да се оценява според споменатите в глава 3 критерии, за да се изведат поуки за подходящо проектиране на инструмента за поделяне на риска за облигации за проекти и да се избегнат негативни последици ([8]). Във връзка с това би трябвало да се уточнят и различните оценки, които се извършват от различни заинтересовани страни в рамките на оценяването на проекти на ПЧП.

4.5 Виждайки положителните, но и многобройните отрицателни резултати или съответно рискове вследствие на финансиране на проекти и ПЧП проекти, във връзка с продължителността на преговорите по договорите, сложността на договорните условия и участието на отделните лица, както и несигурността на въздействието на търсенето, ЕИСК се пита дали най-доброто решение не би било на публичните бюджети да бъдат предоставени необходимите средства, за да се предприемат инвестиционни проекти в рамките на класическото възлагане на обществени поръчки ([9]). Във връзка с това Комитетът приветства предложенията на Европейската комисия за въвеждането на данък върху финансовите сделки и припомня своята подкрепа за въвеждането на подобен източник на приходи за публичните бюджети ([10]).

4.6 Комитетът отбелязва в този контекст също и че установената от Европейската комисия потребност от инвестиции за „Механизма за свързване на Европа“ не може да се гарантира единствено чрез издаването на облигации за проекти. Ето защо Комитетът предлага да се мобилизират допълнителни източници на приходи за публични инвестиции.

Брюксел, 23 февруари 2012 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Staffan NILSSON

([8]) Вж. също и Европейската инвестиционна банка, по-горе (референция в бележка под линия 3): Тук обаче не се разглеждат редица критерии, споменати в глава 3.

([9]) Този подход на най-доброто и второто най-добро решение следва и от становището на Общността на европейските железници и инфраструктурни дружества (CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies) в рамките на консултацията по тук разглежданото законодателно предложение. Вж. CER, по-горе (референция в бележка под линия 5).

([10]) Становище на ЕИСК относно „Данък върху финансовите транзакции“, ОВ C 44 от 11.2.2011 г., стр. 81, и становище на ЕИСК относно „Докладът на групата „de Larosière“, ОВ C 318 от 23.12.2009 г., стр. 57.