

**Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění rozhodnutí č. 1639/2006/ES, kterým se zavádí rámcový program pro konkurenceschopnost a inovace (2007–2013), a nařízení (ES) č. 680/2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí**

KOM(2011) 659 v konečném znění – 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Zpravodaj: **pan DUTTINE**

Dne 17. listopadu 2011 se Evropský parlament a dne 12. prosince 2011 Rada, v souladu s článkem 172, čl. 173 odst. 3 a článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění rozhodnutí č. 1639/2006/ES, kterým se zavádí rámcový program pro konkurenceschopnost a inovace (2007–2013), a nařízení (ES) č. 680/2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí*

KOM(2011) 659 v konečném znění – 2011/0301 (COD).

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 3. února 2012.

Na 478. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 22. a 23. února 2012 (jednání dne 23. února 2012), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 161 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 10 členů se zdrželo hlasování.

*Toto stanovisko je součástí balíčku 5 stanovisek, který EHSV připravuje ke sdělení o **nástroji pro propojení Evropy** a jeho hlavních směrech, jež vydala Evropská komise v říjnu 2011. Tento balíček zahrnuje stanoviska ke spisům **TEN/468 o nástroji pro propojení Evropy** (zpravodaj: pan HENCKS), **TEN/469 o hlavních směrech transevropských telekomunikačních sítí** (zpravodaj: pan LONGO), **TEN/470 o hlavních směrech transevropské energetické infrastruktury** (zpravodaj: pan BIERMANN), **TEN/471 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě** (zpravodaj: pan BACK) a **TEN/472 o iniciativě pro projektové dluhopisy Evropa 2020 na projekty v oblasti infrastruktury** (zpravodaj: pan DUTTINE).*

## 1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV v zásadě vítá návrh Komise na zavedení nástroje pro sdílení rizik pro projektové dluhopisy na plánovanou pilotní fázi v letech 2012 a 2013. Poukazuje však na rizika spojená s tímto nástrojem. Než bude tento nástroj prodloužen na nové rozpočtové období EU 2014–2020, mělo by se nejprve pokračovat v hodnocení, které by se mělo v široké společenské diskusi zintenzivnit a zvláště pečlivě provést. Při tom by měla být v první řadě využita ponaučení ze zkušeností s projekty v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).

1.2 Příležitosti navrhovaného nástroje spočívají zejména v mobilizaci nezbytných investičních prostředků na projekty v oblasti dopravní, telekomunikační a energetické infrastruktury důležitých k posílení růstu, inovací, konkurenceschopnosti a k tvorbě pracovních míst. Provádění zamýšlených projektů konkrétně ukáže výhody evropské integrace pro občany, což zároveň utuží evropskou myšlenku.

1.3 Výbor však rozeznává i rizika. Ta vyplývají zejména z potenciálního krytí ztrát ze zahájených investičních projektů.

Zatímco pro potenciální krytí rizika z rozpočtu EU je v legislativním návrhu Komise stanoven jasný limit, v případě Evropské investiční banky (EIB) se na základě příslušných smluv na jednotlivé projekty uzavřených mezi EIB a investory a na základě rozložení rizika mezi všechny projekty, které EIB provedla, předpokládá, že EIB žádné další riziko přebírat nebude. V zájmu bezpodmínečného vyloučení toho, že vznik rizikové situace bude mít negativní dopad na bonitu a reputaci EIB a na zadávání a realizaci projektů, jež EIB tradičně podporuje, se podle Výboru zdá nezbytné, aby EIB uplatňovala svá konzervativní kritéria pro hodnocení projektových rizik i na projektové dluhopisy. Převzetí rizika ze strany EIB by mělo být v první řadě transparentně vyloženo<sup>(1)</sup> a v případě potřeby omezeno. Toto opatření by se mělo vzít v úvahu zejména v souvislosti s pokračováním nástroje v novém rozpočtovém období EU 2014–2020 po vyhodnocení zkušeností získaných během pilotní fáze.

<sup>(1)</sup> Viz též Evropská komise, Výbor pro posouzení dopadu, GŘ ECFIN: Impact Assessment on a proposal for a regulation on the Europe 2020 Project Bond Initiative, bod C 2, (návrh ze dne 15. září 2011) (odkaz: Ares(2011)1012531 – 23.9.2011). Zde se požaduje transparentnější objasnění rizik pro EIB.

1.4 EHSV podotýká, že se návrh Komise příliš nezabývá otázkami spojenými se splácením projektů v oblasti infrastruktury financovaných ze soukromých zdrojů. Zejména v oblasti dopravy by se měla vést široká společenská diskuse o potenciálních důsledcích zavedení financování uživateli. Výbor upozorňuje i na to, že navrhovaný nástroj nesmí zmařit politická rozhodnutí a společenské dohody učiněné v zájmu dosažení udržitelných hospodářských, environmentálních a sociálních cílů. K zahájení projektů PPP nesmí být poskytovány žádné nesprávné pobídky. Proto Výbor připomíná svůj postoj, že kritéria zadlužení pro projekty PPP musí odpovídat kritériím pro projekty spadající do klasického zadávání veřejných zakázek.

1.5 Výbor se domnívá, že prostřednictvím navrhovaného nástroje pro sdílení rizik pro projektové dluhopisy lze mobilizovat jen část nezbytných investičních prostředků nutných pro projekty v oblasti infrastruktury. Proto poukazuje na to, že na veřejné investice je třeba mobilizovat další zdroje příjmů pro veřejné rozpočty. V tomto směru odkazuje především na návrhy zavést daň z finančních transakcí.

## 2. Úvod

2.1 Evropská komise předložila dne 19. října 2011 několik legislativních a nelegislativních návrhů k rozvoji transevropských sítí a infrastruktur v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací pod společným označením „nástroj pro propojení Evropy“ se zaměřením na nové rozpočtové období 2014–2020. Týkají se především pokynů ke způsobilosti, podporovaných projektů, výše nezbytných investičních prostředků a nových nástrojů financování v uvedených oblastech. Toto stanovisko pojednává o aspektech financování. Ostatní aspekty jsou předmětem dalších stanovisek EHSV<sup>(2)</sup>.

2.2 Legislativní návrh projednávaný v tomto stanovisku obsahuje následující prvky: rozšíření oblasti použití rámcového programu pro konkurenceschopnost a inovace pro stávající rozpočtové období EU (2007–2013) na investice do infrastruktur širokopásmového připojení a zavedení nástroje pro sdílení rizik pro projektové dluhopisy v oblastech informačních a komunikačních technologií (IKT) a širokopásmového připojení a na transevropské sítě (TEN) v oblasti dopravní (TEN-T) a energetické (TEN-E) infrastruktury.

2.3 Navrhovaný nástroj se zřizuje vzhledem k problémům způsobeným finanční a hospodářskou krizí pro účely financování dlouhodobě zaměřených investic s účastí soukromého kapitálu. Tím se pro dlouhodobě zaměřené projekty v oblasti infrastruktury mají mobilizovat prostředky dodatečně i na kapitálových trzích. V případě navrhovaného nástroje se jedná

o nástroj pro sdílení rizik pro projektové dluhopisy. Ten má spolu s finanční podporou z rozpočtu EU pro Evropskou investiční banku (EIB) této bance umožnit, aby díky podřízeným úvěrům nebo podřízeným zárukám zmírnila úvěrové riziko držitelů dluhopisů.

2.4 Legislativní opatření se týká pilotní fáze v letech 2012 a 2013. V tomto období má být testován účinek nástroje pro sdílení rizik na mobilizaci soukromých investičních prostředků.

2.5 Riziko bude sdíleno mezi EU a EIB. Finanční příspěvek z rozpočtu EU je při tom omezen na 230 milionů eur. Na TEN-T má být v letech 2012 a 2013 k dispozici nejvýše 200 mil. eur a na projekty TEN-E nejvýše 10 mil. eur, na investice do oblasti IKT a infrastruktury širokopásmového připojení v roce 2013 nejvýše 20 mil. eur.

2.6 Vychází se z toho, že z celkového hlediska může EIB prostřednictvím všech projektů uskutečněných s pomocí podpory z rozpočtu EU zajistit takzvanou „první ztrátu“. Přesná výše maximálního převzetí rizika ze strany EIB je však stanovena ve smlouvě na každý jednotlivý projekt. Teoreticky odpovídá maximální riziko EIB součtu uzavřených smluv, od něhož se odečte příspěvek z rozpočtu EU. Pro riziko EIB u všech projektů však v legislativním návrhu Komise není stanoven nominální limit, jako je tomu v případě rozpočtu EU, neboť se uvádí: „Zbytkové riziko související se všemi operacemi nese EIB.“ Zbytkové riziko určí EIB v rámci své analýzy rizik.

2.7 Komise tímto nástrojem usiluje o mobilizaci dalších, především soukromých investičních prostředků a chtěla by s jeho pomocí dosáhnout pákového účinku. Cíloví investoři jsou zejména pojišťovny, penzijní fondy a státní fondy hledající bezpečné a dlouhodobé investiční příležitosti.

2.8 Mobilizace rozpočtových prostředků z rozpočtu EU během pilotní fáze má být uskutečněna výhradně přerozdělením. Obzvláště mají být k tomuto účelu využity zatím volné finanční prostředky z již existujícího „nástroje pro úvěrové záruky pro projekty transevropských sítí v oblasti dopravy“ (LGTT).

2.9 Zatímco u stávajícího nástroje pro sdílení rizik LGTT zajišťuje EIB riziko komerčních poskytovatelů úvěrů (bank), v případě zde projednávaného legislativního návrhu zajišťuje EIB riziko subjektů investujících do projektových dluhopisů. V obou případech se jedná o zajištění rizika zadlužení projektových společností provádějících projekty v oblasti infrastruktury, přičemž v praxi přicházejí v tomto směru do úvahy především investice uskutečňované jakožto financování projektu

<sup>(2)</sup> Stanovisko EHSV k tématu *Nástroj pro propojení Evropy*, stanovisko EHSV k tématu *Hlavní směry transevropských telekomunikačních sítí* a stanovisko EHSV k tématu *Hlavní směry pro transevropskou dopravní síť* (Viz strana 130 v tomto čísle Úředního věstníku).

a další partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP). Obvykle zde sponzoři projektu, jako jsou stavební firmy, fondy infrastruktury, provozovatelé a zčásti i veřejné podniky, přebírají kromě stavby samé i provoz, plánování a zejména financování investičních projektů.

2.10 Výběr podporovaných projektů pro pilotní fázi ještě nebyl učiněn. V oblasti transevropských dopravních sítí má podporu obdržet 3 až 11 projektů, v oblasti transevropských energetických sítí projekt jeden a v oblasti IKT a širokopásmového připojení jeden až dva projekty. Ze zkušeností s pilotní fází mají být vyvozeny závěry pro nové rozpočtové období EU 2014–2020.

2.11 Aspekty splácení jsou v legislativním návrhu a v doprovodných dokumentech zmíněny jen okrajově. Z dokumentu EIB o zkušenostech s LGTT však jasně vyplývá, že tento nástroj pro sdílení rizik je shledáván vhodným v první řadě pro projekty financované uživateli<sup>(3)</sup>. Něco podobného lze očekávat i u projektů, o jejichž zahájení předmětný legislativní návrh usiluje.

### 3. Obecné připomínky

3.1 EHSV v zásadě vítá návrh Komise na zavedení nástroje pro sdílení rizik pro projektové dluhopisy na plánovanou pilotní fázi v letech 2012 a 2013. Upozorňuje na níže uvedené příležitosti, ale i na rizika a na předložené návrhy a podmínky, zejména co se týče pokračování platnosti tohoto nástroje i po skončení pilotní fáze.

3.2 Příležitosti spočívají zejména v možnosti mobilizace dalších investičních prostředků, což může zvýšit účinek rozpočtových prostředků EU. To může být významným přínosem pro tvorbu růstu a inovací, pro zlepšení konkurenceschopnosti evropského hospodářství, pro dosažení cílů strategie Evropa 2020 a pro zachování a tvorbu pracovních míst. Provádění zamýšlených projektů konkrétně ukáže výhody evropské integrace pro občany, což zároveň utuží evropskou myšlenku.

3.3 Výbor však rozeznává i rizika. Poukazuje při tom na přirozenou souvislost mezi vyšší pákového účinku a přebíráním rizika ze strany veřejných orgánů. Rizika vyplývají zejména z potenciálního krytí ztrát ze zahájených investičních projektů. Zatímco pro potenciální krytí rizika z rozpočtu EU je v legislativním návrhu Komise stanoven jasný limit, v případě EIB se na

základě příslušných smluv na jednotlivé projekty uzavřených mezi EIB a investory a na základě rozložení rizika mezi všechny projekty, které EIB provedla, předpokládá, že EIB nebude přebírat žádné další riziko. V zájmu bezpodmínečného vyloučení toho, že vznik rizikové situace bude mít negativní dopad na bonitu a reputaci EIB a na zadávání a realizaci projektů, jež EIB tradičně podporuje, se zdá být vhodné odpovídajícím způsobem omezit využívání nástroje pro sdílení rizik co do míry převzetí rizika ze strany EIB tím, že toto riziko pro EIB bude transparentně objasněno. Převzetí rizika ze strany EIB by mělo být v první řadě transparentně vyloženo<sup>(4)</sup> a v případě potřeby omezeno. Toto opatření by se mělo vzít v úvahu zejména pro nové rozpočtové období EU 2014–2020, po vyhodnocení zkušeností nashromážděných během pilotní fáze v souvislosti s pokračováním tohoto nástroje.

3.4 Hodnocení návrhu Evropské komise závisí na příslušných politických cílech veřejné správy zastupující zájmy občanů a finanční zájmy těch, kdo si projektové dluhopisy koupí. Ty mohou být stejné, ale mohou si i odporovat. Výbor doporučuje, aby byla dále vedena a ještě zintenzivněna veřejná diskuse o příležitostech a rizicích zavedení nového nástroje zejména na rozpočtové období 2014–2020. Při ní by měla být v první řadě využita ponaučení ze zkušeností s financováním projektů a s projekty PPP.

3.5 EHSV upozorňuje na skutečnost, že realizace financování projektů vyžaduje, aby byl projektový dluh splácen z příjmů projektu. Relevantním se tak stává zejména téma financování uživateli. Zatímco pro energetiku a telekomunikace je toto financování kvůli provedené liberalizaci a privatizaci dnes již typické, v dopravě – především v individuální automobilové dopravě – je zatím využíváno jen v několika členských státech EU, především v případě dálnic. O tomto potenciálním důsledku by se měla vést rozsáhlá veřejná debata před započítáním provádění zamýšlených projektů v oblasti dopravy.

3.6 EHSV navrhuje, aby se zvažila možnost nastavit rozdělení projektových dluhopisů tak, aby se na nich mohli podílet i drobní střadatelé a aby tento nástroj nebyl dostupný jen institucionálním investorům.

3.7 Cílem plánovaného nástroje pro sdílení rizik nesmí být pouze docílení co největšího pákového účinku za účelem mobilizace dodatečných investičních prostředků ze soukromých zdrojů, nýbrž je kromě toho třeba zaručit, že navrhovaný nástroj nezmaří politická rozhodnutí a společenské dohody

<sup>(3)</sup> Viz Evropská investiční banka: Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011), Lucemburk, 14. července 2011, s. 4.

<sup>(4)</sup> Viz též Evropská komise, Výbor pro posouzení dopadu, GŘ ECFIN, bod C 2, op. cit. (viz údaje v poznámce pod čarou č. 1).

učiněné v zájmu dosažení udržitelných hospodářských, environmentálních a sociálních cílů<sup>(5)</sup>. Investiční projekty zahájené prostřednictvím projektových dluhopisů například nesmějí stavět na tom, že nebudou dodržovány normy pro sociální aspekty, životní prostředí či kvalitu. Při provádění projektů je nutné zohlednit i kvalitu stavby a údržby, ekologickou kompatibilitu a dodržování kolektivních smluv a zásady pracoviště, podporu malých a středních podniků, podporu inovací, kalkulaci nákladů vycházející z nákladů životního cyklu, sociální a ekologické předpoklady procesu vyhotovení<sup>(6)</sup> a zajištění přístupu pro osoby se zdravotním postižením, pokud lze tyto aspekty objektivně a na základě nediskriminačních kritérií prověřit. Musí se zamezit nepřijatelnému zatížení uživatelů poplatky. To platí především pro ty, kteří jsou odkázáni na časté až dennodenní využívání dopravní infrastruktury, zejména nemají-li k dispozici jinou alternativní infrastrukturu.

3.8 Z těchto požadavků lze odvodit, že Výbor požaduje, aby se v dostatečném předstihu před přijetím politického rozhodnutí o zavedení nástroje pro sdílení rizik pro projektové dluhopisy v novém rozpočtovém období EU 2014–2020 pokračovalo v hodnocení pilotní fáze iniciativy projektových dluhopisů a aby toto hodnocení bylo na široké společenské bázi zintenzivněno. Zohledněny by při tom měly být i zkušenosti s LGTT. Musí zejména panovat transparentnost ohledně podporovaných projektů, přidělování prostředků a z toho plynoucích investičních toků, což vyžaduje neustálou kontrolu pokroku a monitorování v reálném čase, aby bylo možné včas vyvodit závěry. Na hodnocení by se měli podílet političtí činitelé na evropské, národní, regionální a místní úrovni, sociální partneři a organizace občanské společnosti jak z oblasti vědy a ochrany životního prostředí a spotřebitelů, tak i sociální sdružení, EHSV a Výbor regionů. Evropský zákonodárce by měl přijmout rozhodnutí před zahájením nového rozpočtového období. Provést hodnocení teprve v letech 2016/2017, jak implicitně vyplývá z podkladů Evropské komise, je podle Výboru příliš pozdě.

3.9 U financování projektů a u projektů PPP se zaručeným splacením dluhu z veřejných plateb má veřejná správa podobný finanční závazek refinancovat investiční projekty, jako je tomu v případě klasicky financovaných projektů na veřejné zakázky. V zájmu zaručení dostatečné rozpočtové transparentnosti, vyloučení dodatečných rozpočtových rizik a nesprávných

pobídek k zahájení projektů PPP a zajištění svobodného rozhodování příslušných orgánů mezi projekty PPP a klasicky financovanými projekty opakuje EHSV svůj požadavek, aby kritéria zadlužení pro projekty PPP odpovídala kritériím pro projekty spadající do klasického zadávání veřejných zakázek<sup>(7)</sup>.

3.10 Mnoho projektů v oblasti energetické a telekomunikační infrastruktury se na rozdíl od určitých dopravních projektů v EU financuje obecně ze soukromých zdrojů a refinancuje z poplatků za užívání, jež podléhají regulaci. Totéž platí pro celou síťovou infrastrukturu. Zde si Výbor klade otázku, které další projekty, jejichž refinancování očividně nelze umožnit v plném rozsahu prostřednictvím regulovaných poplatků za užívání, chce evropský zákonodárce v rámci navrhovaného nástroje financování podpořit. Výbor se domnívá, že u každého z těchto výhledových projektů v oblasti energetiky a telekomunikací je třeba podrobně zdůvodnit, proč se i přes nemožnost refinancování jeví podpora projektu nezbytná pro rozvoj EU. Kontrola podobných projektů evropským zákonodárcem je bezpodmínečná.

#### 4. Konkrétní připomínky

4.1 Navrhovaný nástroj pro sdílení rizik je potenciálním vyřešením otázky nedostatečných veřejných investic a zatím neinvestovaného kapitálu zejména na straně institucionálních investorů, na niž Komise upozorňuje. Vystávají nicméně i četné technické otázky, jež musejí být kladeny zároveň s politickými požadavky uvedenými v kapitole 3. Výbor doporučuje vyjasnit tyto otázky ještě před zavedením navrhovaného nástroje pro sdílení rizik, nejspíše však do jeho předpokládaného zavedení v novém rozpočtovém období EU 2014–2020.

4.2 Výbor v zásadě zastává postoj, že EIB a rozpočet EU by měly nejen zajistit riziko, ale měly by mít i odpovídající podíl na ziscích (*fair risk sharing*). To by mělo být zaručeno systematickým uplatňováním rizikové a cenové politiky EIB a dalších zde navržených opatření k omezení rizika pro EIB.

<sup>(5)</sup> CER se tak například při konzultacích vyjádřil skepticky k využívání navrhovaného nástroje pro sdílení rizik v železniční dopravě. Viz Stakeholder Consultation on Europe 2020 Projekt Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies (CER), 6. května 2011, k dispozici na internetové stránce [http://ec.europa.eu/economy\\_finance/consultation/written\\_responses\\_en.htm](http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm).

<sup>(6)</sup> Viz též stanovisko EHSV k tématu *Zelená kniha o modernizaci politiky EU v oblasti zadávání veřejných zakázek*, Úř. věst. C 318, 29.10.2011, s. 113.

<sup>(7)</sup> Stanovisko EHSV k tématu *Mobilizace soukromých a veřejných investic pro obnovu a dlouhodobou strukturální změnu*, Úř. věst. C 51, 17.2.2011, s. 59. Viz též House of Commons, Treasury Committee, Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010–2012, Londýn, 18. července 2011. Ve zprávě se poukazuje na to, že nevykázáním projektů PPP ve veřejném zadlužení vznikají nesprávné pobídky, jež mají cíl hospodářsky nejvýhodnější nabídky (*best value for money*). Předseda rozpočtového výboru britské dolní sněmovny Andrew Tyrie (konzervativní strana) se jasně staví za zahrnutí do pravidel pro zadlužení (viz <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/>).

4.3 Zcela jasná není ani přesná úloha jednotlivých subjektů. Nejasné je zejména to, kdo má nahradit funkci pojistitele dluhopisů (tzv. „monoline“ pojišťovny) jako jediného hlavního věřitele a jakým způsobem to má proběhnout. V této souvislosti je obzvláště nejasné to, jakou roli při tom má hrát EIB. To bude v budoucnosti nadále ponecháno na dohodě s investory a na smlouvě mezi Evropskou komisí a EIB. EHSV vyzývá evropského zákonodárce, aby nejpozději před potenciálním pokračováním nástroje v novém rozpočtovém období EU 2014-20 vyjasnil technické detaily rizikového režimu a rozsah působnosti EIB jakožto hlavního věřitele při nadcházejícím legislativním postupu, a investoři a veřejné orgány tak měli jistotu. Plánovaný nástroj pro sdílení rizik však v žádném případě nesmí ohrozit bonitu a reputaci EIB.

4.4 Zkušenosti s projekty LGTT by se měly systematicky vyhodnocovat na základě kritérií uvedených v kapitole 3, aby bylo možné vyvodit závěry pro odpovídající projektový profil nástroje pro sdílení rizik pro projektové dluhopisy a pomohlo se zamezit negativním dopadům<sup>(8)</sup>. V této souvislosti by však

měly být vyjasněny i nejrůznější odhady, které různé subjekty učinily při hodnocení projektů PPP.

4.5 Vzhledem ke kladným, nicméně i čteným negativním zkušenostem resp. rizikům při financování projektů a při projektech PPP z hlediska doby vyjednávání o smlouvě, ke komplexnosti smluvních podmínek a vztahů mezi stranami a k nejistotě ohledně účinků na poptávku si EHSV klade otázku, zda by nebylo nejlepší vybavit veřejné rozpočty prostředky nezbytnými k tomu, aby byly investiční projekty prováděny v rámci klasických veřejných zakázek<sup>(9)</sup>. V této souvislosti Výbor vítá návrhy Evropské komise na zavedení daně z finančních transakcí a připomíná, že již podpořil zavedení takového zdroje příjmů pro veřejné rozpočty<sup>(10)</sup>.

4.6 Výbor v této souvislosti poukazuje i na to, že potřebné investice do nástroje pro propojení Evropy, již Komise konstatuje, nebude možné zajistit pouze emisí projektových dluhopisů. Doporučuje proto mobilizovat na veřejné investice další zdroje příjmů.

V Bruselu dne 23. února 2012.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Staffan NILSSON

<sup>(8)</sup> K tomu rovněž viz Evropská investiční banka, op. cit. (viz údaje v poznámce pod čarou č. 3). Mnoho z kritérií uvedených v kapitole 3 se zde však nezkoumá.

<sup>(9)</sup> Toto uplatnění nejlepšího a druhého nejlepšího řešení vyplývá i ze stanoviska Společenství evropských železničních společností (CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies) v rámci konzultace zde projednávaného legislativního návrhu. Viz CER, op. cit. (viz údaje v poznámce pod čarou č. 5).

<sup>(10)</sup> Stanovisko EHSV k tématu *Daň z finančních transakcí*, Úř. věst. C 44, 11.2.2011, s. 81, a ke *Zprávě de Larosièrovy skupiny*, Úř. věst. C 318, 23.12.2009, s. 57.