

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar kuru groza Lēmumu Nr. 1639/2006/EK, ar ko izveido konkurētspējas un inovāciju pamatprogrammu (2007. līdz 2013. gads) un Regulu (EK) Nr. 680/2007, ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā”**

COM(2011) 659 final – 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Ziņotājs: **Armin DUTTINE** kgs

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 172. pantu, 173. punkta 3. punktu un 304. pantu Eiropas Parlaments 2011. gada 17. novembrī un Padome 2011. gada 12. decembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

*“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar kuru groza Lēmumu Nr. 1639/2006/EK, ar ko izveido konkurētspējas un inovāciju pamatprogrammu (2007. līdz 2013. gads) un Regulu (EK) Nr. 680/2007, ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā”*

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

Par Komitejas dokumenta sagatavošanu atbildīgā Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa savu atzinumu pieņēma 2012. gada 3. februārī.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 478. plenārajā sesijā, kas notika 2012. gada 22. un 23. februārī (23. februāra sēdē), ar 161 balsi par, 2 balsīm pret un 10 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

Šis ir viens no 5 atzinumiem, ko EESK izstrādāja par **Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu** un ar to saistītām vadlīnijām, kuras 2011. gada oktobrī publicējusi Eiropas Komisija. Šo dokumentu kopumu veido šādi atzinumi: **TEN/468** par **Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu** (ziņotājs HENCKS kgs), **TEN/469** “Vadlīnijas Eiropas **telekomunikāciju tīkliem**” (ziņotājs LONGO kgs), **TEN/470** “Eiropas **energoinfrastruktūras vadlīnijas**” (ziņotājs BIERMANN kgs), **TEN/471** “Vadlīnijas Eiropas transporta tīkla attīstībai” (ziņotājs BACK kgs) un **TEN/472** par **projektu obligāciju iniciatīvu** (ziņotājs DUTTINE kgs).

## 1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. EESK principā atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu par to, ka jāizstrādā riska dalīšanas instruments, kas ļautu emitēt projektu obligācijas 2012.–2013. gadam paredzētajā izmēģinājuma posmā. Tomēr tā norāda uz riskiem, kas saistīti ar minēto instrumentu. Pirms instrumentu turpina izmantot jaunajā ES budžeta periodā no 2014. gada līdz 2020. gadam, būtu jāturpina veikt novērtējumu, kas būtu jāpadziļina, pamatojoties uz plašām un sevišķi rūpīgi organizētām sabiedriskām debatēm. Šajās debatēs būtu jāņem vērā pirmām kārtām secinājumi, kas gūti no pieredzes saistībā ar publiskā un privātā sektora partnerības (PPP) projektiem.

1.2. Ierosinātā instrumenta sniegtās iespējas ir galvenokārt tās, ka transporta, telekomunikācijas un enerģētikas infrastruktūras projektiem tiek piesaistīti līdzekļi ieguldījumiem, kas ir nozīmīgi un nepieciešami izaugsmes, inovācijas un konkurētspējas uzlabošanai un darbavietu radīšanai. Paredzēto projektu īstenošana ļaus iedzīvotājiem konkrēti izjust Eiropas integrācijas lietderību un tādā veidā nostiprināt Eiropas ideju.

1.3. Komiteja saskata tomēr arī risku, ko rada galvenokārt tas, ka būtu jāpārņem zaudējumi no uzsāktajiem ieguldījumu

projektiem. Kamēr attiecībā uz risku, kas varētu apdraudēt ES budžetu, Komisijas ierosinātajā tiesību aktā ir noteikta robežvērtība, tikmēr Eiropas Investīciju bankas (EIB) gadījumā, ņemot vērā EIB un ieguldītāju noslēgtos līgumus par katru projektu un EIB veikto riska sadalījumu uz visiem projektiem, tiek pieņemts, ka nekādi citi riski neapdraud Eiropas Investīciju banku. Komiteja uzskata: lai nekādā gadījumā nepieļautu, ka riska rašanās dēļ tiek negatīvi ietekmēta EIB kredītspēja un reputācija vai arī EIB tradicionāli atbalstīto projektu uzsākšana un īstenošana, Eiropas Investīciju bankai arī projektu obligāciju gadījumā būtu jāizmanto tās vispārpieņemtie projektu riska novērtēšanas kritēriji. Būtu jānodrošina, ka gadījumos, kad EIB pārņem risku, tas tiek izklāstīts pārredzamā veidā <sup>(1)</sup>, un vajadzības gadījumā jāierobežo riska pārņemšana. Pēc izmēģinājuma posmā gūtās pieredzes izvērtēšanas būtu jāapsver minētais pasākums sevišķi saistībā ar instrumenta darbības turpināšanu jaunajā ES budžeta periodā (2014–2020).

<sup>(1)</sup> Sk. arī C2 punktu (2011. gada 15. decembra projekta versija) Eiropas Komisijas Ietekmes novērtējuma padomes (Ekonomikas un finanšu lietu GD) veiktajā novērtējumā par to, kāda ietekme būs regulai par stratēģijas “Eiropa 2020” projektu obligāciju iniciatīvu (Ref. Ares(2011)1012531 - 23.09.2011). Tajā ir aicināts pārskatāmi izklāstīt risku, kam tiek pakļauta EIB.

1.4. EESK uzskata, ka Komisijas priekšlikumā pārāk maza uzmanība ir pievērsta jautājumiem, kas saistīti ar privātā sektora finansēto infrastruktūras projektu atmaksāšanu. Sevišķi transporta jomā būtu jāriko plašas sabiedriskās debates par to, kādas varētu būt sekas, ja ieviestu lietotāju piedalīšanos finansēšanā. Turklāt Komiteja norāda, ka ierosinātais instruments nedrīkst būt pretrunā politiskiem lēmumiem un sabiedriskiem nolīgumiem saistībā ar ilgtspējīgu ekonomikas, vides un sociālo mērķu sasniegšanu. PPP projektu veicināšanai nedrīkst izmantot nepareizus stimulus. Tādēļ Komiteja atgādina par savu nostāju, ka parādsaistību kritērijiem, kas noteikti PPP projektiem, jābūt tādiem pašiem kā kritēriji, kādi noteikti projektiem tradicionālā publiskā iepirkuma ietvaros.

1.5. Komiteja uzskata, ka ierosinātais riska dalīšanas instruments, kas paredzēts projektu obligāciju emitēšanai, var piesaistīt tikai daļu no līdzekļiem, kuri vajadzīgi ieguldījumiem steidzamos infrastruktūras projektos. Tādēļ norāda, ka valstu budžetiem vajadzīgi arī citi ienākumu avoti publisko ieguldījumu piesaistīšanai. Šajā sakarā tā norāda uz priekšlikumu ieviest finanšu darījuma nodokli.

## 2. Ievads

2.1. Eiropas Komisija 2011. gada 19. oktobrī nāca klajā ar vairākiem leģislatīviem un neleģislatīviem priekšlikumiem par Eiropas transporta un enerģētikas tīklu un infrastruktūru izveidošanu transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā. Minētie priekšlikumi apvienoti zem kopēja nosaukuma "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments" un attiecas uz jauno budžeta periodu no 2014. gada līdz 2020. gadam. Tajos runa ir galvenokārt par atbalsta pamatnostādņiem, veicināmiem projektiem, ieguldījumiem nepieciešamo līdzekļu summu un jauniem finansēšanas instrumentiem iepriekš minētajās jomās. Šajā atzinumā uzmanība ir pievērsta finansēšanas aspektiem. Pārējie aspekti aplūkoti citos EESK atzinumos (?).

2.2. Šajā atzinumā izskatāmajā priekšlikumā runa ir par šādiem jautājumiem: pirmkārt, paplašināt konkurētspējas un inovācijas pamatprogrammas darbības jomu pašreizējā ES budžeta periodā (2007–2013), lai iekļautu platjoslas infrastruktūrai paredzētos ieguldījumus, un, otrkārt, ieviest riska dalīšanas instrumentu, kas paredzēts projektu obligācijām tādās jomās kā informācijas un komunikācijas tehnoloģijas (IKT) un platjosla, kā arī Eiropas komunikāciju tīklu (TEN) transporta (TEN-T) un enerģētikas (TEN-E) infrastruktūra.

2.3. Ņemot vērā finanšu un ekonomikas krīzes radītās grūtības, ierosinātā instrumenta mērķis ir finansēt ilgtermiņa ieguldījumus, izmantojot privāto kapitālu. Tādā veidā paredzēts arī kapitāla tirgū piesaistīt papildu līdzekļus ilgtermiņa infrastruktūras projektiem. Ierosinātais instruments ir riska dalīšanas instruments projektu obligācijām. Tā uzdevums ir, izmantojot

finansālo atbalstu, kas no ES budžeta līdzekļiem tiek piešķirts Eiropas Investīciju bankai, sniegt bankai iespēju ar subordinētu aizdevumu vai subordinētu garantiju palīdzību mazināt obligāciju turētāju kredītrisku.

2.4. Leģislatīvs pasākums ir saistīts ar izmēģinājuma posmu laika periodam no 2012. gada līdz 2013. gadam. Minētajā posmā tiks pārbaudīts, cik efektīvi riska dalīšanas instruments ļauj piesaistīt līdzekļus privātiem ieguldījumiem.

2.5. Riska dalīšana notiek starp ES un EIB. Finanšiālais atbalsts no ES budžeta ir 230 miljoni EUR. 2012. gadā un 2013. gadā TEN-T vajadzībām būs pieejami augstākais 200 miljoni EUR un TEN-E projektiem — augstākais 20 miljoni EUR, un 2013. gadā ieguldījumiem IKT un platjoslas infrastruktūrā būs pieejami augstākais 20 miljoni EUR.

2.6. Valda pieņēmums, ka visu īstenoto projektu gadījumā, pateicoties līdzekļiem no ES budžeta, EIB var segt tā sauktos pirmos zaudējumus (*first loss*). Konkrētā summa, par kādu EIB uzņemas maksimālo risku, ir noteikta katram projektam līgumā. Maksimālais EIB risks teorētiski ir visu ienākušo līgumu vērtības un ES budžeta nodrošinātā ieguldījuma starpība. Komisijas leģislatīvajā priekšlikumā nav paredzēta nominālā robežvērtība attiecībā uz EIB risku visos projektos, taču tā ir paredzēta ES budžeta gadījumā; priekšlikumā ir teikts: "Ar visām darbībām saistītos pārējos riskus uzņemas EIB." EIB pārziņā ir riska analīzes ietvaros noteikt neapzinātu apdraudējumu.

2.7. Komisijas mērķis ir ar minētā instrumenta palīdzību piesaistīt jaunus, it sevišķi privātos, ieguldījumus, un tā vēlas tādā veidā panākt sviras efektu. Iespējamie ieguldītāji ir, piemēram, apdrošināšanas sabiedrības, pensiju fondī un valstu fondī, kas meklē drošu un ilgstošu iespēju finanšu līdzekļu ieguldīšanai.

2.8. Izmēģinājuma posmā finanšu līdzekļu piesaistīšana no ES budžeta notiks, vienīgi pārceļot līdzekļus budžeta ietvaros. Tie būs galvenokārt vēl neizmantojie finanšu līdzekļi, kas piešķirti TEN-T projektiem paredzētajam aizdevuma garantiju instrumentam (LGTT), kurš jau pastāv.

2.9. EIB, izmantojot pastāvošo riska dalīšanas instrumentu LGTT, nodrošina pret risku komerciālos finansētājus (bankas), taču šeit izskatāmajā leģislatīvajā priekšlikumā EIB sniegtais nodrošinājums pret risku paredzēts tiem, kas iegulda projektu obligācijās. Gan vienā, gan otrā gadījumā runa ir par nodrošinājumu pret infrastruktūras projektus īstenojošo sabiedrību

(?) EESK atzinums par tematu "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments", EESK atzinums par tematu "Vadlīnijas Eiropas telekomunikāciju tīkliem", EESK atzinums par tematu "Vadlīnijas Eiropas transporta tīkla attīstībai" (Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 130. lpp).

parāda risku, un praksē tas izpaužas galvenokārt kā projekta finansēšanai veikti ieguldījumi, kā arī citas publiskā un privātā sektora partnerības (PPP). Tādā gadījumā projekta sponsori, piemēram, būvniecības uzņēmumi, infrastruktūras fondi, infrastruktūras apsaimniekotāji un dažreiz publiskie uzņēmumi uzņemas atbildību ne tikai par būvniecību, bet arī par ieguldījumu projektu īstenošanu, plānošanu un pirmām kārtām par finansēšanu.

2.10. Izmēģinājuma posmā atbalstāmo projektu atlase vēl nav notikusi. Paredzēts atbalstīt trīs līdz vienpadsmit projektus TEN-T jomā, vienu projektu TEN-E jomā un vienu vai divus projektus IKT/platjoslas jomā. Pēc izmēģinājuma posmā gūtās pieredzes tiks izdarīti secinājumi jaunajam ES budžeta periodam no 2014. gada līdz 2020. gadam.

2.11. Leģislatīvajā priekšlikumā un tam pievienotajos dokumentos Komisija tikai virspusēji pievēršas atmaksas jautājumam. No EIB dokumenta par pieredzi saistībā ar LGTT skaidri izriet, ka šis riska dalīšanas instruments ir sevišķi noderīgs lietotāju finansētajiem projektiem<sup>(3)</sup>. Līdzīgi tas var būt ar projektiem, uz kuriem attiecas šajā atzinumā izskatāmais leģislatīvais priekšlikums.

### 3. Vispārīgas piezīmes

3.1. EESK principā atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu par to, ka jāizstrādā riska dalīšanas instruments, kas ļautu izsniegt projektu obligācijas 2012.–2013. gadam paredzētajā izmēģinājuma posmā. Tā norāda uz turpmāk tekstā minētajām iespējām un riskiem, kā arī izklāstītajiem priekšlikumiem un nosacījumiem galvenokārt attiecībā uz instrumenta darbības turpināšanu pēc izmēģinājuma posma.

3.2. Galvenā priekšrocība būtu iespēja piesaistīt papildu līdzekļus ieguldījumiem, un tādējādi radīt iespēju palielināt ES budžeta līdzekļu efektivitāti. Tas varētu sniegt būtisku ieguldījumu izaugsmes un inovācijas veicināšanā, Eiropas ekonomikas konkurētspējas uzlabošanā, stratēģijas "Eiropa 2020" mērķu sasniegšanā un esošo darbavietu saglabāšanā, kā arī jaunu darbavietu radīšanā. Paredzēto projektu īstenošana ļaus iedzīvotājiem konkrēti izjust Eiropas integrācijas lietderību un tādā veidā nostiprināt Eiropas ideju.

3.3. Komiteja saskata arī riskus. Šajā sakarā tā norāda uz ciešo saistību starp sviras efekta intensitāti un faktu, ka risku uzņemas publiskās struktūras. Risku galvenokārt rada tas, ka būtu jāpārņem zaudējumi no uzsāktajiem ieguldījumu projektiem. Kamēr attiecībā uz risku, kas varētu apdraudēt ES budžetu, Komisijas ierosinātajā tiesību aktā ir noteikta robežvērtība, tikmēr EIB gadījumā, ņemot vērā EIB un ieguldītāju noslēgtos

līgumus par katru projektu un EIB veikto riska sadalījumu uz visiem projektiem, tiek pieņemts, ka nekādi citi riski neapdraud Eiropas Investīciju banku. Lai nekādā gadījumā nepieļautu, ka riska rašanās dēļ tiek negatīvi ietekmēta EIB kredītpēja un reputācija vai arī EIB tradicionāli atbalstīto projektu uzsākšana un īstenošana, ir ieteicams ierobežot riska dalīšanas instrumenta izmantošanu atbilstīgi tam, cik lielā mērā EIB, pamatojoties uz pārredzamu šāda riska vērtējumu, pārņem risku. Būtu jānodrošina, ka gadījumos, kad EIB pārņem risku, tas tiek izklāstīts pārredzamā veidā<sup>(4)</sup>, un vajadzības gadījumā jāierobežo riska pārņemšana. Pēc izmēģinājuma posmā gūtās pieredzes izvērtēšanas būtu jāapsver minētais pasākums sevišķi saistībā ar instrumenta darbības turpināšanu jaunajā ES budžeta periodā (2014–2020).

3.4. Komisijas priekšlikuma novērtējums ir atkarīgs no attiecīgajiem publisko iestāžu politiskajiem mērķiem, kas izvirzīti, darbojoties iedzīvotāju interesēs un projektu obligāciju pircēju finansiālās interesēs. Šīs intereses var būt gan savstarpēji saskaņīgas, gan pretējas. Komiteja iesaka pirms jaunā instrumenta darbības uzsākšanas, it sevišķi budžeta periodā no 2014. gada līdz 2020. gadam, turpināt un padziļināt sabiedriskās debates par iespējām un riskiem. Šajās debatēs jāņem vērā pirmām kārtām secinājumi, kas gūti no pieredzes saistībā ar projektu finansēšanu, kā arī publiskā un privātā sektora partnerības projektiem.

3.5. EESK norāda uz to, ka projektu finansējuma nodrošināšana ir saistīta ar vajadzību atmaksāt projekta parādus, izmantojot projekta ietvaros gūtos ienākumus. Īpaši svarīgs šai sakarā ir jautājums par lietotāju piedalīšanos finansēšanā. Kamēr enerģētikas un telekomunikāciju nozarē, pateicoties īstenojamajai liberalizācijai un privatizācijai, jau šobrīd tiek izmantots šāds finansējuma veids, tikmēr transporta nozarē un it īpaši motorizēta individuālā transporta nozarē līdz šim tāds izmantots tikai dažās ES dalībvalstīs galvenokārt automaģistrāļu gadījumā. Pirms paredzēto transporta projektu īstenošanas, sabiedrībā būtu plaši jāapsprīd iespējamās sekas.

3.6. EESK aicina apsvērt iespēju noteikt projektu obligācijām tādu nominālvērtību, lai tās varētu iegādāties arī mazie ieguldītāji un lai šis instruments būtu pieejams ne tikai institucionālajiem ieguldītājiem.

3.7. Plānotā riska dalīšanas instrumenta izveidošanas mērķis nedrīkst būt vienīgi pēc iespējas spēcīgāka sviras efekta radīšana, kas no privātiem avotiem ļautu piesaistīt papildu līdzekļus ieguldījumiem. Svarīgi ir arī nodrošināt, ka ierosinātais instruments

<sup>(3)</sup> Sk. Eiropas Investīciju banka, "Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011)", Luksemburga, 2011. gada 14. jūlijs, 4. lpp.

<sup>(4)</sup> Sal. arī C2 punktu Eiropas Komisijas Ietekmes novērtējuma padomes (Ekonomikas un finanšu lietu ĢD) veiktajā novērtējumā, *op. cit.* (sk. 1. zemsvītras piezīmi).

nav pretrunā politiskiem lēmumiem un sabiedriskiem nolīgumiem saistībā ar ilgtspējīgu ekonomikas, vides un sociālo mērķu sasniegšanu<sup>(5)</sup>. Nedrīkst pieļaut, ka pamatojoties uz projektu obligācijām īstenotajos ieguldījumu projektos netiek ievēroti, piemēram, sociālie, vides un kvalitātes standarti. Ja vien turpmāk minētos faktoros var objektīvi pārbaudīt un to pamatā ir nediskriminējoši kritēriji, projektu īstenošanā jāņem vērā būvniecības procesa un tehniskās apkopes kvalitātes prasības, ekoloģiskā pieņemamība, kā arī koplīgumi un darba vietas princips, tāpat arī mazo un vidējo uzņēmumu un inovācijas veicināšana, izmaksu aprēķins, kura pamatā ir dzīves cikla izmaksas, jāņem vērā arī izstrādes procesa sociālie un ekoloģiskie nosacījumi<sup>(6)</sup>, kā arī jānodrošina piekļuve cilvēkiem ar invaliditāti. Jāizvairās no nepamatotu izmaksu uzlikšanas lietotājiem. Tas attiecas galvenokārt uz tiem, kas bieži vai ik dienu izmanto transporta infrastruktūru, it sevišķi tādā gadījumā, ja nav pieejama alternatīva infrastruktūra.

3.8. Ņemot vērā minētās prasības, Komiteja aicina savlaicīgi, proti, pirms tiek pieņemts politiskais lēmums par riska dalīšanas instrumenta izmantošanu projektu obligācijām jaunajā ES budžeta periodā no 2014. gada līdz 2020. gadam, turpināt un padziļināt plašu sabiedrisku novērtēšanu par projektu obligāciju iniciatīvas izmēģinājuma posmu. Šajā sakarā būtu jāizmanto arī saistībā ar *LGTT* gūtā pieredze. Pirmām kārtām jānodrošina pārskatāmība par atbalstītajiem projektiem, līdzekļu piešķirumiem un ar to saistīto ieguldījumu plūsmu. Tāpēc pastāvīgi jāuzrauga progress un jāveic regulāras pārbaudes, lai varētu savlaicīgi izdarīt secinājumus. Minētajā novērtējumā būtu jāpieņem lēmumu pieņemējiem ES, dalībvalstu, reģionālajā un vietējā līmenī, sociālajiem partneriem un pilsoniskās sabiedrības organizācijām, zinātnes, vides aizsardzības un patērētāju aizsardzības jomas pārstāvjiem, sociālajām apvienībām, kā arī EESK un Reģionu komitejai. ES likumdevējam būtu jāpieņem lēmums pirms jaunā budžeta perioda sākuma. No Komisijas dokumentiem netieši izriet, ka novērtējums tiks veikts tikai 2016. gadā vai 2017. gadā. Komiteja uzskata, ka tas būtu pārāk vēlu.

3.9. Publiskajām iestādēm uzliktās finansiālās saistības, kas skar ieguldījumu projektu refinansēšanu, ir tādas pašas gan tad, kad runa ir par projektu finansēšanu, kā arī publiskā un privātā sektora partnerību projektiem, kuru gadījumā parādsaistību atmaksu garantē no publiskajiem finanšu līdzekļiem, gan arī tradicionālā veidā finansētu publiskā iepirkuma projektu gadījumā. EESK atkārtoti: lai nodrošinātu pietiekamu budžeta

pārskatāmību, neradītu papildu risku budžetam un nepareizus stimulus PPP projektu izstrādei, kā arī lai attiecīgajām iestādēm nodrošinātu brīvu izvēli starp PPP projektiem un tradicionāli finansētiem projektiem, jānodrošina, ka PPP projektiem izvirzītie parādsaistību kritēriji atbilst kritērijiem, kādi noteikti projektiem tradicionālā publiskā iepirkuma ietvaros<sup>(7)</sup>.

3.10. Atšķirībā no atsevišķiem transporta projektiem, daudzi infrastruktūras projekti enerģētikas un telekomunikāciju nozarē Eiropas Savienībā pārsvarā tiek finansēti privāti un refinansēti, izmantojot tiesiskajā regulējumā noteiktās nodevas par izmantošanu. Tas attiecas uz visu tīkla infrastruktūru. Šai sakarā Komiteja vēlas zināt, kādus papildu projektus, kuru refinansēšana acīmredzami nav pilnībā iespējama ar tiesiskajā regulējumā noteiktajām nodevām par izmantošanu, ES likumdevējs plāno uzsākt ierosinātā finansēšanas instrumenta ietvaros. Komiteja uzskata, ka par katru enerģētikas un telekomunikāciju nozarē plānoto projektu ir nepieciešams detalizēts pamatojums, kāpēc, par spīti trūkstošām refinansēšanas iespējām, tas uzskatāms par ES attīstībai noderīgu un līdz ar to atbalstāmu. EA likumdevējam noteikti jākontrolē šāda veida projekti.

#### 4. Īpašas piezīmes

4.1. Riska dalīšanas instruments var sniegt risinājumu Komisijas uzskaitītajām problēmām, proti, nepietiekami publiskie līdzekļi ieguldījumiem un kapitāla ieguldīšanas iespējas, ko meklē it sevišķi institucionālie ieguldītāji. Tomēr rodas arī daudzi tehniski jautājumi, kas jāuzdod papildus 3. nodaļā minētajām politiskajām prasībām. Tāpēc Komiteja aicina šos jautājumus atrisināt pirms ierosinātā riska dalīšanas instrumenta izveidošanas un vēlākais pirms tā plānotās īstenošanas jaunajā ES budžeta periodā no 2014. gada līdz 2020. gadam.

4.2. Komiteja kopumā uzskata, ka Eiropas Investīciju bankas un ES budžeta uzdevums ir ne tikai nodrošināt pret risku, bet arī atbilstīgi piedalīties peļņas sadalē (*fair risk sharing*). Tam jānotiek, pamatojoties uz EIB riska un cenas politikas sistemātisku piemērošanu, kā arī šajā atzinumā ierosinātajiem pasākumiem, kas virzīti uz to, lai ierobežotu EIB pakļaušanu riskam.

<sup>(5)</sup> Eiropas Dzelzceļa un infrastruktūras uzņēmumu kopiena (CER) konsultācijās ir paudusi skeptisku nostāju attiecībā uz ierosinātā riska dalīšanas instrumenta izmantošanu dzelzceļa transporta sistēmā. Sk. apspriešanos ar ieinteresētajām pusēm par stratēģijas "Eiropa 2020" projektu obligāciju iniciatīvu, CER atbilde, 2011. gada 6. maijs, pieejama šādā tīmekļa vietnē: [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> Sk. EESK atzinumu par tematu "Eiropas iepirkuma tirgus", OV C 318, 29.10.2011., 113. lpp.

<sup>(7)</sup> EESK atzinums par tematu "Privātā un publiskā sektora ieguldījumi", OV C 51, 17.02.2011., 59. lpp. Sk. arī *House of Commons, Treasury Committee, "Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010–2012"*, Londona, 2011. gada 18. jūlijs. Ziņojumā norādīts, ka tad, ja valsts parādsaistībās neuzrāda PFI/PPP projektus, rodas nepareizi stimuli, kas ir pretrunā mērķim "vislabākā cena". Apvienotās Karalistes parlamenta apakšpalātas (*House of Commons*) Budžeta komisijas (*Treasury Committee*) priekšsēdētājs *Andrew Tyrie* (Konservatīvā partija) skaidri pauž atbalstu minēto projektu iekļaušanai noteikumos par parādsaistībām (sk. <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/>).

4.3. Arī dalībnieku konkrētie uzdevumi nav līdz galam skaidri. Neskaidrība valda galvenokārt attiecībā uz to, kurš aizstās obligāciju apdrošinātāju kā vienīgās kredītu kontroles iestādes funkcijas un kā tas notiks. Šajā sakarā sevišķi neskaidrs ir tas, kāda loma pienākas EIB. Lēmums šajā jautājumā jāpieņem turpmākajās sarunās ar ieguldītājiem un jāiekļauj ES Komisijas un EIB līgumā. Komiteja uzskata: lai garantētu drošību ieguldītājiem un valsts iestādēm, paredzamā likumdošanas procesa ietvaros ES likumdevējam vēlākais pirms instrumenta darbības turpināšanas jaunajā ES budžeta periodā (2014–2020) jāprecizē risku režīma tehniskās detaļas un tas, cik liela loma būs Eiropas Investīciju bankai kā kredītu kontroles iestādei. Plānotais riska dalīšanas instruments nekādā gadījumā nedrīkst apdraudēt EIB kredītpēju un reputāciju.

4.4. Balstoties uz 3. nodaļā minētajiem kritērijiem, sistemātiski būtu jāizvērtē saistībā ar LGTT projektiem gūtā pieredze, lai izdarītu secinājumus par to, kādi projekti ir piemēroti riska dalīšanas instrumenta projektu obligācijām, un lai varētu izvairīties no negatīvām sekām<sup>(8)</sup>. Šai sakarā būtu jāizskaidro arī atšķirīgie viedokļi, kas atspoguļojas dažādu dalībnieku veiktajos PPP projektu novērtējumos.

4.5. Ņemot vērā pozitīvu, taču arī daudzos gadījumos negatīvu pieredzi un riskus, kas projektu finansēšanā un publiskā un privātā sektora partnerības projektu īstenošanā konstatēti saistībā ar sarunām par līgumu slēgšanu, sarežģītiem līgumu nosacījumiem un iesaistīto pušu attiecībām, nedrošību par pieprasījuma ietekmi, Komiteja jautā, vai labākais risinājums varbūt būtu nodrošināt valsts budžetu ar nepieciešamajiem līdzekļiem, lai ieguldījumu projektus izstrādātu tradicionālās publiskā iepirkuma procedūras ietvaros<sup>(9)</sup>. Šai sakarā Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumus par finanšu darījumu nodokļa ieviešanu un saistībā ar to atgādina par savu atbalstu šāda ienākumu avota noteikšanai arī valstu budžetos<sup>(10)</sup>.

4.6. Šai sakarā Komiteja norāda arī uz to, ka Komisijas aprēķināto ieguldījumu apjomu, kas nepieciešams Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam, visnotaļ nespēs nodrošināt vienīgi projektu obligāciju emitēšana. Tāpēc Komiteja aicina piesaistīt arī citus ieņēmumu avotus publisko ieguldījumu vajadzībām.

Briselē, 2012. gada 23. februārī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Staffan NILSSON

<sup>(8)</sup> Sk. arī Eiropas Investīciju bankas dokumentu (sk. 3. zemsvītras piezīmi), taču tajā netiek pētīti daudzi no 3. nodaļā minētajiem kritērijiem.

<sup>(9)</sup> Šī pieeja par labāko un otro labāko risinājumu izriet arī no Eiropas Dzelzceļu un infrastruktūras uzņēmumu kopienas (CER) atzinuma, kas izstrādāts konsultācijās par šajā atzinumā apskatāmo priekšlikumu. Sal. CER, *op. cit.* (sk. 5. zemsvītras piezīmi).

<sup>(10)</sup> EESK atzinums par tematu "Finanšu darījumu aplikšana ar nodokli", OV C 44, 11.02.2011., 81. lpp. un EESK atzinums par tematu "Larosière grupas ziņojums", OV C 318, 23.12.2009., 57. lpp.