

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n.º 1639/2006/CE que cria um Programa-Quadro para a Competitividade e a Inovação (2007-2013), bem como o Regulamento (CE) n.º 680/2007 sobre as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário para as redes transeuropeias de transporte e de energia»

COM(2011) 659 final – 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Relator: **Armin DUTTINE**

Em 7 de novembro e em 12 de dezembro de 2011, respetivamente, o Parlamento Europeu e o Conselho decidiram, nos termos dos artigos 172.º, 173.º, n.º 3, e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a

«Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Decisão n.º 1639/2006/CE que cria um Programa-Quadro para a Competitividade e a Inovação (2007-2013), bem como o Regulamento (CE) n.º 680/2007 sobre as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário para as redes transeuropeias de transporte e de energia»

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

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infraestruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 3 de fevereiro de 2012.

Na 478.^a reunião plenária de 22 e 23 de fevereiro de 2012 (sessão de 23 de fevereiro), o Comité Económico e Social Europeu adotou, por 161 votos a favor, 2 votos contra e 10 abstenções, o seguinte parecer:

O presente parecer faz parte de um pacote de cinco pareceres elaborados pelo CESE sobre o **Mecanismo Interligar a Europa** e respetivas orientações, publicado pela Comissão Europeia em outubro de 2011. Este pacote abrange os pareceres **TEN/468** sobre o **Mecanismo Interligar a Europa** (relator: Raymond HENCKS), **TEN/469** sobre as orientações para as redes transeuropeias de **telecomunicações** (relator: Antonio LONGO), **TEN/470** sobre as orientações para as infraestruturas **energéticas** transeuropeias (relator: Egbert BIERMANN), **TEN/471** sobre as orientações para a rede transeuropeia de **transportes** (relator: Stefan BACK) e **TEN/472** sobre as **obrigações** para financiamento de projetos de infraestruturas (relatores: Armin DUTTINE).

1. Conclusões e recomendações

1.1 O CESE acolhe favoravelmente, em princípio, a proposta da Comissão Europeia relativa à criação de um instrumento de partilha de riscos para o lançamento de obrigações para financiamento de projetos correspondentes à fase piloto prevista para 2012 e 2013. Assinala, porém, os riscos que esse instrumento tem. Antes de prolongar este instrumento para o novo período orçamental da UE (2014-2020), devia-se prosseguir previamente com a avaliação em curso e intensificar-se um debate aprofundado na sociedade, conduzido com grande diligência. Devem ser tidos em conta, em especial, os ensinamentos colhidos das experiências com projetos no âmbito de parcerias público-privado (PPP).

1.2 As oportunidades oferecidas pelo instrumento proposto residem sobretudo na mobilização de recursos de investimento para projetos de infraestruturas nos setores dos transportes, telecomunicações e energia necessários para promover o crescimento, a inovação, a competitividade e a criação de postos de trabalho. Graças à execução dos projetos previstos, os cidadãos poderão sentir de forma concreta a utilidade da integração europeia, o que reforçará a ideia de Europa.

1.3 O Comité reconhece, porém, que há riscos. Estes decorrem, em particular, da possibilidade de ser necessário absorver

as perdas dos projetos de investimento. Embora os possíveis riscos para o orçamento da UE estejam claramente limitados na proposta legislativa da Comissão Europeia, o Banco Europeu de Investimento (BEI) irá assumi-los através de acordos contratuais celebrados conjuntamente entre o BEI e os investidores para cada projeto e de uma distribuição de riscos efetuada pelo BEI entre o número total de projetos, de modo que não implique riscos adicionais para o BEI. A fim de evitar em qualquer caso que a introdução do risco tenha impactos negativos na qualidade de crédito e na reputação do BEI, bem como no lançamento e na execução de projetos tradicionalmente financiados pelo BEI, o Comité considera necessário que o BEI aplique também às obrigações para financiamento de projetos os seus prudentes critérios de avaliação dos riscos. Em particular, os riscos assumidos pelo BEI devem ser apresentados de forma transparente⁽¹⁾ e, seja como for, esses riscos devem ser limitados. Estas medidas devem ser tomadas em consideração sobretudo no que se refere ao prolongamento do instrumento para o novo período orçamental da UE de 2014 a 2020, depois de ponderada a avaliação das experiências da fase piloto.

⁽¹⁾ Ver também Comissão Europeia, *Impact Assessment Board*, DG ECFIN, *Impact Assessment on a proposal for a regulation on the Europe 2020 Project Bond Initiative*, ponto C2 (versão provisória de 15 de setembro de 2011) (Ref.: Ares(2011)1012531 – 23.9.2011): Nesse documento exige-se uma descrição mais transparente dos riscos para o BEI.

1.4 O CESE assinala que a proposta da Comissão Europeia aborda muito superficialmente as questões relacionadas com o reembolso dos projetos de infraestruturas financiadas pelo setor privado. Em particular, no setor dos transportes, as possíveis consequências da introdução do financiamento por parte do utilizador devem ser debatidas numa base social ampla. O Comité nota igualmente que o instrumento proposto não deve comprometer as decisões políticas e os acordos sociais para alcançar os objetivos económicos, ambientais e sociais sustentáveis. Não devem ser criados incentivos falsos ao lançamento de projetos no quadro de PPP. O Comité recorda, por isso, a sua posição coerente de que os critérios de endividamento para os projetos de PPP devem corresponder aos que se aplicam a projetos no âmbito de contratos públicos clássicos.

1.5 O Comité é de opinião que, com o instrumento de partilha de riscos proposto para o lançamento de obrigações para financiamento de projetos, só se pode mobilizar uma parte dos recursos de investimento necessários para projetos de infraestruturas urgentes. Por conseguinte, assinala a necessidade de mobilizar novas fontes de receita para os orçamentos públicos destinados ao investimento público. Neste contexto, remete, em particular, para as propostas relativas à introdução de um imposto sobre as transações financeiras.

2. Introdução

2.1 Em 19 de outubro de 2011, a Comissão Europeia apresentou diversas propostas legislativas e não legislativas relativas ao desenvolvimento das redes e infraestruturas transeuropeias no âmbito dos setores dos transportes, da energia e das telecomunicações sob a designação comum Mecanismo Interligar a Europa, centradas no novo período orçamental de 2014 a 2020. Essas propostas referem-se em particular às orientações relativas aos projetos a promover, ao montante dos fundos de investimento necessários e a novos instrumentos de financiamento nos setores referidos. O presente parecer refere-se aos aspetos financeiros. Os outros aspetos são objeto de outros pareceres do CESE ⁽²⁾.

2.2 A proposta legislativa que aqui se examina inclui os seguintes elementos: o alargamento do âmbito de aplicação do programa-quadro para a competitividade e inovação correspondente ao período orçamental em curso (2007-2013) aos investimentos em infraestruturas de banda larga e a criação de um instrumento de partilha de riscos para o lançamento de obrigações para financiamento de projetos nos domínios das tecnologias da informação e comunicação (TIC) e de banda larga, bem como das redes transeuropeias (RTE) nos setores dos transportes (RET-T) e das infraestruturas energéticas (RTE-E).

2.3 No contexto das dificuldades resultantes da crise económica e financeira, o instrumento proposto é criado tendo em vista financiar investimentos a longo prazo com a ajuda de

capital privado. Permite também mobilizar recursos nos mercados de capitais para os projetos de infraestruturas a longo prazo. Consiste num instrumento de partilha de riscos para as obrigações destinadas ao financiamento de projetos, que permitirá ao Banco Europeu de Investimento, graças a uma contribuição financeira do orçamento da UE, atenuar os riscos de crédito dos detentores de obrigações mediante a concessão de garantias ou empréstimos subordinados.

2.4 As medidas legislativas correspondem a uma fase piloto para os anos 2012 e 2013. Neste período de tempo deve-se verificar os efeitos do instrumento de partilha de riscos na mobilização de investimentos privados.

2.5 Os riscos são partilhados entre a UE e o BEI. Por isso, a contribuição financeira do orçamento da UE é limitada a 230 milhões de euros. Deverão ser disponibilizados, no máximo, 200 milhões de euros para os projetos RTE-T em 2012 e 2013 e 10 milhões de euros para os projetos RTE-E, bem como 20 milhões de euros em 2013 para os investimentos em TIC e infraestruturas de banda larga.

2.6 Pode-se concluir que, graça à ajuda de subvenções do orçamento da UE, o BEI poderá, de um modo geral, assegurar a primeira perda (*First Loss*) em relação a todos os projetos realizados. O nível exato do limite máximo dos riscos que o BEI pode assumir será estabelecido mediante um acordo contratual para cada projeto concreto. Teoricamente, o risco máximo assumido pelo BEI corresponde ao montante dos acordos celebrados menos a participação do orçamento da UE. Na proposta legislativa da Comissão, porém, não se prevê a definição de um limite máximo nominal para os riscos assumidos pelo BEI no conjunto dos projetos, como acontece para o orçamento da UE, pois nela se diz apenas que «O risco residual inerente a todas as operações é suportado pelo BEI». A definição de risco residual é efetuada pelo BEI no quadro da sua análise de riscos.

2.7 Com este instrumento, a Comissão Europeia pretende mobilizar novos recursos, sobretudo de investidores privados, e gostaria de conseguir dessa forma uma alavancagem. Os investidores previstos são essencialmente seguradoras, fundos de pensões e fundos soberanos, que procuram oportunidades de investimentos financeiros garantidos e a longo prazo.

2.8 A mobilização dos recursos do orçamento da UE durante a fase piloto far-se-á unicamente mediante reafetações. Para tal, deve recorrer-se principalmente aos recursos financeiros disponíveis do instrumento de garantia dos empréstimos aos projetos RTE-T (LGTT) já criado.

2.9 Enquanto no quadro do atual instrumento de partilha de riscos LGTT o BEI assegura os riscos dos mutuantes comerciais (bancos), a proposta legislativa em apreço refere-se à garantia dada pelo BEI para cobertura dos riscos dos investidores em obrigações para financiamento de projetos. Nos dois casos, trata-se de garantir os riscos da dívida das empresas que executam

⁽²⁾ Parecer do CESE sobre o «Mecanismo Interligar a Europa», parecer do CESE sobre as «Orientações para as redes transeuropeias de telecomunicações», parecer do CESE sobre as «Orientações para a Rede Transeuropeia de Transportes» (Ver página 130 do presente Jornal Oficial).

projetos de infraestruturas, pelo que, na prática, podem ser considerados como investimentos realizados para o financiamento de projetos, e outras parcerias público-privado (PPP). Nestes casos, regra geral, os patrocinadores dos projetos, tais como empresas de construção, fundos de infraestruturas, empresas responsáveis pela exploração e, em parte, empresas públicas, assumem, para além da construção, a gestão, o planeamento e sobretudo o financiamento dos projetos de investimento.

2.10 A seleção dos projetos subvencionados para a fase piloto ainda tem de ser efetuada. Devem ser subvencionados entre três a onze projetos de RTE-T, um de RTE-E e entre um e dois projetos de TIC/banda larga. Das experiências da fase piloto haverá que tirar conclusões para o novo período orçamental da UE 2014-2020.

2.11 As questões relativas ao reembolso são apresentadas apenas superficialmente na proposta legislativa da Comissão e nos documentos que a acompanham. No entanto, de um documento do BEI sobre as experiências do LGTT infere-se claramente que este instrumento de partilha de riscos é considerado adequado especialmente para projetos financiados pelos utilizadores⁽³⁾. O mesmo é de esperar para os projetos a realizar no âmbito da proposta legislativa em apreço.

3. Observações na generalidade

3.1 O CESE acolhe favoravelmente, em princípio, a proposta da Comissão Europeia relativa à criação de um instrumento de partilha de riscos para o lançamento de obrigações destinadas ao financiamento de projetos correspondentes à fase piloto prevista para 2012 e 2013. Assinala também as oportunidades que oferece, mas também os riscos que envolve, bem como as propostas e condições concretas para a continuação do instrumento depois da fase piloto.

3.2 As oportunidades residem em especial na possibilidade de mobilização de fundos de investimento adicionais, através dos quais será possível reforçar a ação do orçamento da UE. Isto pode ser um importante contributo para gerar crescimento e inovação, melhorar a competitividade da economia europeia, atingir os objetivos da Estratégia Europa 2020 e para manter e criar postos de trabalho. Graças à execução dos projetos previstos, os cidadãos poderão sentir de forma concreta a utilidade da integração europeia, o que reforçará a ideia de Europa.

3.3 O Comité reconhece, porém, que há riscos. Chama a atenção, neste contexto, para a conexão intrínseca entre o nível de alavancagem e a assunção de riscos pelas autoridades públicas. Os riscos decorrem, em particular, da possibilidade de ser necessário absorver as perdas dos projetos de investimento. Embora os possíveis riscos para o orçamento da UE estejam claramente limitados na proposta legislativa da Comissão Europeia, o BEI irá assumi-los através de acordos contratuais celebrados conjuntamente entre o BEI e os investidores para cada

projeto e de uma distribuição de riscos efetuada pelo BEI entre o número total de projetos, de modo que não implique riscos adicionais para o BEI. A fim de evitar em qualquer caso que a introdução do risco tenha impactos negativos na qualidade de crédito e na reputação do BEI, bem como no lançamento e na execução de projetos tradicionalmente financiados pelo BEI, parece aconselhável limitar a aplicação do instrumento de partilha de riscos em função do nível de assunção de riscos pelo BEI, baseando-se numa descrição transparente dos riscos assumidos. Em particular, os riscos assumidos pelo BEI devem ser apresentados de forma transparente⁽⁴⁾ e, seja como for, esses riscos devem ser limitados. Estas medidas devem ser tidas em consideração sobretudo no que se refere ao prolongamento do instrumento para o novo período orçamental da UE de 2014 a 2020, depois de ponderada a avaliação das experiências da fase piloto.

3.4 A avaliação da proposta da Comissão Europeia depende dos diferentes objetivos políticos das autoridades públicas em representação dos interesses dos cidadãos e dos interesses financeiros dos compradores de obrigações para financiamento de projetos. Estes interesses podem coincidir, mas também ser antagónicos. O Comité recomenda que se prossiga e intensifique o debate na sociedade sobre as oportunidades e riscos antes do lançamento do novo instrumento, em particular para o período orçamental 2014-2020. Devem ser tidos em conta, em especial, os ensinamentos colhidos das experiências com o financiamento de projetos e com projetos de parcerias público-privado (PPP).

3.5 O CESE assinala que a concretização do financiamento dos projetos implica o reembolso do empréstimo concedido mediante as receitas que eles próprios gerem. Assim, a questão do financiamento do utilizador é particularmente relevante. Enquanto o setor da energia e das telecomunicações, em virtude das liberalizações e privatizações realizadas, já hoje se caracteriza por um financiamento desse tipo, no que se refere ao setor dos transportes, sobretudo no caso do transporte individual motorizado, até agora só alguns Estados-Membros o aplicam, em especial nas autoestradas. Antes da realização dos projetos de transporte previstos, dever-se-ia proceder a um amplo debate público sobre estas possíveis consequências.

3.6 O CESE insta a que se considere o valor facial das obrigações para financiamento de projetos de modo a que os pequenos aforradores também nelas possam participar e que este instrumento não esteja disponível apenas para investidores institucionais.

3.7 O objetivo do lançamento do projetado instrumento de partilha de riscos não deve ser apenas o de produzir um efeito de alavanca o mais forte possível para a mobilização de

⁽³⁾ Ver Banco Europeu de Investimento, *Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011)*, Luxemburgo, 14 de julho de 2011, p. 4.

⁽⁴⁾ Ver também Comissão Europeia, *Impact Assessment Board*, DG ECFIN, *ob. cit.* (nota 1), ponto C2.

investimentos adicionais provenientes de fontes privadas, devendo também ser garantido que o instrumento proposto não comprometerá as decisões políticas e os acordos sociais para alcançar os objetivos económicos, ambientais e sociais sustentáveis⁽⁵⁾. Os projetos de investimento lançados graças a obrigações para financiamento de projetos não devem, por exemplo, implicar redução das normas sociais, ambientais e de qualidade. Na execução de projetos deverá ter-se em atenção a qualidade de construção e de manutenção dos equipamentos, a compatibilidade ambiental, o respeito das convenções coletivas e do princípio da aplicação da legislação do local de trabalho, bem como o incentivo a pequenas e médias empresas, a promoção da inovação, o cálculo dos custos com base nos custos do ciclo de vida, as condições sociais e ambientais do processo de produção⁽⁶⁾ e a garantia da acessibilidade para as pessoas portadoras de deficiência, desde que estes aspetos possam ser verificados de forma objetiva e se apoiem em critérios não discriminatórios. Devem evitar-se encargos exagerados para os utilizadores. Isto é particularmente válido para aqueles que estão dependentes da utilização frequente ou mesmo diária de uma infraestrutura de transporte, em particular quando não existem quaisquer estruturas alternativas.

3.8 Daí que o Comité solicite que a avaliação da fase piloto da iniciativa de obrigações para financiamento de projetos seja prosseguida e intensificada numa base social ampla com uma antecedência suficiente em relação à decisão política para a criação do instrumento de partilha de riscos das obrigações destinadas ao financiamento de projetos no novo período orçamental de 2014 a 2020. Deveriam também ser tidas em conta as experiências com o LGTT. Em particular, deve existir transparência relativamente aos projetos promovidos, às afetações de fundos e aos fluxos de investimento assim induzidos, o que exige um controlo permanente dos resultados e um acompanhamento atempado, a fim de se poderem tirar conclusões oportunas. Na avaliação devem participar os decisores políticos a nível europeu, nacional, regional e local, os parceiros sociais e organizações da sociedade civil, designadamente do âmbito da ciência, da proteção do ambiente e dos consumidores e das organizações sociais, bem como o CESE e o Comité das Regiões. O legislador europeu deve tomar uma decisão no decurso do novo período orçamental. O Comité considera que a realização da avaliação só em 2016/2017, como está implícito nos documentos da Comissão Europeia, peca por demasiado tardia.

3.9 No caso do financiamento de projetos e de projetos de PPP, em que o reembolso do empréstimo é garantido por fundos públicos, as autoridades públicas deveriam assumir obrigações financeiras de refinanciamento de projetos de investimento

⁽⁵⁾ Assim, no âmbito da consulta, o CER expressou ceticismo no que se refere à utilização do instrumento de partilha de riscos proposto para o transporte ferroviário. Cf. *Stakeholder Consultation on Europe 2020 Project Bond Initiative*, resposta da comunidade europeia do transporte ferroviário e empresas de infraestruturas (CER), 6 de maio de 2011, que se pode consultar em http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm.

⁽⁶⁾ Ver também o parecer do CESE sobre o tema «Para um mercado dos contratos públicos mais eficiente na Europa», JO C 318 de 29.10.2011, p. 113.

equivalentes às dos projetos de contratos públicos com financiamento clássico. A fim de garantir uma transparência orçamental suficiente, evitar riscos orçamentais adicionais bem como evitar criar incentivos falsos ao lançamento de projetos no quadro de PPP e garantir a liberdade de escolha das autoridades competentes entre projetos de PPP e projetos financiados tradicionalmente, o CESE reitera o seu apelo para que os critérios de endividamento para projetos de PPP correspondam aos que se aplicam a projetos no âmbito de contratos públicos clássicos⁽⁷⁾.

3.10 Muitos projetos de infraestruturas nos setores da energia e das telecomunicações, ao contrário de determinados projetos de transportes na União Europeia, têm em geral financiamento privado e são refinanciados pelas taxas de utilização, que estão sujeitas a regulamentação. Isto é válido para a infraestrutura da rede no seu conjunto. Aqui o Comité interroga-se que projetos adicionais o legislador europeu pretende incentivar no âmbito do instrumento financeiro proposto, cujo refinanciamento aparentemente não pode ser completamente assegurado pela taxas de utilização estabelecidas na regulamentação. Na opinião do Comité, é necessário para cada um destes projetos previstos nos setores da energia e das telecomunicações uma indicação pormenorizada do motivo pelo qual, apesar de não haver possibilidade de refinanciamento, merecem ser apoiados em prol do desenvolvimento da União Europeia. É imprescindível um controlo deste tipo de projetos pelo legislador europeu.

4. Observações na especialidade

4.1 O instrumento de partilha de riscos proposto é uma possível solução para os problemas de insuficiência de investimentos públicos apresentados pela Comissão Europeia e para o capital disponível para investimento sobretudo de investidores institucionais. São inúmeras as questões técnicas suscitadas, que devem ser colocadas para além dos requisitos políticos referidos no capítulo 3. O Comité pede a clarificação destas questões antes do lançamento do instrumento de partilha de riscos proposto, que, no entanto, deve ser introduzido o mais tardar no novo período orçamental de 2014 a 2020, conforme está previsto.

4.2 Em termos gerais, o Comité é de opinião que o BEI e o orçamento da UE não devem apenas cobrir os riscos, mas também participar nos lucros de uma forma proporcional (*fair risk sharing*). Isto devia ser garantido através da aplicação sistemática da política do BEI em matéria de riscos e preços, bem como de novas medidas aqui propostas para limitar os riscos.

⁽⁷⁾ Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «Investimentos Públicos e Privados», JO C 51 de 17.2.2011, p. 59; cf. também Câmara dos Comuns, *Treasury Committee, Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010-2012*, Londres, 18 de julho de 2011: No relatório, refere-se que o facto de os projetos de PIP/PPP não serem contabilizados na dívida pública introduz incentivos perversos, que estão em contradição com o objetivo de *Best Value for Money*. O presidente da comissão dos orçamentos da Câmara dos Comuns, Andrew Tyrie (Partido Conservador), manifesta-se claramente pela sua inclusão nas regras da dívida (cf. <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/>).

4.3 Também não é totalmente claro o papel exato dos agentes, em particular quem deve substituir as seguradoras monoramo (Monoliners), e de que maneira, como credor de controlo único. Neste contexto, também não é claro o papel que o BEI deve desempenhar. A decisão a este respeito deve ficar reservada para futuros acordos com os investidores e para um contrato entre a Comissão Europeia e o BEI. O CESE solicita ao legislador europeu que, o mais tardar antes da possível integração do instrumento no novo período orçamental de 2014 a 2020, clarifique os pormenores técnicos do regime de risco e o âmbito de intervenção do BEI como credor de controlo no âmbito do futuro processo legislativo, a fim de criar segurança para os investidores e para as autoridades públicas. O instrumento de partilha de riscos pretendido não deve em nenhum caso levar a que a qualidade de crédito e a reputação do BEI fiquem comprometidos.

4.4 As experiências colhidas dos projetos LGTT devem ser sistematicamente avaliadas segundo os critérios referidos no capítulo 3, a fim de extrair conclusões que permitam configurar adequadamente o instrumento de partilha de riscos para obrigações de financiamento de projetos e contribuir para evitar impactos negativos⁽⁸⁾. Mas, neste contexto, devem também

ser esclarecidas as diferentes apreciações que ocorreram na avaliação de projetos de PPP por parte das diversas partes interessadas.

4.5 Face às experiências positivas, mas também às inúmeras experiências negativas ou aos riscos no âmbito do financiamento de projetos e de projetos PPP em relação à duração das negociações contratuais, a complexidade das condições contratuais e das relações entre as partes, bem como a incerteza dos efeitos da procura, o CESE interroga-se sobre se a melhor solução não seria dotar os orçamentos públicos dos recursos necessários para lançar projetos de investimento no âmbito dos contratos públicos tradicionais⁽⁹⁾. Neste contexto, o Comité congratula-se com as propostas da Comissão Europeia tendo em vista a introdução de uma taxa sobre as transações financeiras e recorda o seu apoio à criação de uma fonte de receita semelhante para os orçamentos públicos⁽¹⁰⁾.

4.6 O Comité remete neste contexto também para o facto de a necessidade de investimento estabelecida pela Comissão Europeia para o Mecanismo Interligar a Europa não poder ser garantida unicamente pela emissão de obrigações para financiamento de projetos. Por conseguinte, exorta à mobilização de novas fontes de receita para o investimento público.

Bruxelas, 23 de fevereiro de 2012

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Staffan NILSSON

⁽⁸⁾ Cf. também, a este respeito, Banco Europeu de Investimento, ob. cit. (nota 3): No entanto, não foram aqui analisados muitos dos critérios referidos no capítulo 3.

⁽⁹⁾ Esta abordagem de uma melhor e segunda melhor solução resulta também do parecer da comunidade europeia do transporte ferroviário e empresas de infraestruturas (CER, *Community of European Railway and Infrastructure Companies*) no quadro da consulta da proposta legislativa aqui analisada. Cf. CER, ob. cit. (nota 5).

⁽¹⁰⁾ Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o «Imposto sobre as transações financeiras», JO C 44 de 11.2.2011, p. 81, e parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre o «Relatório do Grupo de Larosière», JO C 318 de 23.12.2009, p. 57.