

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice și a Deciziei nr. 1639/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui program-cadru pentru inovație și competitivitate (2007-2013)

COM(2011) 659 final – 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Raportor: **dl Armin DUTTINE**

La 17 noiembrie 2011, respectiv 12 decembrie 2011, în conformitate cu articolul 172, articolul 173 alineatul (3) și articolul 304 din TFUE, Parlamentul European și Consiliul au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene și energetice și a Deciziei nr. 1639/2006 a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui program-cadru pentru inovație și competitivitate (2007-2013)

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

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 3 februarie 2012.

În cea de-a 478-a sesiune plenară, care a avut loc la 22 și 23 februarie 2012 (ședința din 23 februarie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 161 de voturi pentru, 2 voturi împotriva și 10 abțineri.

Acest aviz face parte dintr-un pachet de 5 avize elaborate de CESE pe tema mecanismului „Conectarea Europei” și a orientărilor aferente, publicate de Comisia Europeană în octombrie 2011. Pachetul este format din următoarele avize: **TEN/468** – Mecanismul „Conectarea Europei” (raportor dl HENCKS), **TEN/469** - Orientări pentru rețelele de **telecomunicații** transeuropene (raportor dl LONGO), **TEN/470** - Orientări pentru **infrastructuri energetice** europene (raportor dl BIERMANN), **TEN/471** - Orientările Uniunii pentru rețeaua transeuropeană de **transport** (raportor dl BACK) și **TEN/472** - Inițiativa Europa 2020 de emitere de **obligațiuni** pentru finanțarea de proiecte de infrastructură (raportor dl DUTTINE).

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE salută, în principiu, propunerea Comisiei Europene de instituire a unui mecanism de partajare a riscurilor pentru emiterea de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte în etapa pilot din anii 2012 și 2013. El atrage însă atenția asupra riscurilor pe care le implică acest instrument. Înainte de continuarea acestui instrument în noua perioadă de programare 2014-2020 se recomandă continuarea evaluării, intensificarea și efectuarea cu cea mai mare atenție a acesteia în cadrul unei ample dezbateri sociale. În acest context ar trebui să se țină seama în special de învățămintele trase din experiențele cu proiectele din cadrul parteneriatelor public-privat (PPP).

1.2 Șansele instrumentului propus constau îndeosebi în mobilizarea unor investiții importante necesare pentru consolidarea creșterii economice, inovării, competitivității și crearea de noi locuri de muncă, investiții prevăzute pentru proiecte de infrastructură în domeniile transport, telecomunicații și energie. În urma realizării proiectelor prevăzute, cetățenii pot beneficia în mod concret de avantajele integrării europene, ceea ce contribuie la consolidarea ideii europene.

1.3 Comitetul identifică însă și anumite riscuri. Acestea rezultă în special în urma unei eventuale obligații de asumare a pierderilor din proiectele de investiții lansate. În timp ce

propunerea legislativă a Comisiei prevede un plafon clar definit în ceea ce privește asumarea pierderilor în cadrul bugetului UE, se consideră că în cazul Băncii Europene de Investiții (BEI) nu se ajunge la alte asumări ale pierderilor, întrucât există contracte negociate pentru fiecare proiect între BEI și investitori și întrucât BEI efectuează o repartizare a riscurilor pe întregul volum de proiecte. Trebuie evitat în orice caz ca apariția unor riscuri să aibă efecte negative asupra bonității și reputației BEI, precum și asupra lansării și derulării proiectelor finanțate în mod clasic de BEI. Prin urmare, în opinia Comitetului, este necesar ca BEI să aplice criteriile sale conservatoare de evaluare a riscurilor proiectelor și în cazul obligațiilor pentru proiecte. Se recomandă în mod special ca asumarea riscurilor de către BEI să fie prezentată într-o manieră transparentă⁽¹⁾, și să fie prevăzută, după caz, o limitare în ceea ce privește asumarea riscurilor. Această măsură ar trebui luată în considerare mai ales în legătură cu continuarea instrumentului în noua perioadă de finanțare a UE 2014-2020, în urma evaluării experiențelor dobândite în faza pilot.

⁽¹⁾ A se vedea și Comisia Europeană, Comitetul de evaluare a impactului, DG ECFIN – Evaluarea impactului cu privire la propunerea de regulament privind inițiativa de obligațiuni de proiect Europa 2020, punctul C 2 (versiune provizorie din 15 septembrie 2011) [Ref. Ares(2011)1012531 - 2.09.2011], unde se solicită o prezentare mai transparentă a riscurilor pentru BEI.

1.4 CESE constată că propunerea Comisiei Europene abordează insuficient anumite chestiuni privind rambursarea proiectelor de infrastructură a căror finanțare a fost asigurată de către sectorul privat. În special în domeniul transporturilor ar trebui să aibă loc o amplă dezbatere socială cu privire la consecințele pe care le-ar avea introducerea unei finanțări din partea utilizatorilor. De asemenea, Comitetul atrage atenția asupra faptului că instrumentul propus nu trebuie să submineze deciziile politice și consensul societății, necesare pentru realizarea obiectivelor economice, ecologice și sociale. Nu trebuie să se creeze stimulente greșite pentru lansarea de proiecte PPP. Prin urmare, CESE își reiterează solicitarea ca criteriile de îndatorare pentru proiectele PPP să corespundă criteriilor pentru proiectele din sfera achizițiilor publice clasice.

1.5 Comitetul consideră că instrumentul propus de partajare a riscurilor pentru emiterea unor obligațiuni pentru proiecte va mobiliza numai o parte din mijloacele finanțare necesare pentru realizarea de proiecte de infrastructură imperios necesare. Prin urmare, el atrage atenția asupra necesității de a mobiliza și alte surse de venituri pentru bugetele publice destinate investițiilor publice. În acest sens, face trimitere în mod special la propunerile privind introducerea unei taxe pe tranzacțiile financiare.

2. Introducere

2.1 La 19 octombrie 2011, Comisia Europeană a prezentat o serie de propuneri legislative și nelegislative privind dezvoltarea rețelor și infrastructurilor transeuropene în domeniul transporturilor, energiei și telecomunicațiilor, denumite mecanismul „Conectarea Europei”, punând accentul pe următoarea perioadă de finanțare din 2014 până în 2020. Propunerile se referă în special la orientările în materie de ajutor, la proiectele ce urmează a fi finanțate, la nivelul de resurse de investiții necesare și la noile instrumente de finanțare pentru domeniile menționate. Acest aviz se referă la aspectele privind finanțarea. Celelalte aspecte fac obiectul altor avize ale CESE ⁽²⁾.

2.2 Propunerea legislativă care face obiectul acestei propuneri conține următoarele elemente: extinderea domeniului de aplicare a programului-cadru pentru competitivitate și inovare în perioada de programare în curs (2007-2013) asupra investițiilor în infrastructuri de bandă largă și lansarea unui instrument de partajare a riscurilor pentru obligațiuni pentru proiecte în domeniile tehnologiilor de informație și comunicare (TIC) și bandă largă, precum și pentru rețelele transeuropene (TEN) în domeniul transportului (TEN-T) și infrastructurilor energetice (TEN-E).

2.3 În contextul dificultăților provocate de criza financiară și economică, instrumentul propus este destinat finanțării unor investiții pe termen lung, cu includerea de capital privat. Proiectele de infrastructură cu o perspectivă pe termen lung pot beneficia astfel și de posibilitatea suplimentară de a mobiliza resurse pe piețele de capital. Instrumentul propus este un instrument de partajare a riscurilor pentru obligațiuni

pentru proiecte specifice. Prin intermediul unei contribuții financiare provenind din bugetul UE și destinată BEI, instrumentul va permite acestora să reducă riscurile de credit ale deținătorilor de obligațiuni prin acordarea unor credite sau garanții subordonate.

2.4 Măsura legislativă se referă la o fază pilot prevăzută pentru anii 2012 și 2013. Acest interval ar trebui să fie utilizat pentru evaluarea efectului instrumentului de partajare a riscurilor asupra mobilizării investițiilor private.

2.5 Partajarea riscului are loc între UE și BEI. Contribuția financiară din bugetul UE este limitată în această abordare la 230 de milioane de euro. Sumele puse la dispoziție ar trebui să fie limitate la un maxim de 200 de milioane de euro în 2012 și 2013 pentru TEN-T și maximum 10 milioane de euro pentru proiecte TEN-E, precum și la maximum 20 de milioane de euro pentru investiții în domeniul TIC și infrastructură de bandă largă în anul 2013.

2.6 Se presupune că, în ansamblul proiectelor desfășurate, datorită subvențiilor provenite de la bugetul UE, BEI se va putea asigura împotriva așa numitei „prime pierderi” („first loss”). Suma exactă a preluării maxime a riscului de către BEI va fi stabilită prin contracte pentru fiecare proiect în parte. Teoretic, riscul maxim pentru BEI corespunde volumului contractelor încheiate minus aportul de la bugetul UE. În cazul BEI, propunerea legislativă a Comisiei Europene nu prevede o plafonare nominală a riscului pentru ansamblul proiectelor, așa cum a fost ea prevăzută pentru bugetul UE; propunerea stipulează că „riscul rezidual inerent oricăror operațiuni este suportat de către BEI”. Definirea riscului rezidual îi revine BEI în cadrul analizei sale a riscului.

2.7 Cu acest instrument, Comisia Europeană intenționează să mobilizeze noi resurse de investiție, mai ales din sectorul privat, și dorește să obțină un efect de pârghie. Investitorii vizați sunt în mod special companiile de asigurări, fondurile de pensii și fondurile de stat, în căutare de posibilități de investiție garantate și pe termen lung.

2.8 În faza pilot, mobilizarea de mijloace provenind de la bugetul UE ar trebui să aibă loc mai ales prin redistribuirea creditelor. Este vorba mai ales de creditele încă disponibile în cadrul așa-numitului „instrument de garantare a împrumuturilor pentru proiecte în cadrul rețelei transeuropene de transport” („Loan Guarantee instrument for TEN-transport projects”, LGTT).

2.9 În timp ce instrumentul LGTT de partajare a riscului prevede o asumare a riscurilor creditorilor comerciali (băncile) de către BEI, propunerea legislativă supusă examinării se referă la o asumare a riscului de către BEI pentru investitorii în obligațiuni pentru proiecte. În ambele cazuri este vorba despre preluarea riscurilor care derivă din îndatorarea întreprinderilor

⁽²⁾ A se vedea Avizul CESE privind Facilitatea „Conectarea Europei”, Avizul CESE pe tema „Orientări pentru rețelele de telecomunicații transeuropene”, Avizul CESE pe tema „Orientări pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport” (A se vedea pagina 130 din prezentul Jurnal Oficial).

constituite pentru realizarea de proiecte de infrastructură; în mod concret, acestea se referă mai ales la investiții realizate sub forma unor finanțări de proiect, între altele sub forma unor parteneriate public-privat (PPP). De regulă, promotorii acestor proiecte, de exemplu întreprinderi de construcții, fonduri de infrastructură, societățile de exploatare și, parțial, întreprinderile publice, își asumă nu numai construcția infrastructurilor prevăzute, ci și exploatarea, planificarea și în special finanțarea acestora.

2.10 Selecția proiectelor care urmează să fie sprijinite în faza pilot urmează să fie efectuată. Se prevede finanțarea a trei până la unsprezece proiecte din domeniul TEN-T, un proiect din domeniul TEN-E și unul până la două proiecte din domeniul TIC/bandă largă. Din experiențele acumulate în faza pilot urmează să fie trase concluzii pentru noua perioadă de programare 2014-2020.

2.11 În propunerea sa legislativă și în documentele care o însoțesc, Comisia nu abordează decât în mod marginal aspectele legate de rambursare. Dintr-un document al BEI cu privire la experiența dobândită în cadrul LGTT reiese însă clar că acest instrument de partajare a riscurilor este considerat util mai ales pentru acele proiecte care sunt cofinanțate de către utilizatori⁽³⁾. Se poate presupune că acest lucru se aplică în mod similar proiectelor prevăzute de propunerea legislativă care face obiectul acestui aviz.

3. Observații generale

3.1 CESE salută, în principiu, propunerea Comisiei Europene de instituire a unui mecanism de partajare a riscurilor pentru emiterea de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte în etapa pilot 2012 și 2013. În cele ce urmează, Comitetul atrage atenția asupra perspectivelor, dar și asupra riscurilor pe care acest mecanism îl aduce cu sine și prezintă propuneri și condiții pentru continuarea instrumentului după încheierea fazei pilot.

3.2 Oportunitățile se prezintă în special în sfera posibilității de mobilizare a unor fonduri de investiții suplimentare, prin care se poate intensifica efectul fondurilor bugetare ale UE. Aceasta poate reprezenta o contribuție importantă pentru generarea creșterii și inovării, îmbunătățirea competitivității economiei europene, atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020 și pentru menținerea și crearea de locuri de muncă. În urma realizării proiectelor prevăzute, cetățenii pot beneficia în mod concret de avantajele integrării europene, ceea ce contribuie la consolidarea ideii europene.

3.3 Comitetul identifică însă și anumite riscuri. El atrage atenția asupra legăturii inerente între nivelul efectului de pârghie și asumarea de riscuri de către autoritățile publice. Riscurile rezultă în special în urma unei eventuale obligații de asumare a pierderilor din proiectele de investiții lansate. În timp ce propunerea legislativă a Comisiei prevede un plafon clar

definit în ceea ce privește asumarea pierderilor în cadrul bugetului UE, se consideră că în cazul BEI nu se ajunge la alte asumări a pierderilor, întrucât există contracte negociate pentru fiecare proiect între BEI și investitori și întrucât BEI efectuează o repartizare a riscurilor pe întregul volum de proiecte. Trebuie evitat în orice caz ca apariția unor riscuri să aibă efecte negative asupra bonității și reputației BEI, precum și asupra lansării și derulării proiectelor finanțate în mod clasic de BEI. Prin urmare se recomandă ca utilizarea instrumentului de partajare a riscului să fie limitat în funcție de nivelul de preluare a riscului de către BEI, în baza unei prezentări transparente a acestui risc. Se recomandă în mod special ca asumarea riscurilor de către BEI să fie prezentată într-o manieră transparentă⁽⁴⁾, și să fie prevăzută, după caz, o limitare în ceea ce privește asumarea riscurilor. Această măsură ar trebui luată în considerare mai ales în legătură cu continuarea instrumentului în noua perioadă de finanțare a UE 2014-2020, în urma evaluării experiențelor dobândite în faza pilot.

3.4 Evaluarea propunerii Comisiei depinde de diferitele obiective politice ale autorităților publice în calitate de reprezentanți ai intereselor cetățenilor, precum și de interesele financiare ale cumpărătorilor de obligațiuni pentru realizarea de proiecte. Acestea pot coincide, dar pot fi și diametral opuse. Comitetul recomandă ca înaintea lansării noului instrument, în special pentru perioada de finanțare 2014-2020, dezbateră socială cu privire la oportunități și riscuri să continuească și aprofundată. În acest sens, trebuie ținut seama în special de învățămintele trase din finanțările de proiect și din proiectele PPP.

3.5 CESE atrage atenția asupra faptului că punerea în aplicare a finanțării de proiecte presupune rambursarea datoriilor unui proiect cu venituri generate în cadrul acestui proiect. Astfel, devine relevant în special aspectul finanțării de către utilizatori. În timp ce sectorul energetic și cel al telecomunicațiilor sunt caracterizate deja la momentul actual printr-o finanțare de acest gen în urma liberalizărilor și privatizărilor care au avut loc, aplicarea acestui model de finanțare în domeniul transportului se limitează la câteva țări, mai ales în ceea ce privește transportul rutier individual pe autostrăzi. Această consecință posibilă ar trebui discutată în cadrul unor dezbateri sociale ample înainte de punerea în practică a unor proiecte în domeniul transportului.

3.6 CESE propune să se aibă în vedere că stabilirea valorilor nominale ale obligațiunilor pentru finanțarea proiectelor să aibă loc astfel încât și micii depunători să poată participa, iar acest instrument să nu fie disponibil numai investitorilor instituționali.

3.7 Obiectivul lansării instrumentului planificat de partajare a riscului trebuie să nu fie numai obținerea unei pârghii cât mai puternice pentru mobilizarea unor fonduri de investiții

⁽³⁾ A se vedea în acest sens: Banca Europeană de Investiții – Instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-T - evaluare intermediară (2011), Luxemburg 14 iulie 2011, p. 4.

⁽⁴⁾ A se vedea și Comisia Europeană, Comitetul de evaluare a impactului, DG ECFIN, punctul C 2, op.cit. (indicații în nota de subsol 1).

suplimentare din surse private; trebuie să existe, de asemenea, garanția că deciziile politice și convențiile sociale pentru atingerea unor obiective economice, ecologice și sociale durabile să nu fie subminate de instrumentul propus ⁽⁵⁾. Este, de exemplu, inacceptabil ca proiectele de investiție bazate pe emiterea de obligațiuni de proiect să fie realizate printr-o violare a normelor sociale, de mediu sau de calitate. La punerea în aplicare a proiectelor trebuie să se țină seama de calitatea construcției și întreținerii echipamentelor, de compatibilitatea ecologică și de respectarea convențiilor colective și a principiului aplicării legislației în vigoare la fața locului, de necesitatea de a încuraja întreprinderile mici și mijlocii și a stimula inovarea, de calculul costurilor în baza întregului ciclu de viață; de asemenea, trebuie ținut seama de imperativele sociale ecologice în ceea ce privește procesul de fabricație ⁽⁶⁾ și de garantarea accesibilității pentru persoanele cu handicap, cât timp acestea sunt verificabile în mod obiectiv și nu conțin criterii discriminatorii. Trebuie evitată perceperea unor taxe nerezonabile de la utilizatori. Acest lucru este valabil în special pentru cei care depind de utilizarea frecventă sau zilnică a unei infrastructuri de transport, în special dacă nu sunt disponibile infrastructuri alternative.

3.8 Din aceste cerințe rezultă solicitarea Comitetului ca, înaintea deciziei politice privind implementarea instrumentului de partajare a riscului pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor în cadrul următoarei perioade de finanțare UE 2014-2020, să aibă loc din timp o evaluare a etapei pilot a inițiativei privind obligațiunile de finanțare a proiectelor pe o scară socială largă. Experiențele dobândite în cadrul Instrumentului de garantare a creditelor pentru proiectele LGTT ar trebui să se reflecte în aceste dezbateri. În special, trebuie să predomină transparența asupra proiectelor finanțate, asupra alocărilor de fonduri și fluxurilor de investiții induse astfel, ceea ce necesită un control permanent al ratei de succes și o monitorizare la vreme, pentru a putea trage concluzii din timp. La evaluare trebuie să participe factorii de decizie politici de la nivel european, național, regional și local, partenerii sociali și organizațiile societății civile, precum cele din domeniul științei, al protecției mediului și consumatorului și al organizațiilor sociale, precum și CESE și a Comitetul Regiunilor. Legiuitorul european trebuie să ia o decizie în perioada premergătoare noii perioade de finanțare. Comitetul consideră că o evaluare abia în anii 2016/2017, așa cum rezultă implicit din documentele Comisiei UE, este prea târzie.

3.9 În cazul finanțării de proiecte și al proiectelor PPP, a căror rambursare este garantată prin plăți publice, există pentru autoritățile publice obligații financiare similare în ceea

ce privește refinanțarea proiectelor de investiții, ca în cazul proiectelor de achiziții publice finanțate clasic. Pentru a asigura o transparență suficientă a bugetului, pentru a evita riscurile bugetare suplimentare, precum și stimulentele false pentru lansarea de proiecte PPP și pentru a asigura libertatea de alegere a autorităților responsabile între proiecte PPP și proiectele finanțate în mod clasic, CESE își reiterează solicitarea ca criteriile de îndatorare pentru proiectele PPP să corespundă criteriilor pentru proiectele din sfera achizițiilor publice clasice ⁽⁷⁾.

3.10 Multe proiecte privind infrastructura din sectoarele energetic și telecomunicații sunt finanțate în UE în general cu capital privat și sunt refinanțate prin redevențe care sunt supuse reglementării, altfel decât anumite proiecte în domeniul transporturilor. Acest lucru este valabil pentru întreaga infrastructură a rețelelor. În acest caz, Comitetul se întreabă ce proiecte suplimentare dorește să inițieze legiuitorul european în cadrul instrumentului de finanțare propus, a căror refinanțare nu poate fi evident facilitată complet prin redevențele supuse reglementării. În opinia Comitetului, pentru fiecare dintre aceste proiecte în domeniile energetic și telecomunicații avute în vedere, este necesară o justificare detaliată a motivelor pentru care, în ciuda lipsei unor mijloace de refinanțare, se consideră că proiectul merită finanțat în vederea dezvoltării UE. O verificare a proiectelor de acest gen de către legiuitorul european este indispensabilă.

4. Observații specifice

4.1 Instrumentul de partajare a riscurilor propus reprezintă o posibilă cale de rezolvare a problemelor prezentate de Comisia Europeană cu privire la insuficiența resurselor publice pentru investiții și insuficiența capitalului pus la dispoziție de investitori instituționali. Mai există însă o serie de chestiuni de ordin tehnic care trebuie abordate dincolo de cerințele politice prezentate în cadrul capitolului 3. Comitetul sugerează ca aceste întrebări să fie clarificate înaintea lansării instrumentului propus de partajare a riscului, însă cel târziu la implementarea intenționată în cadrul următoarei perioade de finanțare UE 2014-2020.

4.2 În ansamblu, Comitetul este de părere că BEI și bugetul UE trebuie nu numai să-și asume riscurile, ci și să participe în mod echitabil la câștiguri („fair risk sharing”). Acest lucru ar trebui să fie realizat prin aplicarea sistematică a politicii BEI privind riscurile și prețurile, precum și prin măsurile propuse în continuarea acestui document pentru limitarea riscurilor pentru BEI.

⁽⁵⁾ Astfel, în cadrul consultării, CER s-a arătat sceptică cu privire la utilizarea instrumentului propus de partajare a riscului pentru modalitățile de transport pe șine. A se vedea „Stakeholder Consultation on Europe 2020 Project Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies (CER)”, 6 mai 2011, http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm.

⁽⁶⁾ A se vedea și avizul CESE pe tema „Piața europeană a achizițiilor publice”, JO C 318, 29.10.2011, p. 113.

⁽⁷⁾ Avizul CESE privind investițiile private și publice, JO C 51 din 17.2.2011, p. 59; a se vedea și Camera Comunelor, Comisia de buget, Inițiativa privind finanțarea privată, Al 17-lea raport din sesiunea 2010 – 2012, Londra, 18 iulie 2011, citată mai sus: În acest raport se indică faptul că prin nedeclararea proiectelor PFI/PPP în cadrul datoriei publice, rezultă stimulente false, care subminează obiectivul „Best Value for Money”. Președintele Comisiei de buget a Camerei Comunelor din Regatul Unit, Andrew Tyrie (Partidul Conservator), se declară în mod clar în favoarea integrării în normele privind îndatorarea (a se vedea <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/>).

4.3 Rolul exact al actorilor nu este foarte clar. În special, este neclar cine va prelua rolul asiguratorilor *monoline* ca creditor coordonator unic și în ce mod se va întâmpla acest lucru. Neclar în acest context este în mod special și rolul BEI. Decizia în acest sens rămâne rezervată convențiilor viitoare cu investitorii, precum și unui contract între Comisia UE și BEI. CESE îi solicită legiuitorului european ca înainte de posibila continuare a instrumentului propus de partajare a riscului în noua perioadă de programare 2014-2020 să clarifice detaliile tehnice ale regimului de risc, gradul de asumare a riscurilor de către BEI și amplexarea funcției sale de creditor coordonator în cadrul procedurii legislative ce va urma, pentru a garanta siguranța investitorilor și autorităților publice. Instrumentul preconizat de partajare a riscului nu trebuie să ducă în niciun caz la periclitarea bonității și reputației BEI.

4.4 Și experiențele din proiectele LGTT trebuie evaluate sistematic pe baza criteriilor specificate la capitolul 3, pentru a trage concluzii privind o elaborare adecvată a proiectului pentru instrumentul de partajare a riscului pentru obligațiuni de finanțare a proiectelor și pentru a ajuta la evitarea efectelor negative⁽⁸⁾. În aceeași ordine de idei ar trebui clarificate diferențele apărute la evaluarea proiectelor PPP de către diferiții actori.

4.5 Având în vedere experiențele pozitive, dar și numeroasele experiențe negative, respectiv riscuri apărute în desfășurarea finanțării de proiecte și a proiectelor PPP în ceea ce privește durata negocierilor contractuale, complexitatea condițiilor contractuale și a relațiilor dintre actori, precum și incertitudinea efectelor asupra cererii, CESE se întreabă dacă cea mai bună soluție nu ar fi dotarea bugetelor publice cu mijloacele necesare pentru a lansa proiecte de investiții în cadrul achizițiilor publice clasice⁽⁹⁾. Comitetul salută în acest context propunerile Comisiei Europene privind introducerea unei taxe pe tranzacțiile financiare și amintește în acest context de sprijinul său privind introducerea unei astfel de surse de venituri pentru bugetele publice⁽¹⁰⁾.

4.6 Comitetul evidențiază în acest context și faptul că necesarul de investiții pentru mecanismul „Conectarea Europei” stabilit de Comisia Europeană nu va putea fi asigurat doar prin emiterea de obligațiuni pentru finanțarea proiectelor. Prin urmare, el propune mobilizarea unor surse de venituri suplimentare pentru investiții publice.

Bruxelles, 23 februarie 2012

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Staffan NILSSON

⁽⁸⁾ A se vedea în acest sens și Banca Europeană de Investiții, citată mai sus (a se vedea nota de subsol 3); însă aici nu sunt examinate multe dintre criteriile specificate în capitolul 3.

⁽⁹⁾ Această abordare cu o soluție optimă și o soluție care reprezintă doar o a doua opțiune reiese și din avizul Comunității Căilor Ferate Europene (Community of European Railway and Infrastructure Companies, CER) cu ocazia consultării propunerii legislative care face obiectul prezentului aviz. A se vedea CER, op.cit (a se vedea nota de subsol 5).

⁽¹⁰⁾ Avizul CESE pe tema „Taxa pe tranzacții financiare”, JO C 44 din 11.2.2011, pag. 81 și avizul CESE pe tema „Raportul Grupului de Larosière”, JO C 318 din 23.12.2009, p. 57.