

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie č. 1639/2006/ES, ktorým sa ustanovuje rámcový program pre konkurencieschopnosť a inovácie (2007 – 2013), a nariadenie (ES) č. 680/2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí“

COM(2011) 659 final – 2011/0301 (COD)

(2012/C 143/27)

Spravodajca: **Armin DUTTINE**

Európsky parlament (17. novembra 2011) a Rada (12. decembra 2011) sa rozhodli podľa článku 172, článku 173 ods. 3 a článku 304 ZFEÚ prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie č. 1639/2006/ES, ktorým sa ustanovuje rámcový program pre konkurencieschopnosť a inovácie (2007 – 2013), a nariadenie (ES) č. 680/2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí“

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

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, poverená prípravou stanoviska, prijala svoje stanovisko 3. februára 2012.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 478. plenárnom zasadnutí 22. a 23. februára 2012. (schôdza z 23. februára 2012) prijal 161 hlasmi za, pričom 2 členovia hlasovali proti a 10 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

Toto stanovisko je súčasťou balíka, ktorý pozostáva z 5 stanovísk a ktoré vypracoval EHSV v súvislosti s **nástrojom „Spájame Európu“** a jeho usmerneniami, ktoré vydala Európska komisia v októbri 2011. Tento balík obsahuje stanoviská **TEN/468** na tému „**Nástroj Spájame Európu**“ (spravodajca pán HENCKS), **TEN/469** na tému „**Usmernenia pre transeurópske telekomunikačné siete**“ (spravodajca pán LONGO), **TEN/470** na tému „**Usmernenia pre transeurópsku energetickú infraštruktúru**“ (spravodajca pán BIERMANN), **TEN/471** na tému „**Usmernenia pre transeurópsku dopravnú sieť**“ (spravodajca pán BACK) a **TEN/472** na tému „**Iniciatíva dlhopisov na infraštruktúrne projekty v rámci stratégie Európa 2020**“ (spravodajca pán DUTTINE).

1. Závbery a odporúčania

1.1 EHSV vo všeobecnosti víta návrh Európskej komisie na zriadenie nástroja na rozdelenie rizika pre dlhopisy na projekty na plánovanú pilotnú fázu v období 2012 – 2013. Poukazuje však na riziká súvisiace s týmto nástrojom. Predtým, než bude tento nástroj pokračovať v novom rozpočtovom období EÚ 2014 – 2020, by sa malo najprv pokračovať v hodnotení, ktoré by sa malo zintenzívniť v rámci rozsiahlej verejnej diskusie a uskutočniť s veľkou dôslednosťou. Pritom treba využiť predovšetkým skúsenosti s projektmi verejno-súkromného partnerstva (PPP).

1.2 Príležitosti navrhovaného nástroja sa črtajú najmä v rámci mobilizácie potrebných investičných prostriedkov pre projekty infraštruktúry v oblasti dopravy, telekomunikácií a energetiky, ktoré sú dôležité pre posilnenie rastu, inovácií, konkurencieschopnosti a vytváranie pracovných miest. Prostredníctvom realizácie plánovaných projektov sa občanom ukáže konkrétne uplatňovanie európskej integrácie, a tým sa posilní európske zmýšľanie.

1.3 Výbor však uznáva aj existenciu rizík. Riziká vyplývajú najmä z prípadného krytia strát pri začatých investičných

projektoch. Zatiaľ čo potenciálne krytie rizika je pri rozpočte EÚ v legislatívnom návrhu Komisie jasne vyriešené, v prípade EIB sa na základe príslušných zmlúv pre každý projekt, ktoré uzavrela EIB a investori, ako aj na základe rozloženia rizika medzi jednotlivé projekty uskutočneného zo strany EIB predpokladá, že EIB nebude preberať žiadne ďalšie riziká. S cieľom zabrániť všetkým prípadom, keď by mal vznik rizika negatívny vplyv na bonitu a dobrú povest' EIB, ako aj na zadávanie a realizáciu projektov bežne podporovaných EIB, je podľa výboru potrebné, aby EIB uplatňovala svoje konzervatívne kritériá na hodnotenie projektových rizík aj v rámci dlhopisov na projekty. EIB by mala predovšetkým transparentne objasniť prevzatie rizika ⁽¹⁾ a prípadne by sa malo preberanie rizika obmedziť. Toto opatrenie by sa malo zobrať do úvahy predovšetkým v súvislosti s pokračovaním nástroja počas nového rozpočtového obdobia 2014 – 2020 po vyhodnotení skúseností získaných počas pilotnej fázy.

⁽¹⁾ Pozri tiež Európska komisia, Výbor pre posúdenie vplyvu, GR ECFIN: Impact Assessment on a proposal for a regulation on the Europe 2020 Project Bond Initiative, bod C 2 (návrh z 15. septembra 2011) (odkaz: Ares(2011)1012531 – 23.9.2011): Požaduje sa tu transparentné objasnenie rizík pre EIB.

1.4 Výbor konštatuje, že návrh Komisie sa v príliš malej miere zaoberá otázkami súvisiacimi so splácaním súkromne financovaných projektov infraštruktúry. Predovšetkým v oblasti dopravy by sa malo diskutovať na širokom spoločenskom základe o možných dôsledkoch zavedenia financovania užívateľmi. Výbor tiež poukazuje na to, že týmto navrhovaným nástrojom nesmú byť ohrozené politické rozhodnutia a spoločenské dohody na dosiahnutie udržateľných hospodárskych, environmentálnych a sociálnych cieľov. Na začatie projektov PPP nesmú byť poskytované žiadne nesprávne stimuly. Výbor pripomína svoj názor, že kritériá zadĺženia pre projekty PPP musia zodpovedať kritériám pre projekty pochádzajúce z bežného verejného obstarávania.

1.5 Výbor sa domnieva, že prostredníctvom navrhovaného nástroja na rozdelenie rizika na vydávanie projektových dlhopisov možno zmobilizovať len časť potrebných investičných prostriedkov pre okamžité potrebné infraštruktúrne projekty. Poukazuje na to, že na verejné investície je potrebné zmobilizovať ďalšie zdroje príjmov pre verejné rozpočty. V tejto súvislosti upozorňuje najmä na návrhy na zavedenie dane z finančných transakcií.

2. Úvod

2.1 Európska komisia predložila 19. októbra 2011 viaceré legislatívne a nelegislatívne návrhy na rozvoj transeurópskych sietí a infraštruktúr v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií pod spoločným názvom „Nástroj Spájame Európu“ zameraných na nové rozpočtové obdobie 2014 – 2020. Týkajú sa najmä usmernení pre podporu, projektov, ktoré môžu byť podporované, výšky potrebných investičných prostriedkov a nových nástrojov financovania v uvedených oblastiach. Toto stanovisko sa venuje aspektom financovania. Ostatné aspekty sú predmetom iných stanovísk EHSV (2).

2.2 Legislatívny návrh, ktorému sa venuje toto stanovisko, obsahuje tieto prvky: rozšírenie rozsahu uplatňovania rámčového programu pre konkurencioschopnosť a inovácie pre terajšie rozpočtové obdobie EÚ (2007-2013) na oblasť investícií do širokopásmovej infraštruktúry a zavedenie nástroja na rozdelenie rizík pre dlhopisy na projekty v oblasti informačných a komunikačných technológií a širokopásmového pripojenia, ako aj na transeurópske siete (TEN) v oblasti dopravnej (TEN-T) a energetickej infraštruktúry (TEN-E).

2.3 Navrhovaný nástroj sa zriaďuje vzhľadom na problémy zapríčinené finančnou a hospodárskou krízou s cieľom financovať dlhodobé zamerané investície s účasťou súkromného kapitálu. Pre dlhodobé zamerané projekty v oblasti infraštruktúry sa tým majú mobilizovať dodatočné prostriedky aj na kapitálových trhoch. V prípade navrhovaného nástroja ide o nástroj na rozdelenie rizika pre dlhopisy na projekty, ktorý

má s pomocou finančných príspevkov z rozpočtu EÚ pre Európsku investičnú banku (EIB) umožniť tejto banke, aby prostredníctvom podriadených úverov alebo podriadených záruk zmiernila kreditné riziko držiteľov dlhopisov.

2.4 Legislatívne opatrenie sa týka pilotnej fázy na roky 2012 a 2013. V tomto období sa má otestovať účinok nástroja na rozdelenie rizika na mobilizáciu súkromných investičných prostriedkov.

2.5 O riziko sa budú deliť EÚ a EIB. Finančný príspevok z rozpočtu EÚ je pritom obmedzený na 230 miliónov EUR: na projekty TEN-T má byť v rokoch 2012 a 2013 k dispozícii maximálne 200 miliónov EUR, na projekty TEN-E maximálne 10 miliónov EUR a na investície do oblasti IKT a širokopásmovej infraštruktúry v roku 2013 maximálne 20 miliónov EUR.

2.6 Vychádza sa z toho, že z celkového hľadiska môže EIB pomocou príspevkov z rozpočtu EÚ pokryť pre všetky zrealizované projekty tzv. prvú stratu. Presná výška maximálneho prevzatia rizika zo strany EIB je zmluvne stanovená pre každý projekt zvlášť. Teoreticky predstavuje maximálne riziko EIB súčet uzatvorených zmlúv, z ktorého sa odpočíta príspevok z rozpočtu EÚ. Nominálne pokrytie rizika EIB u všetkých projektov sa však v legislatívnom návrhu Komisie nepredpokladá tak, ako tomu je v prípade rozpočtu EÚ, pretože v návrhu sa uvádza: „Reziduálne riziko všetkých operácií znáša EIB.“. Reziduálne riziko stanoví EIB v rámci svojej analýzy rizík.

2.7 Komisia sa týmto nástrojom snaží o mobilizáciu ďalších investičných zdrojov, predovšetkým súkromných, a chcela by tak dosiahnuť pákový účinok. Želateľnými investormi sú najmä poisťovne, penzijné a štátne fondy, ktoré hľadajú bezpečné a dlhodobé investičné príležitosti.

2.8 Mobilizácia rozpočtových prostriedkov z rozpočtu EÚ počas pilotnej fázy sa má uskutočňovať výlučne prostredníctvom prerozdelenia. Predovšetkým majú na to byť využité voľné finančné prostriedky z už existujúceho nástroja záruky za pôžičky na projekty týkajúce sa transeurópskej dopravnej siete (LGTT).

2.9 Zatiaľ čo u existujúceho nástroja na rozdelenie rizika LGTT pokrýva EIB riziko komerčných poskytovateľov úverov (bánk), v legislatívnom návrhu, ktorý sa tu preskúmava, pokrýva EIB riziko subjektov investujúcich do dlhopisov na projekty. V oboch prípadoch ide o pokrytie rizika zadĺženia projektových spoločností, ktoré realizujú infraštruktúrne projekty, pričom v praxi prichádzajú do úvahy investície uskutočnené

(2) Stanovisko EHSV na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zriadení nástroja „Spájame Európu“, stanovisko EHSV na tému „Usmernenia pre transeurópske telekomunikačné siete“, stanovisko EHSV na tému „Usmernenia pre transeurópsku dopravnú sieť“ (Pozri stranu 130 tohto úradného vestníka).

v podobe financovania projektu a ďalších projektov verejno-súkromného partnerstva (PPP). Sponzori projektu, ako sú stavebné firmy, fondy infraštruktúry, prevádzkovatelia a čiastočne verejné podniky, tu zvyčajne preberajú okrem samotnej stavby aj prevádzku, plánovanie a predovšetkým financovanie investičných projektov.

2.10 Výber podporovaných projektov pre pilotnú fázu sa ešte neuskutočnil. V oblasti TEN-T sa pritom plánuje podpora troch až 11 projektov, v oblasti TEN-E sa má podporovať jeden a v oblasti IKT a širokopásmového pripojenia jeden až dva projekty. Zo skúseností z pilotnej fázy sa vyvodila závery pre nové rozpočtové obdobie 2014 – 2020.

2.11 Aspektom splácania sa legislatívny návrh a sprievodné dokumenty Komisie venujú len okrajovo. Z dokumentu EIB o skúsenostiach s LGTT však jasne vyplýva, že tento nástroj na rozdelenie rizika sa považuje za vhodný najmä pre projekty financované užívateľmi⁽³⁾. Niečo podobné možno očakávať aj v prípade projektov, o ktoré sa usiluje tu preskúmaný legislatívny návrh.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 EHSV vo všeobecnosti víta návrh Európskej komisie na zriadenie nástroja na rozdelenie rizika pre dlhopisy na projekty na plánované pilotnú fázu v období 2012 - 2013. Poukazuje na dolevedené príležitosti, ale aj na riziká, ako aj na predložené návrhy a podmienky, predovšetkým pokiaľ ide o pokračovanie platnosti tohto nástroja po skončení pilotnej fázy.

3.2 Príležitosti sa črtajú najmä v rámci možnosti mobilizácie dodatočných investičných prostriedkov, čím možno zvýšiť účinnosť rozpočtových prostriedkov EÚ. Významnou mierou to môže prispieť k zabezpečeniu rastu a inovácií, zlepšeniu konkurencieschopnosti európskeho hospodárstva, dosiahnutiu cieľov stratégie Európa 2020 a udržaniu a vytváraní pracovných miest. Prostredníctvom realizácie plánovaných projektov sa občanom ukáže konkrétne uplatňovanie európskej integrácie a tým sa posilní európske zmýšľanie.

3.3 Výbor však uznáva aj existenciu rizík. Poukazuje na prirodzenú súvislosť medzi výškou pákových účinkov a prevzatím rizika verejnoprávnymi orgánmi. Riziká vyplývajú najmä z prípadného krytia strát pri začatých investičných projektoch. Zatiaľ čo potenciálne krytie rizika je pri rozpočte

EÚ v legislatívnom návrhu Komisie jasne vyriešené, v prípade EIB sa na základe príslušných zmlúv pre každý projekt, ktoré uzavrela EIB a investori, ako aj na základe rozloženia rizika medzi jednotlivé projekty uskutočneného zo strany EIB predpokladá, že EIB nebude preberať žiadne ďalšie riziká. S cieľom zabrániť všetkým prípadom, keď by mal vznik rizika negatívny vplyv na bonitu a dobrú povesť EIB, ako aj na zadávanie a realizáciu projektov bežne podporovaných EIB, je vhodné zmysluplne vymedziť využívanie nástroja na rozdelenie rizika, pokiaľ ide o mieru prevzatia rizika zo strany EIB, na základe transparentnej prezentácie prevzatia rizika. EIB by mala predovšetkým transparentne prezentovať prevzatie rizika⁽⁴⁾ a prípadne by sa malo preberanie rizika obmedziť. Toto opatrenie by sa malo zobrať do úvahy najmä počas nového rozpočtového obdobia 2014 – 2020 po vyhodnotení skúseností s pokračovaním nástroja získaných v rámci pilotnej fázy.

3.4 Posúdenie návrhu Európskej komisie závisí od konkrétnych politických cieľov verejnoprávneho orgánu pri zastupovaní záujmov občanov, ako aj od finančných záujmov tých, ktorí si dlhopisy na projekty kúpia. Tieto záujmy môžu byť rovnaké, ale aj protikladné. Výbor odporúča pokračovanie a zintenzívnenie verejnej diskusie o príležitostiach a rizikách zavedenia nového nástroja, najmä na rozpočtové obdobie 2014 – 2020. V tejto súvislosti možno využiť predovšetkým skúsenosti z financovania projektov a z projektov verejno-súkromného partnerstva (PPP).

3.5 EHSV poukazuje na to, že uskutočnenie financovania projektu si vyžaduje splácanie projektového dlhu z príjmov súvisiacich s projektom. V tejto súvislosti bude relevantná najmä téma financovania zo strany užívateľov. Zatiaľ čo je oblasť energetiky a telekomunikácií už dnes na základe liberalizácie a privatizácie známa takýmto financovaním, v oblasti dopravy, a najmä v prípade individuálnej automobilovej dopravy, sa tak stáva len v niektorých členských štátoch, a to predovšetkým pokiaľ ide o diaľnice. Tieto možné dôsledky treba prediskutovať v rámci rozsiahlej verejnej diskusie pred začatím realizácie plánovaných dopravných projektov.

3.6 EHSV žiada, aby sa zväzila možnosť nastaviť delenie dlhopisov na projekty tak, aby sa na nich mohli podieľať aj malí sporitelia a aby tento nástroj nebol dostupný len pre inštitucionálnych investorov.

3.7 Cieľom zriadenia plánovaného nástroja na rozdelenie rizika nesmie byť len dosiahnutie čo najvyššieho pákového efektu na mobilizáciu dodatočných investičných prostriedkov zo súkromných zdrojov, ale musí sa okrem toho zabezpečiť, aby týmto navrhovaným nástrojom neboli ohrozené politické

⁽³⁾ Pozri Európska investičná banka: Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – Mid-term Review (2011), Luxemburg 14. júla 2011, s. 4.

⁽⁴⁾ Pozri tiež Európska komisia, Výbor pre posúdenie vplyvu, GR ECFIN, bod C 2 cit. (údaje v poznámke pod čiarou 1).

rozhodnutia a spoločenské dohovory na dosiahnutie udržateľných, environmentálnych a sociálnych cieľov⁽⁵⁾. Investičné projekty financované dlhopismi na projekty nesmú byť napríklad založené na porušovaní sociálnych a environmentálnych štandardov a štandardov kvality. Pri uskutočňovaní projektov sa musia zohľadňovať kvalita výstavby a údržby, tolerancia voči životnému prostrediu, dodržiavanie tarifných zmlúv a zásady miesta výkonu práce, ako aj podpora malých a stredných podnikov, podpora inovácií, výpočet nákladov na základe nákladov životného cyklu, ako aj sociálne a environmentálne podmienky výrobného procesu⁽⁶⁾ a tiež zaistenie prístupu pre zdravotne postihnuté osoby, ak tieto aspekty možno objektívne dokázať a preveriť na základe nediskriminačných kritérií. Je potrebné zabrániť neúnosnému spoplatňovaniu používateľov. Platí to najmä pre tých, ktorí sú odkázaní na časté až každodenné využívanie dopravnej infraštruktúry, najmä ak nie je k dispozícii žiadna alternatívna infraštruktúra.

3.8 Z týchto požiadaviek vyplýva, že výbor požaduje, aby sa včas pred prijatím politického rozhodnutia o využívaní nástroja na rozdelenie rizika pre dlhopisy na projekty na nové rozpočtové obdobie EÚ 2014 – 2020 pokračovalo vo vyhodnocovaní pilotnej fázy iniciatívy dlhopisov na projekty a aby sa zintenzívnilo na širšom spoločenskom základe. Sem treba zahrnúť aj skúsenosti s LGTT. Podporované projekty, pridelovanie finančných prostriedkov a súvisiaci prílev investícií tak musia byť transparentné, čo si vyžaduje neustálu kontrolu úspešnosti a súčasné monitorovanie s cieľom včas vyvodiť závery. Na tomto hodnotení by sa mali zúčastňovať politickí činitelia na európskej, vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, sociálni partneri a organizácie občianskej spoločnosti z oblasti hospodárstva, ochrany životného prostredia a spotrebiteľov a sociálne združenia, ako aj EHSV a Výbor regiónov. Európsky zákonodarca by mal prijať rozhodnutie pred novým rozpočtovým obdobím. Vykonať hodnotenie až v rokoch 2016/2017, ako to implicitne vyplýva z dokumentov Európskej komisie, považuje výbor za príliš neskoro.

3.9 Pre financovanie projektov a projekty PPP, pri ktorých je splatenie dlhu zaručené z verejných zdrojov, platia v prípade verejnoprávných subjektov podobné finančné záväzky v oblasti refinancovania investičných projektov ako pri bežne financovaných projektoch verejného obstarávania. EHSV na zaistenie dostatočnej transparentnosti rozpočtu, predchádzanie ďalším

rozpočtovým rizikám a nesprávnym stimulom na začatie projektov PPP a zabezpečenie slobodnej voľby príslušných úradov medzi projektmi PPP a bežne financovanými projektmi znovu zdôrazňuje svoju požiadavku, že kritériá zadĺženia pre projekty PPP musia zodpovedať kritériám pre projekty pochádzajúce z bežného verejného obstarávania⁽⁷⁾.

3.10 Mnohé projekty infraštruktúry v oblastiach energetiky a telekomunikácií sú na rozdiel od určitých projektov v oblasti dopravy v EÚ vo všeobecnosti financované zo súkromných zdrojov a refinancované z poplatkov za využívanie, ktoré podliehajú regulácii. Platí to pre celú sieťovú infraštruktúru. V tejto súvislosti si výbor kladie otázku, na ktoré ďalšie projekty, ktorých prefinancovanie očividne nebude plne umožnené v dôsledku regulácie týchto poplatkov za využívanie, sa v rámci navrhovaného nástroja financovania európsky zákonodarca zameria. Podľa výboru je pre každý jeden z týchto projektov v oblasti energetiky a telekomunikácií potrebné predložiť podrobné odôvodnenie, prečo majú byť podporené v záujme rozvoja EÚ aj napriek tomu, že nie je možné ich refinancovanie. Zo strany európskeho zákonodarcu je nevyhnutná kontrola takýchto projektov.

4. Konkrétne pripomienky

4.1 Navrhovaný nástroj na rozdelenie rizika je potenciálnym riešením problémov nedostatočných verejných investičných prostriedkov a investičného kapitálu prevažne zo strany inštitucionálnych investorov, na ktoré upozorňuje Európska komisia. Vynárajú sa však tiež početné technické otázky, ktoré je potrebné si položiť spolu s politickými požiadavkami uvedenými v kapitole 3. Výbor žiada, aby sa tieto otázky zodpovedali pred vytvorením navrhovaného nástroja na rozdelenie rizika, avšak najneskôr pred jeho plánovaným zavedením v novom rozpočtovom období EÚ 2014 – 2020.

4.2 Výbor sa vo všeobecnosti domnieva, že EIB a rozpočet EÚ by mali nielen pokrývať riziká, ale mali by sa primerane podieľať aj na zisku („fair risk sharing“). To by sa malo zaručiť prostredníctvom systematického uplatňovania rizikovej a cenovej politiky EIB a ďalších tu navrhnutých opatrení na obmedzenie rizika pre EIB.

⁽⁵⁾ Spoločenstvo európskych železníc sa v rámci konzultácie skepticky vyjadrilo k využívaniu navrhovaného nástroja na rozdelenie rizika pre železničnú dopravu. Pozri Stakeholder Consultation on Europe 2020 Projekt Bond Initiative, Response of the European Railway and Infrastructure Companies (CER), 6. mája 2011, http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/written_responses_en.htm

⁽⁶⁾ Stanovisko EHSV na tému *Európsky trh verejného obstarávania*, Ú. v. EÚ C 318, 29.10.2011, s. 113.

⁽⁷⁾ Stanovisko EHSV na tému *Verejné a súkromné investície*, Ú. v. EÚ C 51, 17.2.2011, s. 59 (CESE 1366/2010); por. aj House of Commons, Treasury Committee, Private Finance Initiative, Seventeenth Report of Session 2010-2012, Londýn 18. júla 2011: V správe sa poukazuje na to, že nevykázanie projektov PFI/VSP dochádza v rámci verejného zadĺženia ku chybným stimulom, ktoré sú v rozpore s cieľom „Best Value for Money“. Predseda Výboru pre rozpočet britskej Dolnej snemovne Andrew Tyrie (Konzervatívna strana) sa zreteľne zasadzuje za účasť na pravidlách týkajúcich sa zadĺžovania (por. <http://www.parliament.uk/business/committees/committees-a-z/commons-select/treasury-committee/news/pfi-report/>)

4.3 Nie je úplne jasná ani úloha zainteresovaných strán. Predovšetkým nie je jasné, kto nahradí úlohu zaistovateľa úverov (Monoliner) ako jediného kontrolujúceho veriteľa a akým spôsobom sa to má uskutočniť. V tejto súvislosti nie je objasnené najmä to, akú úlohu má pritom zohrávať EIB. Toto rozhodnutie bude v budúcnosti ponechané dohodám s investormi a zmluve medzi Európskou komisiou a EIB. EHSV vyzýva európskeho zákonodarcu, aby najneskôr pred potenciálnym pokračovaním nástroja v novom rozpočtovom období 2014 – 2020 objasnil technické podrobnosti rizikového režimu, rozsah funkcie EIB ako kontrolujúceho veriteľa v rámci plánovaného legislatívneho postupu s cieľom zaručiť istotu investorom a verejnoprávnym orgánom. Tento plánovaný nástroj na kontrolu rizika nesmie v žiadnom prípade viesť k ohrozeniu bonity a dobrého mena EIB.

4.4 Systematicky by sa mali vyhodnotiť skúsenosti z projektov LGTT v súlade s kritériami uvedenými v kapitole 3 s cieľom vyvodiť závery pre vhodný projekt návrhu nástroja na rozdelenie rizika pre dlhopisy na projekty a prispieť k zamedzeniu negatívneho vplyvu⁽⁸⁾. V tejto súvislosti by sa mali

objasniť aj posudky, ktoré pri hodnotení projektov PPP predložili rozličné zainteresované strany.

4.5 Vzhľadom na pozitívne, ale aj mnohé negatívne skúsenosti, resp. riziká v rámci projektov PPP, pokiaľ ide o trvanie zmluvných rokovanií, zložitost' zmluvných podmienok a vzťahov jednotlivých zmluvných strán a neistotu, pokiaľ ide o dopyt, si EHSV kladie otázku, či by nebolo najlepším riešením zabezpečiť pre štátne rozpočty potrebné finančné prostriedky s cieľom regulovať investičné projekty v rámci bežného verejného obstarávania⁽⁹⁾. Výbor v tejto súvislosti víta návrhy Európskej komisie, ktoré sa týkajú zavedenia dane z finančných transakcií, a pripomína, že už podporil zavedenie takeéhoto zdroja príjmov pre štátne rozpočty⁽¹⁰⁾.

4.6 Výbor v tejto súvislosti poukazuje aj na to, že potrebu investovať do nástroja „Spájame Európu“, na ktorú poukazuje Komisia, zrejme nebude možné uspokojiť samotným vydávaním dlhopisov na projekty. Odporúča preto mobilizovať na verejné investície ďalšie zdroje príjmov.

V Bruseli 23. februára 2012

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON

⁽⁸⁾ Pozri tiež Európska investičná banka, cit (údaje v poznámke pod čiarou 3): Tu však neboli preskúmané mnohé kritériá uvedené v kapitole 3.

⁽⁹⁾ Použitie najlepšieho a druhého najlepšieho riešenia vyplýva aj zo stanoviska Spoločenstva európskych železníc a podnikov infraštruktúry (CER, Community of European Railway and Infrastructure Companies) v rámci konzultácie skúmaného legislatívneho návrhu. Pozri CER cit. (údaje v poznámke pod čiarou 5).

⁽¹⁰⁾ Stanovisko EHSV na tému „Dane a finančné transakcie“, Ú. v. EÚ C 44, 11.2.2011, s. 81 a stanovisko EHSV na tému „Správa skupiny de Larosière“, Ú. v. EÚ C 318, 23.12.2009, s. 57.