ισχύ αυτής της αρχής και να τονιστεί ότι η εγκατάσταση (πρακτορείο ή υποκατάστημα) μιας ασφαλιστικής επιχείρησης πρέπει να συνοδεύεται από τα ίδια δικαιώματα τα οποία απολαμβάνουν οι εθνικές ελβετικές επιχειρήσεις και ότι ο κανόνας αυτός πρέπει να προβλέπει τις δραστηριότητες που συνδέονται με την άσκηση της ίδιας της ασφάλισης, όπως οι επενδύσεις, η φορολογική ισότητα κλπ. (βλ. άρθρο 4 της συμφωνίας).

2.2.2. Η ασφάλεια που προσφέρει η Ελβετία στον οικονομικό τομέα, θα μπορούσε να προσελκύσει όχι μόνο τις ελβετικές επιχειρήσεις αλλά, κυρίως, τις επιχειρήσεις που προέρχονται από τα κράτη μέλη της ΕΟΚ, να εγκαταστήσουν σ' αυτή την επικράτεια σημαντικά περιουσιακά στοιχεία (ιδιαίτερα το ελεύθερο ενεργητικό που χρησιμεύει για τον καθορισμό των ορίων της πιστωτικής επιφάνειας) έτσι ώστε να στερούνται τα κράτη μέλη οικονομικούς πόρους που τώρα διατίθενται στις εθνικές τους οικονομίες.

Εξάλλου, θα μπορούσε κανείς να διερωτηθεί αν η εφαρμογή της συμφωνίας όπως προτείνεται δεν θα είχε ορισμένες δυσάρεστες συνέπειες για το επίπεδο της απασχόλησης στην Κοινότητα.

2.2.3. Επίσης, δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι η ύπαρξη μονοπωλίων στα πλαίσια των καντονίων τα οποία αφαιρούν ένα μεγάλο μέρος της αγοράς ασφαλειών πυρκαγιάς από τους ασφαλιστές, αποτελεί ένα λεπτό πρόβλημα δεδομένου ότι οι κοινοτικές επιχειρήσεις βρίσκονται έτσι σε μειονεκτική θέση. Στην ουσία η ύπαρξη αυτών των μονοπωλίων τα οποία καλύπτουν το σύνολο σχεδόν της ελβετικής επικράτειας, προκαλεί έτσι μια ανισορροπία για την οποία τώρα δεν υπάρχει αντιστάθμισμα. Βέβαια ο ορισμός αυτών των μονοπωλίων στα πλαίσια των καντονίων δεν υπάγεται στη δικαιοδοσία του ομοσπονδιακού κράτους δυνάμει του ελβετικού συντάγματος και δεν είναι δυνατό να προβλεφθεί η πιθανότητα ότι η Κοινότητα θα επιτύχει να τροποποιηθεί αυτό το σύνταγμα.

2.3. Δεν πρέπει να ξεχνά κανείς ότι οι κοινοτικές οδηγίες αποτελούν αντικείμενο εξέλιξης. Οι μελλοντικές τροποποιήσεις και προσθήκες θα έχουν άμεση επίδραση στις συμφωνίες που έχουν συναφθεί με τρίτες χώρες. Κάθε συμφωνία πρέπει, λοιπόν, να περιλαμβάνει έναν ικανό αριθμό διατάξεων οι οποίες να μπορούν να αναθεωρούνται ώστε να λαμβάνεται υπόψη η νέα κατάσταση. Παρόλο που στη συμφωνία προβλέπεται μια διαδικασία αναθεώρησης (άρθρο 38), υπάρχει ακόμα ένα μεγάλο πρόβλημα, ιδίως, όσον αφορά την πρόταση της δεύτερης οδηγίας σχετικά με την άμεση ασφάλιση εκτός της ασφάλειας ζωής. Η οδηγία αυτή που ταυτόχρονα τροποποιεί την οδηγία του 1973 και ρυθμίζει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών δεν έχει ακόμη υιοθετηθεί από το Συμβούλιο. Ως παράδειγμα θα μπορούσε να αναφερθεί ο έλεγχος που τώρα ασκείται για τους γενικούς και ειδικούς όρους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων και των τιμολογίων.

2.4. Για να μπορέσει μια τέτοια συμφωνία να λειτουργήσει ικανοποιητικά για τα συμβαλλόμενα μέρη, θα πρέπει να στηρίζεται σε μια αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των αρχών ελέγχου των συμβαλλόμενων χωρών.

Οι λεπτομέρειες αυτής της συνεργασίας θα πρέπει να διευκρινιστούν στην ίδια τη συμφωνία ώστε αυτή να εφαρμοστεί σωστά και να λειτουργήσει με αρμονικό τρόπο.

3. Αν δεν δοθεί μια ικανοποιητική απάντηση στο σύνολο αυτών των βασικών σημείων, η ΟΚΕ πιστεύει ότι η επικύρωση μιας τέτοιας συμφωνίας θα ήταν πρόωρη.

Βρυξέλλες, 26 Οκτωβρίου 1983.

Ο Πρόεδρος
της Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής
François CEYRAC

Γνωμοδότηση για πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με μια οικονομική ενίσχυση στα πλαίσια ενός πολυετούς προγράμματος έργων υποδομής στις μεταφορές

Το κείμενο που αποτελεί αντικείμενο της γνωμοδότησης αυτής δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Α. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

Το Συμβούλιο αποφάσισε, στις 25 Αυγούστου 1983, να ζητήσει, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 75 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομι-

κής Κοινότητας, τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Β. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε τη γνωμοδότησή της για το ανωτέρω θέμα κατά τη 211η σύνοδο ολομέλειάς της, που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες, στις 26 και 27 Οκτωβρίου 1983.

Το κείμενο της γνωμοδότησης αυτής είναι το ακόλουθο:

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

το άρθρο 75 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

την απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Αυγούστου 1983 να ζητήσει τη γνωμοδότησή της για το παραπάνω σχέδιο,

την απόφαση του προέδρου της, της 7ης Σεπτεμβρίου 1983, να αναθέσει στο τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών την επεξεργασία σχετικής γνωμοδότησης,

τη γνωμοδότηση που υιοθέτησε το παραπάνω τμήμα στην 152η συνεδρίασή του της 12ης Οκτωβρίου 1983,

την προφορική έκθεση του εισηγητή κ. Plank (άρθρο 29 του εσωτερικού κανονισμού),

τις συζητήσεις στα πλαίσια της 211ης συνόδου ολομέλειας της 26ης και 27ης Οκτωβρίου 1983 (συνεδρίαση της 26ης Οκτωβρίου 1983),

τις γνωμοδοτήσεις που έχει εκδώσει η ΟΚΕ μέχρι σήμερα σχετικά με τα προβλήματα υποδομών, και ιδιαίτερα για την πρόταση κανονισμού σχετικά με την υποστήριξη σχεδίων κοινοτικής σημασίας στον τομέα των έργων υποδομής των μεταφορών [1] για το υπόμνημα της Επιτροπής σχετικά με το ρόλο της Κοινότητας κατά την επέκταση των έργων υποδομής στις μεταφορές [2], για την έκθεση σχετικά με τις δυσχέρειες στις μεταφορές [3], καθώς και για την πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου περί αναλήψεως περιορισμένης δράσεως στο πεδίο των έργων υποδομής των μεταφορών [4],

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3600/82 της 30ής Δεκεμβρίου 1982 [5] για την ανάληψη περιορισμένης δράσεως στον τομέα των έργων υποδομής των μεταφορών,

τις προεργασίες της στον τομέα αυτό και ιδιαίτερα τη γνωμοδότηση της ΟΚΕ για την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με ένα δοκιμαστικό πρόγραμμα στον τομέα των υποδομών [6],

Εκτιμώντας ότι:

1. Όλα τα κοινοτικά όργανα, και ιδιαίτερα το Συμβούλιο, έχουν τονίσει από χρόνια επανειλημμένα και με έμφαση τη σημασία της κοινοτικής πολιτικής υποδομών.

2. Δεν υπάρχει συνεδρίαση των ευρωπαίων υπουργών μεταφορών που να μην έχει το θέμα αυτό στην ημερήσια διάταξή της. Ωστόσο, ο φάκελος αυτός παραμερίζεται και περνά πολύς χρόνος με νέες εντολές προς την Επιτροπή να εκπονήσει μελέτες και εκθέσεις ενώ ο χρόνος αυτός θα μπορούσε να είχε αξιοποιηθεί καλύτερα.

3. Η επέκταση και ο εκσυγχρονισμός των υποδομών στις μεταφορές θα εξαρτηθούν στο μέλλον σε μεγάλο βαθμό από την πολιτική βούληση των κρατών μελών και του Συμβουλίου να διαθέσουν κατά προτεραιότητα τα οικονομικά μέσα για την πραγματοποίηση επενδύσεων. Η προσπάθεια αυτή θα μπορούσε να ενισχυθεί αποτελεσματικά με τη δημιουργία νέων οικονομικών δομών και συγκεκριμένα με τη δημιουργία ενός ανάλογου κοινοτικού χρηματοδοτικού μέσου (Infrafonds).

4. Από το 1976 έχει υποβληθεί στο Συμβούλιο μια πρόταση κανονισμού σχετικά με την ενίσχυση σχεδίων κοινοτικής σημασίας στον τομέα των υποδομών στις μεταφορές [7], η οποία επεκτάθηκε το 1980 και στα σχέδια κοινοτικής σημασίας στον τομέα των υποδομών στις μεταφορές στις τρίτες χώρες, με την υποβολή πρότασης συμπλήρωσης [8]. Η ΟΚΕ έχει εκδώσει και για τα δύο έγγραφα γνωμοδοτήσεις [9].

---

(1) ΕΕ αριθ. C 56 της 7. 3. 1977, σ. 83 και ΕΕ αριθ. C 300 της 18. 11. 1980, σ. 1.
(2) ΕΕ αριθ. C 138 της 9. 6. 1981, σ. 61.
(3) ΕΕ αριθ. C 138 της 9. 6. 1981, σ. 61.
(4) ΕΕ αριθ. 296 της 12. 11. 1982, σ. 5.
(5) ΕΕ αριθ. L 376 της 31. 12. 1982, σ. 10.
(6) Γνωμοδότηση της 28ης Σεπτεμβρίου 1983 (ΕΕ αριθ. C 341 της 19. 12. 1983).
(7) ΕΕ αριθ. C 207 της 2. 9. 1976, σ. 9.
(8) ΕΕ αριθ. C 89 της 10. 4. 1980, σ. 4.
(9) ΕΕ αριθ. C 56 της 1. 3. 1977, σ. 83 και ΕΕ αριθ. C 300 της 18. 11. 1980, σ. 1.

5. Το Συμβούλιο έχει λάβει μέχρι σήμερα στον τομέα αυτό μόνο δύο συγκεκριμένες αποφάσεις: Απόφαση 78/174/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 1978 σχετικά με την καθιέρωση συμβουλευτικής διαδικασίας και τη δημιουργία επιτροπής στον τομέα των υποδομών στις μεταφορές [1] και κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3600/82 του Συμβουλίου της 30ής Δεκεμβρίου 1982 περί αναλήψεως περιορισμένης δράσεως στο πεδίο των έργων υποδομής στις μεταφορές [2]. Με βάση τον κανονισμό αυτό διατέθηκαν 10 εκατομμύρια ECU από τον κοινοτικό προϋπολογισμό του 1982. Το ποσό αυτό χορηγήθηκε το 1983 [3].

6. Ο κοινοτικός προϋπολογισμός προβλέπει άλλα 15 εκατομμύρια ECU (πιστώσεις υποχρεώσεων), στα οποία θα πρέπει να αναλογούν 3 εκατομμύρια για πιστώσεις πληρωμών για το 1983. Έτσι θα υπάρχουν συνολικά 25 εκατομμύρια για πιστώσεις υποχρεώσεων για την περίοδο 1982/83 έναντι συνολικά 13 εκατομμυρίων για πιστώσεις πληρωμών. Ωστόσο, δεν υπάρχει ακόμη το νομικό θέσπισμα του Συμβουλίου το οποίο θα αποτελούσε μέρος της αρμόδιας για τον προϋπολογισμό αρχής.

7. Σκοπός της Επιτροπής είναι να αναπτύξει με την πρόταση αυτή, διατηρώντας συγχρόνως και την πρότασή της του Ιανουαρίου 1976 [4], μία μέθοδο με την οποία θα μπορούσε να συνδεθεί η διαδικασία κατάρτισης του προϋπολογισμού με τη διαδικασία λήψης απόφασης σχετικά με τη χορήγηση οικονομικών ενισχύσεων.

8. Σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής ο στόχος αυτός θα μπορούσε να επιτευχθεί αν το Συμβούλιο εγκρίνει κάθε χρόνο, ύστερα από πρόταση της Επιτροπής και διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έναν κατάλογο με τα προγράμματα που είναι κατάλληλα για να ενισχυθούν. Ο κατάλογος αυτός θα πρέπει, σύμφωνα με τη γνώμη της Επιτροπής να καταρτίζεται ανάλογα με τους στόχους που καθορίζονται στο σχέδιο κανονισμού και όπως διευκρινίζονται στο άρθρο 5 του κανονισμού αυτού.

9. Η Επιτροπή δεν πιστεύει ότι υπάρχουν δυνατότητες να εφαρμοστεί η διαδικασία αυτή ήδη για την περίοδο 1983 και 1984. Κατά παρέκκλιση από τα άρθρα 4 έως 8 (για το έτος προϋπολογισμού 1983) και τα άρθρα 4 έως 7 (για το έτος προϋπολογισμού 1984), η Κοινότητα χορηγεί οικονομική ενίσχυση για προγράμματα που έχουν ήδη καταρτισθεί.

ΥΙΟΘΕΤΗΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ

ομόφωνα:

1. **Γενικές παρατηρήσεις**

1.1. Σύμφωνα με τη γνώμη της ΟΚΕ η χάραξη κοινής πολιτικής έργων υποδομής στις μεταφορές στην Κοινότητα έχει ήδη καθυστερήσει πάρα πολύ. Η δημιουργία κοινής εσωτερικής αγοράς και, κατά συνέπεια, η δημιουργία κοινής αγοράς μεταφορών προϋποθέτει την ύπαρξη εναρμονισμένων δικτύων μεταφορών που, αφενός, δεν εμποδίζουν τη φυσική ροή των μεταφορών και, αφετέρου, δεν επιτρέπουν καν να δημιουργηθούν δυσχέρειες στον τομέα αυτό. Με άλλα λόγια: η φύση της τεχνικής και οικονομικής διάστασης των δικτύων αυτών, η δυνατότητα κορεσμού και η διασύνδεση των δικτύων πρέπει να είναι τέτοιες, ώστε να καθιστούν δυνατή την απρόσκοπτη πραγματοποίηση των μεταφορών σε κοντινές και μακρινές αποστάσεις.

1.2. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει και υποστηρίζει, επομένως, και πάλι ευρύτατα τις προσπάθειες που καταβάλλει η Επιτροπή για τη δημιουργία παρόμοιων συνθηκών. Κατά συνέπεια, πιστεύει ανεπιφύλακτα ότι το κοινοτικό ενδιαφέρον για την πραγματοποίηση ευρωπαϊκών υποδομών στις μεταφορές που να συμβάλουν στη βελτίωση των μεταφορικών διασυνδέσεων στην Κοινότητα — συμπεριλαμβανομένων και των προγραμμάτων για έργα υποδομής που αφορούν τη διέλευση από τρίτες χώρες όπως την Αυστρία, τη Γιουγκοσλαβία και την Ελβετία διαμέσου κυρίων οδικών αρτηριών — θα πρέπει να εκφράζεται με μία ρυθμισμένη ανάλογη οικονομική συμμετοχή της Κοινότητας.

1.3. Η ΟΚΕ έχει υποστηρίξει ήδη και στο παρελθόν την ίδρυση μόνιμου μέσου με τη μορφή ενός Infrafonds το οποίο, ωστόσο, δεν θα πρέπει να χρησιμοποιεί ποσοστώσεις, όπως το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης αλλά να έχει πιο κοινοτικό χαρακτήρα. Σ' αυτό το πλαίσιο οι διαδικασίες καθορισμού ποσοστώσεων και η εφαρμογή του «juste retour» θα πρέπει να διαδραματίζουν μικρότερο ρόλο απ' ό,τι μια αλληλεγγύη που ενθαρρύνει περισσότερο την ενοποίηση.

1.4. Σχετικά με την καταλληλότητα της προώθησης ορισμένων σχεδίων από την Κοινότητα, η ΟΚΕ μόλις πρόσφατα χάραξε, στη γνωμοδότησή της για την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο σχετικά με ένα πειραματικό πρόγραμμα στον τομέα των έργων υποδομής στις μεταφορές [5], κατευθυντήριες γραμμές τις οποίες οποίες υποδιαίρεσε σε έναν κατάλογο 13 κύριων και 23 δευτερεύοντων κριτηρίων. Η ΟΚΕ εξετάζει τη σημασία του σχεδίου της Επιτροπής σύμφωνα με τον κατάλογο αυτό και με βάση τους αιτιολογικούς λόγους του και τονίζει συγχρόνως, υποστηρίζοντας έτσι την Επιτροπή,

(1) ΕΕ αριθ. L 54 της 25. 2. 1978, σ. 16.
(2) ΕΕ αριθ. L 376 της 31. 12. 1982, σ. 10.
(3) ΕΕ αριθ. L 19 της 24. 1. 1983, σ. 729 (προϋπολογισμός 1983).
(4) ΕΕ αριθ. C 207 της 2. 9. 1976, σ. 9.
(5) Γνωμοδότηση της ΟΚΕ της 28ης Σεπτεμβρίου 1983 (ΕΕ αριθ. C 341 της 19. 12. 1983).

ότι δεν καταργείται η πρόταση του 1976. Εφόσον απέτυχε αυτή η προσπάθεια για τη δημιουργία ενός μόνιμου μέσου και ύστερα από την επιτυχή λειτουργία των δύο ετήσιων μέσων (10 και 15 εκατομμύρια ECU) η Επιτροπή προσπαθεί τώρα, με την υποστήριξη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, να βρει μια μέση λύση με τη μορφή πενταετούς προγράμματος το οποίο προβλέπει πιστώσεις υποχρεώσεων ύψους 630 εκατομμυρίων ECU μέχρι το τέλος του 1987.

2. **Ειδικές παρατηρήσεις**

2.1. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει τη νέα πρωτοβουλία της Επιτροπής, καθώς και την πρότασή της, η οποία, αν και θα μπορούσε αναμφισβήτητα να βελτιωθεί, αποτελεί την κατάλληλη βάση για ένα σημαντικό βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση. Η ΟΚΕ εκφράζει ιδιαίτερα την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι προτείνεται ένα μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα. Γιατί μόνο αν καταργηθεί η εφαρμογή βραχυπρόθεσμων μέτρων που διαρκούν μόνο ένα χρόνο είναι δυνατό να υπάρξει μια πραγματική και μόνιμη συμβολή στη χάραξη πολιτικής έργων υποδομής στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη.

Η Επιτροπή, ξεκινώντας από το μεσοπρόθεσμο πειραματικό της πρόγραμμα καταλήγει στο συμπέρασμα ότι:

— οι στόχοι που καθορίζει στο άρθρο 5 της πρότασής της πρέπει να υλοποιηθούν με την ανάληψη συνεχούς δράσης, διάρκειας 5 ετών·

— οι στόχοι που επιδιώκονται κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου πρέπει να προσδιορισθούν με ακρίβεια·

— οι πιστώσεις που διατίθενται στα πλαίσια του προϋπολογισμού του 1983 θα πρέπει να εξαντληθούν με βάση μια ειδική διάταξη (άρθρο 11), και

— οι πιστώσεις που διατίθενται στα πλαίσια του προϋπολογισμού 1984 θα πρέπει να κατανέμονται, επίσης, σύμφωνα με μια ειδική διαδικασία.

2.2. Ανεξάρτητα όμως από την ειδική διαδικασία την οποία η ΟΚΕ θα εξετάσει στη συνέχεια αναλυτικότερα, το σχέδιο της Επιτροπής έχει αναμφισβήτητα το πλεονέκτημα ότι προτείνει ήδη σ' αυτή τη φάση τη δημιουργία ενός είδους συνθηκών κοινοτικού ταμείου διαμέσου ενός μόνιμου μέσου, συνθηκών, τη θέσπιση των οποίων επιθυμεί και η ΟΚΕ που θα έδιναν επιτέλους στην κοινοτική πολιτική μεταφορών στον τομέα των υποδομών ένα αποτελεσματικό μέσο διάρκειας.

2.3. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τη σχετικά περιορισμένη κοινοτική συμμετοχή μέχρι 40 % της συνολικής χρηματοδότησης (σε περίπτωση σώρευσης χρηματοδοτήσεων όχι πάνω από το 70 % του συνολικού κόστους του σχεδίου), η ΟΚΕ διερωτάται με ποιο τρόπο θα μπορούσε να γίνεται κάθε χρόνο η επιλογή των σχεδίων που πρόκειται να ενισχυθούν, ώστε τα περιορισμένα μέσα της Κοινότητας να μην υπερβαίνουν το 40 % της χρηματοδότησης ενός ικανοποιητικού αριθμού κοινοτικών προγραμμάτων. Εξάλλου, η ΟΚΕ έχει τη γνώμη ότι το ποσοστό ενίσχυσης δε θα πρέπει να είναι χαμηλότερο από ένα συγκεκριμένο κατώτατο όριο που θα πρέπει όμως να καθορισθεί με τέτοιο τρόπο, ώστε η κοινοτική βοήθεια να έχει ακόμη αρκετό ενδιαφέρον για την εφαρμογή του ανάλογου μέτρου στις υποδομές. Στα πλαίσια αυτών των ορίων επιδότησης, το πραγματικό ποσοστό χρηματοδότησης θα πρέπει να καθορίζεται αφού ληφθεί υπόψη το μέτρο στο οποίο τηρήθηκαν τα κριτήρια επιλογής, και ιδιαίτερα ο βαθμός της κοινοτικής σημασίας των επιμέρους προγραμμάτων αλλά και οι πραγματικές δυνατότητες να διασφαλισθεί η χρηματοδότηση του υπόλοιπου κεφαλαίου από άλλες, εθνικές πηγές. Σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να επιλέγεται αυτομάτως το ανώτατο όριο χρηματοδότησης.

Η ΟΚΕ έχει τη γνώμη ότι, κατά τον καθορισμό της σειράς προτεραιότητας, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί το ερωτηματολόγιο που επισυνάπτεται στη γνωμοδότησή της για το πειραματικό πρόγραμμα.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις σχετικά με τα άρθρα**

3.1. *Άρθρο 1*

3.1.1. Η ΟΚΕ διαπιστώνει στην αρχή ότι δε διαφαίνεται σαφώς στην πρόταση της Επιτροπής ποια προγράμματα θεωρούνται κατά γενικό τρόπο κατάλληλα για ενίσχυση. Το άρθρο 1 αναφέρει τα προγράμματα έργων υποδομής κοινοτικής σημασίας στις μεταφορές στα οποία αναφέρεται το άρθρο 1 της απόφασης 78/174/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Φεβρουαρίου 1978.

3.1.2. Σύμφωνα με το άρθρο 5 της πρότασης πρέπει τα προγράμματα, για να μπορούν να συμπεριληφθούν στον κατάλογο, να συμβάλλουν στην υλοποίηση των στόχων της κοινής πολιτικής μεταφορών και να συντελούν, ιδιαίτερα:

α) στην εξάλειψη των γνωστών δυσχερειών στην Κοινότητα·

β) στη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών στις γραμμές που έχουν σημασία για τις διεθνείς μεταφορές, και ιδιαίτερα για τις συνδυασμένες μεταφορές·

γ) στη βελτίωση της σύνδεσης των γραμμών μεταξύ χωρών που βρίσκονται στην περιφέρεια της Κοινότητας και των υπόλοιπων κρατών μελών διαμέσου κύριων γραμμών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται και εκείνες που διασχίζουν αναγκαστικά τρίτες χώρες·

δ) στη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών φορέων στην Κοινότητα, προπαντός σ' εκείνα τα κράτη μέλη των οποίων η σύνδεση

με τα υπόλοιπα κράτη μέλη εξαρτάται από την ανάπτυξη των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών·

ε) στον εκσυγχρονισμό του δικτύου εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

3.1.3. Η ΟΚΕ δεν είναι, όμως, ακόμη σε θέση να προβλέψει με ποια αντικειμενικά κριτήρια θα μπορούσε να περιοριστεί ο κατάλογος, ο οποίος, αν καταρτίστηκε σύμφωνα με τα παραπάνω κριτήρια, αναγκαστικά θα είναι μακροσκελής ώστε για τα προγράμματα που διατηρούνται, το ύψος της ενίσχυσης για κάθε πρόγραμμα να φθάνει έως το 40 %.

3.1.4. Εξάλλου, η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 5 της πρότασης συμπίπτουν με τα κριτήρια του άρθρου 1 της απόφασης της 20ής Φεβρουαρίου 1978. Γιατί εκεί αναφέρεται ότι σχέδιο κοινοτικής σημασίας θεωρείται κάθε μεγάλο πρόγραμμα που αφορά:

— την κατασκευή νέων μεταφορικών οδών,

— την εξάλειψη ενός εμποδίου, ή

— την ουσιαστική αύξηση της ικανότητας εξυπηρέτησης των μεταφορικών οδών που ήδη υπάρχουν,

που κατατάσσεται στην ακόλουθη κατηγορία όταν πρόκειται για:

α) προγράμματα που αφορούν διεθνείς γραμμές·

β) προγράμματα ενός κράτους μέλους που επιδρούν σημαντικά στις μεταφορές μεταξύ κρατών μελών ή προς τρίτες χώρες·

γ) προγράμματα που έχουν επιπτώσεις σε μια κοινοτική πολιτική και προπαντός στην περιφερειακή πολιτική·

δ) προγράμματα για την εφαρμογή νέων τεχνικών μεταφοράς που είναι κατάλληλες για να χρησιμοποιηθούν στις γραμμές μακρινών αποστάσεων μεταξύ δύο πόλεων.

Η Επιτροπή θα πρέπει να διασαφηνίσει το γεγονός αυτό.

3.2. *Άρθρο 2*

Καμιά παρατήρηση.

3.3. *Άρθρο 3*

3.3.1. Η ΟΚΕ συμφωνεί, βασικά, με όσα αναφέρονται στο άρθρο 3, και παραπέμπει σχετικά με το ερώτημα αν θα έπρεπε να μειωθεί το ποσοστό των 70 % και 40 %, λόγω των περιορισμένων οικονομικών της Κοινότητας, ώστε έτσι να μπορεί να προωθηθεί μεγαλύτερος αριθμός προγραμμάτων, στις παρατηρήσεις που διατύπωσε στο σημείο 2.3.

3.4. *Άρθρο 4*

3.4.1. Η ΟΚΕ συμφωνεί απόλυτα με τη νέα διαδικασία που προτείνει η Επιτροπή σχετικά με τη συμμετοχή της Επιτροπής, του Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ως αρμόδιων αρχών για τον προϋπολογισμό, κατά την κατάρτιση του καταλόγου των προγραμμάτων που αξίζει να ενισχυθούν.

3.4.2. Πιστεύει ότι πριν από την κατάρτιση του καταλόγου θα ζητηθεί η γνώμη της Επιτροπής για έργα υποδομής στις μεταφορές που συστάθηκε με βάση την απόφαση 78/174/ΕΟΚ (Άρθρο 7).

3.4.3. Περιμένει από την Επιτροπή να βρει μια κατάλληλη διαδικασία με την οποία θα διασφαλίζεται ότι οι οικονομικοκοινωνικοί κύκλοι που εκπροσωπούνται στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή θα συμμετέχουν στην προκαταρκτική διαβουλευτική διαδικασία. Η ΟΚΕ παραπέμπει σχετικά στο σημείο 2.2.4 της γνωμοδότησής της που εξέδωσε στις 28 Σεπτεμβρίου 1983 για το πειραματικό πρόγραμμα, στην οποία προβλήθηκε με έμφαση το αίτημα αυτό.

3.5. *Άρθρο 5*

Η ΟΚΕ συμφωνεί ρητά με τον κατάλογο των στόχων που αναφέρονται στα σημεία α) έως γ) και που θα υλοποιηθούν διαμέσου των προγραμμάτων που πρόκειται να προωθηθούν. Ο κατάλογος αυτός παρουσιάζει σωστή ισορροπία σύμφωνα με τις γενικές απαιτήσεις που τίθενται στην πολιτική μεταφορών όσον αφορά την εναρμόνιση των μεταφορικών φορέων και τη γεωγραφική θέση των προγραμμάτων — κεντρική ή περιφερειακή — καθώς και την ανάγκη να διασχίζουν μη κοινοτικά κράτη. Ωστόσο, ο κατάλογος αυτός θα έπρεπε να εναρμονισθεί με τους υπόλοιπους στόχους της Επιτροπής (βλ. επίσης σημείο 3.1).

3.6. *Άρθρο 6*

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή όλες τις πρόσθετες πληροφορίες που εκείνη θεωρεί χρήσιμες για την αξιολόγηση του σχετικού προγράμματος. Η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι η Επιτροπή θα πρέπει, κατά τη διαδικασία αυτή, να στηριχθεί στον κατάλογο κριτηρίων που επισυνάπτεται ως παράρτημα στη γνωμοδότησή της για το πειραματικό πρόγραμμα της 28ης Σεπτεμβρίου 1983. Τα κριτήρια αυτά θα πρέπει τελικά να διαδραματίσουν αποφασιστικό ρόλο κατά την επιλογή των σχεδίων.

3.7. *Άρθρο 7*

Καμία παρατήρηση.

3.8. *Άρθρο 8*

Κατά τη γνώμη της ΟΚΕ ούτε στο άρθρο 8 διευκρινίζεται το ερώτημα με ποια κριτήρια η Επιτροπή αποφασίζει για την παροχή οικονομικής βοήθειας με βάση τον κατάλογο που αναφέρεται στο άρθρο 4.

3.9. *Άρθρα 9 και 10*

Καμία παρατήρηση.

3.10. *Άρθρο 11*

3.10.1. Το άρθρο 11 προβλέπει μια διαδικασία που παρεκκλίνει από την κανονική. Συνεπώς, μπορούμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι η Κοινότητα χορηγεί «οικονομική ενίσχυση» για τα ακόλουθα τέσσερα προγράμματα χωρίς να τα διευκρινίζει και χωρίς να υπάρχουν τα απαραίτητα κριτήρια:

3.10.1.1. Εκσυγχρονισμός της διακλάδωσης της σιδηροδρομικής γραμμής Mulhouse-Nord·

3.10.1.2. Παρακαμπτήρια οδός στο Wexford·

3.10.1.3. Κατασκευή του τμήματος Potaschbierg – γερμανικά σύνορα του αυτοκινητόδρομου Λουξεμβούργο – Τρηρ·

3.10.1.4. Επέκταση του άξονα Αξιός – γέφυρα Γαλλικού.

3.10.2. Η ΟΚΕ έλαβε, κατα τη διάρκεια των συζητήσεών της, από την Επιτροπή και άλλα πληροφοριακά στοιχεία, με βάση τα οποία είναι σε θέση να εξετάσει αν πράγματι όλα τα προγράμματα που αναφέρονται:

— εξαλείφουν τις γνωστές δυσχέρειες,

— έχουν κοινοτική σημασία.

Επίσης, πρέπει να αναγνωριστεί το γεγονός ότι η προώθηση των προγραμμάτων που έχουν επιλεγεί αποτελούν λογική συνέπεια ή συμπλήρωση των προγραμμάτων που προωθήθηκαν στα πλαίσια του προϋπολογισμού 1982 και ότι έχουν γενικά σχετική ισορροπία όσον αφορά την κατανομή τους όσον αφορά τους μεταφορικούς φορείς και γεωγραφική θέση.

Συγχρόνως, η ΟΚΕ διαπιστώνει ότι οι απόψεις αυτές ισχύουν αναμφίβολα και για μια σειρά άλλων προγραμμάτων που δεν πρόκειται να προωθηθούν.

3.10.3. Η ΟΚΕ διαπιστώνει ωστόσο ότι ενόψει του συνολικού κόστους περίπου 92 εκατομμυρίων ECU για τα τέσσερα προγράμματα που προτείνει η Επιτροπή για να προωθηθούν, τα 15 εκατομμύρια ECU που προβλέπει ο προϋπολογισμός απέχουν πολύ από το ποσό που είναι απαραίτητο για την εξάντληση του ανώτατου ορίου ενίσχυσης που είναι 40 %. Αυτό συμφωνεί απόλυτα με τη διαδικασία που πρότεινε η ΟΚΕ στο σημείο 2.3. Πρέπει ωστόσο να διασφαλισθεί ότι η συνολική χρηματοδότηση των προγραμμάτων για το 1983 δε θα δεσμεύσει τις πιστώσεις για ενισχύσεις του προϋπολογισμού για το 1984.

3.10.4. Όσον αφορά τα προγράμματα που προβλέπονται για το 1984 — και ακόμα περισσότερο όσον αφορά τα προγράμματα για τα ακόλουθα χρόνια — η ΟΚΕ μπορεί να εκφράσει γνώμη μόνο όταν θα έχει στη διάθεσή της πρόσθετες πληροφορίες. Η Επιτροπή θα πρέπει να διαβιβάσει στην ΟΚΕ τις πληροφορίες αυτές το συντομότερο και στο μέτρο του δυνατού με βάση το ερωτηματολόγιο της γνωμοδότησής της που εξέδωσε στις 28 Σεπτεμβρίου 1983 (βλ. σημείο 3.6.). Στις πληροφορίες της Επιτροπής θα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στοιχεία σχετικά με τη μορφή και το ύψος της ενίσχυσης που θα χορηγηθεί στα επιμέρους προγράμματα.

3.10.5. Το άρθρο 11 παράγραφος 2 προβλέπει την κατά παρέκκλιση διαδικασία για το 1984. Ενώ για το 1983 επιτρέπονται παρεκκλίσεις από τα άρθρα 4 έως 8, για το 1984 επιτρέπεται μόνο η παρέκκλιση από τα άρθρα 4 έως 7. Αυτό σημαίνει ότι: η Επιτροπή αποφασίζει σύμφωνα με το άρθρο 8 για τα μέτρα οικονομικής ενίσχυσης, ενώ για το 1983 αποφασίζει το Συμβούλιο.

3.10.6. Για το οικονομικό έτος 1984 η Επιτροπή προβλέπει κεφάλαια ύψους 105 εκατομμυρίων ECU (1983: 15 εκατομμύρια ECU). Κατά συνέπεια, και ο κατάλογος των έργων υποδομής είναι αναλόγως μεγαλύτερος, ενώ παρατηρείται και πάλι ότι δίνεται ιδιαίτερο βάρος σε προγράμματα έργων υποδομής στην Ελλάδα [άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο α)] χωρίς όμως να γίνεται αναφορά στα κριτήρια που περιλαμβάνει το άρθρο 5.

3.10.7. Αυτό δεν συμβαίνει όμως όσον αφορά τα προγράμματα που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο β), όπου για κάθε ξεχωριστή περίπτωση υπάρχει επεξηγηματική αναφορά για τα ιδιαίτερα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 5. Αντίθετα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο α), το άρθρο 11 παράγραφος 2 στοιχείο γ) δεν αναφέρει τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 5.

3.10.8. Συμπερασματικά, μπορεί να γίνει η ακόλουθη παρατήρηση όσον αφορά το άρθρο 11: Είναι πολύ πιθανό να δημιουργηθεί η εντύπωση — οπωσδήποτε λόγω άγνοιας — ότι η επιλογή των προγραμμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1 και παράγραφος 2 στοιχεία α) και γ) έγινε προπαντός για πολιτικούς λόγους.

3.10.9. Η παρατήρηση αυτή δεν φαίνεται να αφορά την παράγραφο 2 στοιχείο β) του άρθρου 11. Εδώ τουλάχιστον υπάρχει η εντύπωση ότι η αναφορά σε δύο διαφορετικά κριτήρια του άρθρου 5 αποδεικνύει ότι αναζητήθηκε μια αντικειμενική αιτιολογία της υποστήριξης.

3.11. *Άρθρο 12*

Καμιά παρατήρηση.

3.12. *Οικονομικό φυλλάδιο*

3.12.1. Από το οικονομικό φυλλάδιο που επισυνάπτεται, προκύπτει ότι η πρόταση κανονισμού είναι απαραίτητη, επειδή τα κεφάλαια για έργα υποδομής κοινοτικού ενδιαφέροντος κατατάχθηκαν στη κατηγορία των προαιρετικών εξόδων. Κατά συνέπεια, η χρησιμοποίηση των πόρων που διατίθενται στα πλαίσια του προϋπολογισμού για νέες σημαντικές κοινοτικές δραστηριότητες θα πρέπει να πραγματοποιηθεί εφόσον εκδοθεί ένας βασικός κανονισμός [1].

3.12.2. Επιπλέον, η Επιτροπή εκφράζει στην πρότασή της την άποψη ότι με βάση την πρόοδο που έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα κατά την εξέταση των προβλημάτων που προκύπτουν από την εξέλιξη του μεταφορικού δικτύου κοινοτικής σημασίας, θα πρέπει να είναι δυνατό να γίνει μια επιλογή φάσματος προγραμμάτων που μπορούν σε μια πρώτη φάση να ληφθούν υπόψη.

4. Συμπέρασμα

Η ΟΚΕ τέλος συνοψίζει τις παρατηρήσεις της τονίζοντας ότι κρίνει πολύ θετική την πρόταση της Επιτροπής, με την επιφύλαξη των παραπάνω παρατηρήσεων.

Βρυξέλλες, 26 Οκτωβρίου 1983.

Ο Πρόεδρος
της Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής
François CEYRAC

[1] ΕΕ αριθ. C 194 της 28. 7. 1982, σ. 3 (Κοινή Δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής σχετικά με διάφορα μέτρα για την εξασφάλιση καλύτερης διαδικασίας κατάρτισης του προϋπολογισμού. Βρυξέλλες, 30 Ιουνίου 1982).

Γνωμοδότηση για ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο σχετικά με το νέο καθεστώς ανθράκων οπτανθρακοποίησης και οπτανθράκων για την κοινοτική βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα

Το κείμενο που αποτελεί αντικείμενο της γνωμοδότησης αυτής δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* αριθ. C 132 της 19ης Μαΐου 1983, σελίδα 4.

Α. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗΣ

Το Συμβούλιο αποφάσισε, στις 5 Μαΐου 1983, να ζητήσει, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 198 της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω ανακοίνωση.

Β. ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε τη γνωμοδότησή της για το ανωτέρω θέμα κατά τη 211η σύνοδο ολομέλειάς της, που πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες, στις 26 και 27 Οκτωβρίου 1983.

Το κείμενο της γνωμοδότησης αυτής είναι το ακόλουθο:

Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 198,

την αίτηση γνωμοδότησης του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 5ης Μαΐου 1983, σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο για το νέο καθεστώς ανθράκων οπτανθρακοποίησης και οπτανθράκων για την κοινοτική βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα [1],

[1] ΕΕ αριθ. C 132 της 19. 5. 1983.