explicite sur la portée de ce principe en soulignant que l'établissement (agence ou succursale) d'une entreprise d'assurance doit bénéficier des mêmes droits que ceux dont jouissent les entreprises nationales suisses et que cette règle doit viser les activités connexes à l'exercice de l'assurance proprement dite, telles que les investissements, l'égalité fiscale, etc. (voir article 4 de l'accord).

2.2.2. Compte tenu des sécurités offertes par la Suisse sur le plan financier, non seulement les entreprises helvétiques, mais surtout des entreprises ressortissant des États membres de la Communauté européenne pourraient être attirées à localiser sur ce territoire d'importants avoirs (en particulier le patrimoine libre servant à constituer la marge de solvabilité), privant ainsi les États membres de ressources financières affectées à l'heure actuelle à leurs économies nationales.

Par ailleurs, on pourrait se demander si l'application de l'accord tel qu'il est proposé ne pourrait pas avoir certaines conséquences défavorables sur le niveau de l'emploi dans la Communauté.

2.2.3. De plus, il ne fait aucun doute que l'existence de monopoles cantonaux qui soustraient une partie substantielle du marché de l'assurance incendie aux assureurs pose un délicat problème au détriment des entreprises communautaires. En effet, l'existence de ces monopoles qui couvrent la quasi-totalité du territoire helvétique crée ainsi un déséquilibre qui ne comporte actuellement aucune contrepartie. Certes, la définition de ces monopoles cantonaux ne ressort pas de l'État fédéral en vertu de la constitution suisse et on ne peut envisager que la Communauté obtienne un aménagement de cette constitution.

2.3. On ne peut oublier que les directives communautaires sont sujettes à évolution. Les modifications et compléments futurs auront une incidence directe sur les accords souscrits avec des pays tiers. Tout accord doit, dès lors, contenir des dispositions adéquates de révision afin de tenir compte de la situation nouvelle. Sans doute existe-t-il une procédure de révision dans l'accord (article 38), mais subsiste toutefois un problème important, en particulier en ce qui concerne la proposition de deuxième directive concernant l'assurance directe non-vie qui, à la fois, modifie la directive de 1973 et réglemente la libre prestation de services, et n'est pas encore arrêtée par le Conseil. A titre d'exemple, on peut citer le contrôle actuel des conditions générales et spéciales des polices et des tarifs.

2.4. Pour pouvoir fonctionner dans des conditions satisfaisantes pour les parties contractantes, un tel accord doit s'appuyer sur une collaboration efficace entre les autorités de contrôle des pays contractants.

Afin de permettre une saine application et un fonctionnement harmonieux de l'accord, il convient que les modalités de cette collaboration soient précisées dans l'accord lui-même.

3. À défaut de pouvoir recevoir une réponse satisfaisante à l'ensemble de ces questions fondamentales, le Comité considère que la ratification d'un tel accord est prématurée.

Fait à Bruxelles, le 26 octobre 1983.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

Avis sur une proposition de règlement du Conseil concernant l'octroi d'un soutien financier dans le cadre d'un programme pluriannuel d'infrastructures de transport

Le texte qui a fait l'objet de cet avis n'a pas encore été publié au *Journal officiel des Communautés européennes*.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 25 août 1983, de consulter, conformément aux dispositions de l'article 75 paragraphe 1 point c) du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la proposition susvisée.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 211e session plénière, tenue à Bruxelles, les 26 et 27 octobre 1983.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 75 paragraphe 1 point c),

vu la décision du Conseil, du 25 août 1983, de le saisir d'une demande d'avis au sujet de la proposition précitée,

vu la décision de son bureau, du 7 septembre 1983, de charger sa section des transports et communications de l'élaboration d'un avis y afférent,

vu l'avis adopté par cette section lors de sa 152e réunion, tenue le 12 octobre 1983,

vu le rapport oral de M. Plank, rapporteur (article 29 du règlement intérieur),

vu ses délibérations lors de sa 211e session plénière, tenue les 26 et 27 octobre 1983 (séance du 26 octobre 1983),

vu les avis qu'il a émis jusqu'à présent sur les problèmes de l'infrastructure, et notamment sur la proposition de règlement relatif au soutien de projets d'intérêt communautaire dans le domaine des infrastructures de transport (1), sur le mémorandum sur le rôle de la Communauté dans le développement des infrastructures de transport (2), sur le rapport concernant les goulets d'étranglement (3), ainsi que sur la proposition de règlement du Conseil concernant une action limitée dans le domaine des infrastructures de transport (4),

vu le règlement (CEE) n° 3600/82 du Conseil, du 30 décembre 1983 (5), concernant une action limitée dans le domaine des infrastructures de transport,

vu ses travaux préparatoires dans ce domaine et notamment son avis sur la communication de la Commission au Conseil concernant un programme expérimental dans le domaine des infrastructures de transport (6),

considérant:

1. que, depuis des années, toutes les institutions communautaires, et tout spécialement le Conseil, soulignent régulièrement et avec insistance l'importance d'une politique commune en matière d'infrastructure;

2. que, lors de chaque réunion du Conseil des ministres européens des transports, ce sujet est inscrit à l'ordre du jour, que l'examen de ce dossier est sans cesse reporté et que la Commission étant à chaque fois à nouveau invitée à entreprendre des études et à rédiger des rapports, un temps précieux est perdu, qui aurait pu être utilisé de manière plus profitable;

3. qu'en ce qui concerne l'avenir, le développement et la modernisation des infrastructures de transport dépendront très largement de la volonté politique des États membres et du Conseil d'accorder la priorité à l'affectation de fonds à des fins d'investissement et que la réalisation de cette entreprise audacieuse serait avantageusement aidée par la création de nouvelles structures de financement, notamment par la création d'un instrument financier communautaire approprié (Infrafonds);

4. que, depuis 1976, une proposition de règlement relatif au soutien de projets d'intérêt communautaire dans le domaine des infrastructures de transport (7) se trouve à l'examen du Conseil, qu'en 1980, une proposition complémentaire appropriée (8) a étendu sa portée aux projets d'infrastructures d'intérêt communautaire à mener dans les pays tiers et que le Comité a émis un avis sur chacune de ces propositions (9);

(1) JO n° C 56 du 7. 3. 1977, p. 83, et JO n° C 300 du 18. 11. 1980, p. 1.
(2) JO n° C 138 du 9. 6. 1981, p. 61.
(3) JO n° C 138 du 9. 6. 1981, p. 61.
(4) JO n° C 296 du 12. 11. 1982, p. 5.
(5) JO n° L 376 du 31. 12. 1982, p. 10.
(6) Avis du Comité du 28 septembre 1983 (JO n° C 341 du 19. 12. 1983).
(7) JO n° C 207 du 2. 9. 1976, p. 9.
(8) JO n° C 89 du 10. 4. 1980, p. 4.
(9) JO n° C 56 du 1. 3. 1977, p. 83, et JO n° C 300 du 18. 11. 1980, p. 1.

5. que, jusqu'à présent, le Conseil n'a arrêté que deux décisions concrètes en la matière, la décision 78/174/CEE du Conseil, du 20 février 1978, instituant une procédure de consultation et créant un comité en matière d'infrastructure de transport (1) et le règlement (CEE) n° 3600/82 du Conseil, du 30 décembre 1982, concernant une action limitée de la Communauté dans le domaine des infrastructures de transport (2), qui affectaient 10 millions d'Écus du budget communautaire 1982 aux projets d'infrastructure de transport, montant qui a été versé en 1983 (3);

6. que le budget 1983 de la Communauté prévoit 15 millions d'Écus supplémentaires (crédits d'engagement), auxquels doivent correspondre 3 millions de crédits de paiement pour 1983, qu'un total de 25 millions de crédits d'engagement pour les années 1982-1983 correspond à un total de 13 millions de crédits de paiement, mais que l'instrument juridique nécessaire devant être instauré par le Conseil en tant qu'une des autorités compétentes en matière de budget fait toujours défaut;

7. que la nouvelle proposition de la Commission, comme celle de 1976 (4), qui doit être maintenue, a pour but de mettre au point une méthode qui permette de créer une relation étroite entre la procédure budgétaire et la procédure de décision relative à l'octroi d'un soutien financier;

8. que, selon la Commission, ce but pourrait être atteint si chaque année, le Conseil, sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen, approuvait une liste de projets éligibles au soutien et que cette liste doit, selon la Commission, être établie en fonction des objectifs fixés dans la proposition de règlement, tels qu'ils sont stipulés à l'article 5;

9. que la Commission juge impossible que la procédure proposée entre déjà en application en 1983 et 1984 et que, par dérogation aux articles 4 à 8 (pour le budget 1983) et aux articles 4 à 7 (pour le budget 1984), «la Communauté accorde un soutien financier» aux projets concrets d'ores et déjà arrêtés,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité:

(1) JO n° L 54 du 25. 2. 1978, p. 16.
(2) JO n° L 376 du 31. 12. 1982, p. 10.
(3) JO n° L 19 du 24. 1. 1983, p. 729 (budget 1983).
(4) JO n° C 207 du 2. 9. 1976, p. 9.

1. Observations générales

1.1. Le Comité estime qu'il est grand temps d'introduire une politique commune en matière d'infrastructure de transport. La création d'un marché intérieur commun et, partant, d'un marché commun des transports suppose l'existence de réseaux de communications harmonisés, qui ne ralentissent pas les courants de circulation naturels et empêchent d'emblée la formation de goulets d'étranglement. En d'autres termes, le dimensionnement technique et économique des réseaux, les capacités de transbordement et les liaisons entre réseaux doivent être organisées de façon à permettre aux transports à courte comme à longue distance de s'effectuer sans problèmes.

1.2. C'est pourquoi le Comité exprime, une fois de plus, avec la plus grande insistance, son accueil favorable et son appui aux efforts de la Commission qui visent à concrétiser ce projet. Il est donc entièrement d'avis que l'intérêt communautaire de voir se concrétiser une infrastructure européenne de transport qui contribue à l'amélioration des relations de transport dans la Communauté — y compris les projets d'infrastructure qui concernent des voies importantes traversant des pays tiers, comme l'Autriche, la Yougoslavie et la Suisse — doit passer également par une participation financière correspondante de la Communauté.

1.3. C'est la raison pour laquelle il s'est déjà prononcé par le passé en faveur de la création d'un instrument durable, prenant la forme d'un Infrafonds, qui ne fonctionnerait pas par quota à l'instar du Fonds régional, mais serait organisé à l'échelle communautaire. Dans ce contexte, la procédure des quotas et l'application du «juste retour» devraient jouer un rôle moins important que la solidarité orientée vers l'intégration.

1.4. Pour ce qui est de déterminer quels projets sont dignes d'être encouragés par la Communauté, le Comité a défini, il y a peu, des lignes maîtresses dans son avis sur la communication de la Commission au Conseil relative à un programme expérimental dans le domaine des infrastructures de transport (5). Ces principes directeurs sont divisés en treize critères principaux et vingt-trois critères secondaires. En fonction de cette liste de critères et au vu des considérants, le Comité examine à présent quelle est la signification revêtue par la proposition de la Commission et elle souligne, en premier lieu,

(5) Avis du Comité du 28. 9. 1983 (JO n° C 341 du 19. 12. 1983).

dans ce contexte que la proposition de 1976 doit être maintenue, apportant ainsi son soutien à la Commission. Après avoir tenté, en vain jusqu'à présent, de créer un instrument durable et avoir créé deux «instruments annuels» efficaces (10 et 15 millions d'Écus respectivement), la Commission, soutenue en cela par le Comité, s'efforce à présent d'adopter une voie intermédiaire en arrêtant un programme quinquennal prévoyant 630 millions d'Écus de crédits d'engagement jusque fin 1987.

2. Observations particulières

2.1. Le Comité se réjouit de cette nouvelle initiative de la Commission et de la proposition qui, bien qu'elle soit indéniablement susceptible d'améliorations, est apte à représenter une étape importante dans la bonne direction. Il est notamment satisfait de voir qu'un programme à moyen terme a été soumis: en effet, ce n'est qu'en dépassant les mesures à court terme, conçues à chaque fois pour une année seulement, qu'il sera possible d'apporter une contribution réelle et durable à la politique des infrastructures de transport en Europe.

Partant de ses programmes expérimentaux à moyen terme, la Commission estime que:

— les objectifs fixés à l'article 5 de sa proposition doivent être atteints par une action suivie, étalée sur cinq ans,

— les objectifs à poursuivre durant ces cinq années doivent être définis avec précision,

— les fonds affectés au budget 1983 doivent être épuisés grâce à une disposition spéciale (article 11),

— les fonds à affecter au budget 1984 doivent, de même, être répartis suivant une procédure spéciale.

2.2. Indépendamment de la «procédure spéciale», que le Comité commentera plus en détail par la suite, la proposition de la Commission a sans conteste le mérite de créer dès maintenant un instrument durable proche de la notion de «fonds», telle qu'il la souhaite et qui doterait enfin la politique communautaire des transports d'un instrument efficace dans le domaine des infrastructures.

2.3. Étant donné la part proportionnellement importante de la Communauté au financement global, cette part atteignant jusqu'à 40 % (et en cas de cumul, pas plus de 70 % des coûts des projets), le Comité se demande néanmoins comment sélectionner les projets qui doivent être encouragés chaque année, de façon que les fonds communautaires, dont le montant est limité, puissent être affectés au financement à 40 % maximum d'un nombre «suffisant» de projets communautaires. Par ailleurs, il estime que le taux d'encouragement ne devrait pas être inférieur à un plancher précis, qui doit encore être fixé, afin que l'aide communautaire présente suffisamment d'attrait pour les mesures d'infrastructures en question. Dans le cadre de ce système de subventions, il faudrait tenir compte, pour fixer le taux effectif d'encouragement, de la mesure dans laquelle les critères de sélection sont respectés, en particulier du degré d'intérêt que chaque projet présente pour la Communauté. Mais il faudrait aussi garantir que le recours à une autre source de financement — par exemple d'origine nationale — sera effectivement possible pour le solde des fonds. Il ne faudrait en aucun cas décider systématiquement d'appliquer dans tous les cas le taux maximal d'encouragement.

Selon le Comité, il conviendrait, pour établir l'ordre de priorité, de faire usage de la liste de questions qu'il a jointe à son avis sur le programme expérimental.

3. Observations particulières sur les articles

3.1. *Article premier*

3.1.1. Le Comité constate tout d'abord que la proposition de la Commission n'établit pas de façon évidente quels projets sont, en règle générale, dignes d'être soutenus. L'article 1er mentionne les projets d'infrastructure de transport d'intérêt communautaire visés à l'article 1er de la décision 78/174/CEE du Conseil, du 20 février 1978.

3.1.2. Selon l'article 5 de la proposition, les projets doivent, pour figurer sur la liste, «contribuer à la réalisation des objectifs de la politique commune des transports et permettre notamment:

a) la suppression des goulets d'étranglement notoires à l'intérieur de la Communauté;

b) l'amélioration du transport ferroviaire sur les axes importants pour le trafic de longue distance, notamment pour le transport combiné;

c) l'amélioration des liaisons entre les pays périphériques et le reste de la Communauté par les itinéraires principaux, en y incluant celles qui impliquent la traversée d'un État non membre;

d) l'amélioration de l'interconnexion entre les modes de transport intracommunautaires, particulièrement pour les États membres dont les

contacts avec le reste de la Communauté sont conditionnés par le développement des transports maritimes et aériens;

e) la modernisation du système de voies navigables».

3.1.3. Le Comité n'est pas encore en mesure de se rendre compte comment la «liste», qui sera nécessairement longue si elle est rédigée en fonction des critères ci-avant, pourrait être encore raccourcie en fonction de critères objectifs, de façon que, le cas échéant, une part atteignant jusqu'à 40 % de subventions puisse être maintenue pour chacun des projets retenus.

3.1.4. En outre, il constate que les critères fixés à l'article 5 de la proposition et à l'article 1er de la décision du 20 février 1978 coïncident. Audit article 1er de cette décision, il est en effet dit que «les projets d'intérêt communautaires» (sont) «tout projet important ayant pour objet:

— la création de voies de communication nouvelles,

— la suppression d'un goulet d'étranglement,

— une augmentation notable de la capacité des voies existantes,

et appartenant à l'un des types suivants, quand il s'agit de:

a) projets concernant des axes transfrontaliers;

b) projets d'un État membre ayant une incidence significative sur le trafic entre États membres ou avec les pays tiers;

c) projets ayant des effets sur une politique communautaire, et notamment la politique régionale;

d) projets faisant appel à des nouvelles techniques de transport, susceptibles de s'appliquer aux liaisons interurbaines à grande distance».

La Commission doit encore remédier à ces recoupements.

3.2. *Article 2*

Pas d'observations.

3.3. *Article 3*

3.3.1. Le Comité adhère en principe aux dispositions de l'article 3, mais s'agissant de savoir si, étant donné, entre autres, le caractère limité des moyens de la Communauté, il convient ou non d'atteindre les taux de 70 % ou 40 %, elle renvoie à ses observations formulées au paragraphe 2.3.

3.4. *Article 4*

3.4.1. Le Comité approuve sans réserve les nouvelles modalités envisagées par la Commission en ce qui concerne la participation de la Commission, du Parlement et du Conseil, en tant qu'autorités compétentes en matière de budget, lors de l'établissement de la liste des projets éligibles au soutien.

3.4.2. Il juge, en outre, parfaitement normal que le comité des infrastructures de transport institué par la décision 78/174/CEE soit lui-aussi «consulté» avant l'établissement de la liste (article 7).

3.4.3. Il attend toutefois de la Commission qu'elle mette au point une procédure appropriée garantissant que les milieux socio-économiques représentés au sein du Comité participent aux délibérations préliminaires. Il renvoie à cet égard au paragraphe 2.2.4 de l'avis du 28 septembre 1983 sur le «programme expérimental», qui faisait expressément état de cette préoccupation.

3.5. *Article 5*

Le Comité approuve expressément la liste d'objectifs énumérés sous les lettres a) à c), objectifs à la réalisation desquels doivent contribuer les projets à soutenir. Si l'on considère les critères généraux de la politique des transports, la liste semble soigneusement équilibrée, tant en ce qui concerne la coordination entre les modes de transport qu'en ce qui concerne la situation géographique des projets, qu'elle soit centrale ou périphérique, y compris le transit nécessaire à travers les pays non membres. Elle devrait néanmoins coïncider avec les autres objectifs que la Commission s'est fixés (voir également paragraphe 3.1).

3.6. *Article 6*

Selon le paragraphe 3 de l'article 6, les États membres fournissent à la Commission toute information supplémentaire qu'elle juge utile pour l'appréciation du projet. Le Comité estime que la Commission devrait se référer, pour ce faire, à la liste de critères jointe à l'avis du Comité sur le «programme expérimental», du 28 septembre 1983. Ces critères devraient, en fin de compte, jouer eux-aussi un rôle déterminant lors de la sélection des projets.

3.7. *Article 7*

Pas d'observations.

3.8. *Article 8*

L'article 8, lui non plus, ne fournit pas d'indications au Comité quant à la nature des critères en fonction desquels la Commission décide de l'attribution d'un soutien financier «sur la base de la liste visée à l'article 4».

3.9. *Articles 9 et 10*

Pas d'observations.

3.10. *Article 11*

3.10.1. Le paragraphe 1 de l'article 11 prévoit une procédure dérogatoire. Cela revient à dire que la Commission accorde «un soutien financier» aux quatre projets suivants, sans que ceux-ci soient décrits en détail et sans que les critères auxquels ils doivent répondre soient précisés.

3.10.1.1. Modernisation du nœud ferroviaire de Mulhouse-Nord.

3.10.1.2. Contournement routier de Wexford.

3.10.1.3. Construction de la section Potaschbierg — frontière allemande de l'autoroute Luxembourg-Trèves.

3.10.1.4. Aménagement de la route Axios — pont de Gallikos.

3.10.2. La Commission a fourni au Comité des informations supplémentaires au cours des délibérations de la section. Ces informations lui permettent de constater qu'en effet tous les projets cités:

— contribuent à supprimer des goulets d'étranglement, et

— revêtent un intérêt communautaire.

Il faut aussi reconnaître que les projets sélectionnés poursuivent ou complètent de manière judicieuse les projets encouragés dans le cadre du budget 1982 et sont dans l'ensemble équilibrés en ce qui concerne leur répartition entre les divers modes de transport et leur situation géographique.

Le Comité constate également que ces critères valent également, sans conteste, pour un certain nombre d'autres projets dont l'encouragement n'est pas prévu.

3.10.3. Il constate toutefois qu'étant donné le coût total estimé à 92 millions d'Écus environ des quatre projets dont l'encouragement est proposé par la Commission, les 15 millions d'Écus prévus au budget 1983 sont insuffisants pour atteindre le taux d'encouragement maximal de 40 %. La Commission rejoint ainsi le mode d'approche suggéré au paragraphe 2.3. Il faut cependant s'assurer que le financement global des projets prévus pour 1983 n'aboutira pas au gel des aides inscrites au budget 1984.

3.10.4. Le Comité ne se prononcera sur la sélection des projets prévus pour 1984 — et à plus forte raison sur celle des projets prévus pour les années suivantes — que lorsqu'il aura reçu de plus amples informations. Celles-ci devraient lui être transmises sans retard par la Commission, si possible en fonction de la liste de questions figurant dans son avis du 28 septembre 1983 (voir paragraphe 3.6), et elles devraient donner également des indications sur la forme et l'importance financière du soutien prévu pour les différents projets.

3.10.5. Le paragraphe 2 de l'article 11 prévoit une procédure dérogatoire pour 1984. Alors que, pour 1983, les dérogations portent sur les articles 4 à 8, elles ne concernent plus pour 1984 que les articles 4 à 7. Cela signifie, en d'autres termes, que la Commission décide, conformément à l'article 8, de l'attribution de «mesures de soutien financier», alors qu'en 1983, le pouvoir de décision revient de toute évidence au Conseil.

3.10.6. Pour l'exercice 1984, la Commission prévoit 105 millions d'Écus (contre 15 millions d'Écus en 1983). La liste des projets d'infrastructure est proportionnellement plus longue et l'on remarque de nouveau immédiatement que l'accent est mis sur des projets d'infrastructure en Grèce [article 11 paragraphe 2 point a)] sans qu'il soit pour autant fait référence aux critères visés à l'article 5.

3.10.7. Il en va autrement des projets prévus au paragraphe 2 point b), qui sont chaque fois justifiés par une référence expresse aux divers critères de l'article 5. Au paragraphe 2 point c), ce n'est à nouveau pas le cas.

3.10.8. En conclusion, on peut dire de l'article 11 qu'il peut donner l'impression — sans doute à défaut de meilleures informations — que les projets cités au paragraphe 1 et au paragraphe 2 points a) et c) ont été sélectionnés principalement en fonction de critères politiques.

3.10.9. Les choses semblent être différentes pour le paragraphe2 point b). Ici, les références à deux critères différents de l'article 5 pour chaque projet donnent, pour le moins, l'impression que l'on s'est efforcé de trouver une justification tangible aux aides.

3.11. *Article 12*

Pas d'observations.

3.12. *Fiche financière*

3.12.1. Il ressort de la fiche financière jointe que la proposition de règlement répond à une nécessité, car les fonds octroyés aux projets d'infrastructure d'intérêt communautaire ont été rangés dans la catégorie des dépenses non obligatoires. Par conséquent, «l'exécution des crédits inscrits au budget pour toute nouvelle action communautaire significative nécessite l'arrêt préalable d'un règlement de base» (1).

(1) JO n° C 194 du 28. 7. 1982, p. 3 (déclaration commune du Parlement européen, du Conseil et de la Commission relative à différentes mesures visant à assurer un meilleur déroulement de la procédure budgétaire, Bruxelles, le 30 juin 1982).

3.12.2. La Commission estime en outre que les progrès réalisés jusqu'à présent dans l'examen des problèmes liés au développement d'un réseau d'intérêt communautaire de voies de communication devraient permettre de sélectionner un éventail de projets qui, dans un premier temps, seraient éligibles au soutien financier.

4. **Conclusions**

En conclusion, le Comité résume ses remarques à propos de la proposition de règlement en déclarant qu'il accueille très positivement la proposition de la Commission, sous réserve des observations qui précèdent.

Fait à Bruxelles, le 26 octobre 1983.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

Avis sur une communication de la Commission au Conseil concernant le nouveau régime des charbons à coke et cokes destinés à la sidérurgie de la Communauté

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 132 du 19 mai 1983, page 4.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 5 mai 1983, de consulter, conformément aux dispositions de l'article 198 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur la communication susvisée.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 211e session plénière, tenue à Bruxelles, les 26 et 27 octobre 1983.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 198,

vu la demande d'avis du Conseil des Communautés européennes, du 5 mai 1983, sur la communication de la Commission au Conseil concernant le nouveau régime des charbons à coke et cokes destinés à la sidérurgie de la Communauté (1),

(1) JO n° C 132 du 19. 5. 1983.