dit beginsel in de overeenkomst explicieter wordt geformuleerd door er de nadruk op te leggen dat de vestiging van een verzekeringsmaatschappij (agentschap of bijkantoor) dezelfde rechten dient te bezitten als Zwitserse maatschappijen en dit voorschrift betrekking dient te hebben op met het verzekeringsbedrijf verband houdende activiteiten, zoals investeringen, gelijke behandeling uit het oogpunt van de belastingen, enzovoort (zie art. 4 van de Overeenkomst).

2.2.2. Gelet op de door Zwitserland in financieel opzicht geboden zekerheden, zou het niet alleen voor Zwitserse maatschappijen, maar vooral ook voor verzekeringsmaatschappijen uit de Lid-Staten aantrekkelijk kunnen zijn, er in Zwitserland aanzienlijke tegoeden op na te houden (met name het vrije vermogen ter vorming van de solvabiliteitsmarge), waardoor de Lid-Staten niet langer kunnen beschikken over gelden die momenteel in hun nationale volkshuishouding in omloop zijn.

Voorts zou men zich kunnen afvragen of toepassing van de ontwerp-overeenkomst, zoals deze thans is geformuleerd, voor de werkgelegenheid in de Gemeenschap geen nadelige gevolgen met zich zou kunnen brengen.

2.2.3. Voorts lijdt het geen twijfel dat de monopoliepositie van de Zwitserse kantons, waardoor een aanzienlijk gedeelte van de markt voor brandverzekeringen aan de verzekeringsmaatschappijen wordt onttrokken, voor de maatschappijen uit de Lid-Staten een netelig probleem vormt. Door deze monopolieposities, die vrijwel geheel Zwitserland omvatten, wordt namelijk een gebrek aan evenwicht gecreëerd, waar momenteel niets tegenover staat. Uiteraard valt de omschrijving van deze monopolieposities van de kantons krachtens de grondwet van Zwitserland niet onder de bevoegdheid van de Zwitserse Bondsstaat, en het is uitgesloten dat de Gemeenschap een wijziging van deze grondwet kan bereiken.

2.3. Men dient zich er rekenschap van te geven dat de ontwikkeling ook in EG-richtlijnen te bespeuren is. Toekomstige wijzigingen en aanvullingen zullen rechtstreeks van invloed zijn op met derde landen gesloten overeenkomsten. Daarom dient elke overeenkomst geëigende bepalingen inzake herziening daarvan te bevatten, ten einde op de nieuwe situatie te kunnen inspelen. Ongetwijfeld bevat de overeenkomst een herzieningsprocedure (art. 38), doch er is nog geen oplossing gevonden voor een belangrijk probleem, in het bijzonder met betrekking tot het voorstel voor een tweede richtlijn inzake directe verzekeringen, met uitzondering van de levensverzekering, waarin zowel de richtlijn van 1973 wordt gewijzigd als het vrij verrichten van diensten wordt geregeld, welk richtlijnvoorstel door de Raad nog niet is vastgesteld. Als voorbeeld hiervan kan het thans uitgeoefende toezicht op de algemene en bijzondere voorwaarden van de polissen en op de tarieven worden genoemd.

2.4. Wil men bereiken dat een dergelijke overeenkomst voor alle verdragsluitende partijen bevredigend werkt, dan dient deze gebaseerd te zijn op een doeltreffende samenwerking tussen de toezichthoudende autoriteiten van de bij de overeenkomst betrokken landen.

Wil men bereiken dat de overeenkomst behoorlijk wordt toegepast en harmonisch werkt, dan dient de wijze waarop deze samenwerking dient plaats te vinden in de overeenkomst zelf nader te worden geregeld.

3. Aangezien voor al deze fundamentele vraagstukken geen bevredigende oplossing kon worden aangedragen, is het Comité van oordeel dat bekrachtiging van deze overeenkomst prematuur zou zijn.

Gedaan te Brussel, 26 oktober 1983.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
François CEYRAC

Advies inzake een voorstel voor een verordening van de Raad betreffende het verlenen van financiële bijstand in het kader van een meerjarenprogramma voor de vervoersinfrastructuur

De tekst waarop de adviesaanvrage betrekking heeft is nog niet bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

A. JURIDISCHE GRONDSLAG VAN HET ADVIES

Op 25 augustus 1983 heeft de Raad besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig de bepalingen van artikel 75, lid 1, sub c), van het Verdrag tot oprichting

van de Europese Economische Gemeenschap over bovengenoemd voorstel te raadplegen.

B. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Het Economisch en Sociaal Comité heeft beraadslaagd over zijn advies inzake voornoemd onderwerp tijdens zijn op 26 en 27 oktober 1983 te Brussel gehouden 211e zitting.

Dit advies luidt als volgt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien artikel 75, lid 1, sub c), van het EEG-Verdrag,

Gezien de adviesaanvrage van de Raad d.d. 25 augustus 1983 met betrekking tot het voorstel voor een verordening van de Raad betreffende het verlenen van financiële bijstand in het kader van een meerjarenprogramma voor de vervoersinfrastructuur,

Gezien het besluit van zijn voorzitter d.d. 7 september 1983, de Afdeling voor vervoer- en communicatiewezen te belasten met het opstellen van een advies inzake deze materie,

Gezien het advies dat bovengenoemde Afdeling tijdens haar 152e vergadering d.d. 12 oktober 1983 heeft opgesteld,

Gezien het mondelinge verslag dat de heer Plank, rapporteur, heeft uitgebracht (art. 29 van het Reglement van Orde),

Gezien de beraadslagingen tijdens zijn 211e zitting d.d. 26 en 27 oktober 1983 (vergadering van 26 oktober),

Gezien zijn adviezen die het tot dusver over de infrastructuurproblematiek heeft uitgebracht en met name over het voorstel voor een verordening betreffende het verlenen van bijstand voor projecten van communautair belang op het gebied van vervoersinfrastructuur [1], het Memorandum inzake de rol van de Gemeenschap bij de ontwikkeling van de vervoersinfrastructuur [2], het Knelpuntenverslag [2], alsmede over het voorstel voor een verordening van de Raad inzake een beperkt actie op het gebied van de vervoersinfrastructuur [3],

Gezien Verordening (EEG) nr. 3600/82 van de Raad van 30 december 1982 [4] inzake een beperkte actie op het gebied van de vervoersinfrastructuur,

Gezien zijn voorbereidende werkzaamheden op dit gebied en in het bijzonder zijn advies inzake een Experimenteel programma betreffende de vervoersinfrastructuur (Mededeling van de Commissie aan de Raad) [5],

Overwegende het volgende:

1. Op de betekenis van een gemeenschappelijk infrastructuurbeleid wordt sinds jaren door alle Instellingen van de Gemeenschap en heel in het bijzonder door de Raad regelmatig en met nadruk gewezen.

2. Het onderwerp staat op de agenda van elke zitting van de Raad van ministers van Verkeer en Waterstaat, maar wordt vervolgens telkens weer terzijde gelegd, en door de Commissie steeds weer te belasten met nieuwe onderzoeken en het opstellen van rapporten gaat zeer veel tijd verloren die zinvoller had kunnen worden besteed.

3. Uitbreiding en modernisering van de vervoersinfrastructuur zullen grotendeels afhangen van de politieke bereidheid van de Lid-Staten en van de Raad om bij wijze van prioriteit financiële middelen ten behoeve van investeringen uit te trekken; dit zou op doeltreffende wijze kunnen worden ondersteund met behulp van nieuwe financieringsstructuren, en met name door middel van een geëigend financieel communautair instrument *(Infrafonds)*.

4. Sedert 1976 is de Raad in het bezit van het voorstel voor een verordening betreffende het verlenen van bijstand voor projecten van communautair belang op het gebied van de vervoersinfrastructuur [6]. In 1980 is een aanvullend voorstel [7] hierop ingediend, ten einde ook aan infrastructuurprojecten van communautair belang op het grondgebied van derde landen financiële steun te kunnen verlenen. Over deze twee voorstellen heeft het Comité advies uitgebracht [8].

(1) PB nr. C 56 van 7. 3. 1977, blz. 83, en nr. C 300 van 18. 11. 1980, blz. 1.
(2) PB nr. C 138 van 9. 6. 1981, blz. 61.
(3) PB nr. C 296 van 12. 11. 1982, blz. 5.
(4) PB nr. L 376 van 31. 12. 1982, blz. 10.
(5) Advies van het Comité van 28 september 1983 (PB nr. C 341 van 19. 12. 1983).
(6) PB nr. C 207 van 2. 9. 1976, blz. 9.
(7) PB nr. C 89 van 10. 4. 1980, blz. 4.
(8) PB nr. C 56 van 7. 3. 1977, blz. 83, en nr. C 300 van 18. 11. 1980, blz. 1.

5. Tot dusver heeft de Raad op dit gebied slechts twee concrete besluiten genomen, nl. Beschikking 78/174/EEG van de Raad van 20 februari 1978 betreffende instelling van een overlegprocedure en oprichting van een Comité voor de vervoersinfrastructuur (1) en Verordening (EEG) nr. 3600/82 van de Raad van 30 december 1982 inzake een beperkte actie op het gebied van de vervoersinfrastructuur (2), waarbij, op de begroting van de Gemeenschap voor 1982 een bedrag van 10 miljoen Ecu voor vervoersinfrastructuurprojecten is uitgetrokken dat in 1983 is uitbetaald (3).

6. Op de begroting van de Gemeenschap voor 1983 is voorts een bedrag van 15 miljoen Ecu aan vastleggingskredieten opgenomen, waartegenover een bedrag van 3 miljoen aan betalingskredieten voor 1983 staat. Tegenover een totaal bedrag van 25 miljoen Ecu aan vastleggingskredieten voor 1982/1983 zou dan een bedrag van 13 miljoen Ecu aan betalingskredieten staan. Het daartoe vereiste besluit van de Raad als een van de begrotingsautoriteiten ontbreekt echter nog.

7. De Commissie beoogt thans met onderhavig voorstel, waarbij zij haar voorstel van 1976 (4) handhaaft, een methode te ontwikkelen waardoor een nauwe correlatie tot stand kan worden gebracht tussen de begrotingsprocedure en de besluitvormingsprocedure voor de verlening van financiële bijstand.

8. Naar het oordeel van de Commissie zou dit doel kunnen worden verwezenlijkt doordat de Raad elk jaar, op voorstel van de Commissie en na raadpleging van het Europees Parlement, een lijst van projecten vaststelt die voor financiële bijstand in aanmerking komen. Volgens de Commissie dient deze lijst overeenkomstig de in artikel 5 van dit voorstel aangegeven en omschreven doelstellingen te worden opgesteld.

9. De Commissie ziet geen kans om de voorgestelde procedure reeds voor 1983 en 1984 toe te passen. In afwijking van de artikelen 4 t/m 8 (voor het begrotingsjaar 1983) respectievelijk van de artikelen 4 t/m 7 (voor het begrotingsjaar 1984) „verleent de Gemeenschap financiële bijstand" voor reeds vastgelegde concrete projecten,

BRENGT VOLGEND ADVIES UIT,

dat met algemene stemmen is goedgekeurd.

1. Algemene opmerkingen

1.1. Naar het oordeel van het Comité is het meer dan tijd dat een begin gemaakt wordt met het voeren van een EG-vervoersinfrastructuurbeleid. Wil men een gemeenschappelijke binnenmarkt en bijgevolg ook een gemeenschappelijke vervoermarkt tot stand brengen, dan moeten er op elkaar afgestemde vervoernetten zijn die geen belemmering vormen voor de natuurlijke verkeersstromen en waardoor het ontstaan van verkeersknelpunten zelfs uitgesloten is. Dit houdt in dat de technische en economische omvang van de vervoernetten, de overslagcapaciteiten en verbindingen tussen deze netten zodanig moeten zijn dat het verkeer over korte en lange afstand soepel kan worden afgewikkeld.

1.2. Daarom spreekt het Comité zijn voldoening uit over en steunt het met nadruk ook ditmaal de initiatieven van de Commissie die gericht zijn op verwezenlijking van de in het voorgaande omschreven situatie. Bijgevolg is het Comité ook zonder meer van oordeel dat het belang van de Gemeenschap bij het creëren van een Europese vervoersinfrastructuur die bijdraagt tot verbetering van de verkeersverbindingen binnen de Gemeenschap — met inbegrip van infrastructuurprojecten op via het grondgebied van niet-Lid-Staten als Oostenrijk, Joegoslavië en Zwitserland verlopende belangrijke hoofdroutes — ook zijn neerslag dient te vinden in een adequate financiële bijstand van de Gemeenschap.

1.3. Daarom heeft het Comité ook reeds in het verleden gepleit voor het creëren van een permanent instrument als *Infrafonds*, dat echter niet naar analogie van het Fonds voor Regionale Ontwikkeling via quota werkt, maar een meer communautair karakter zou moeten krijgen. Vaststelling van quota en toepassing van het beginsel van de „billijke tegenprestatie" zijn in dit verband minder van belang dan een meer de integratie bevorderende solidariteit.

1.4. Om te bepalen of projecten voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking komen, heeft het Comité onlangs in zijn advies over een „Experimenteel programma betreffende de vervoersinfrastructuur (Mededeling van de Commissie aan de Raad)" (5) richtsnoeren uitgewerkt die zijn onderverdeeld in een lijst van dertien hoofd- en 23 subcriteria. Aan de hand van deze lijst van criteria toetst het Comité, uitgaande van de Overwegingen, in hoeverre het voorstel van de Commissie van betekenis is en legt het daarbij, ter ondersteuning van

(1) PB nr. L 54 van 25. 2. 1978, blz. 16.
(2) PB nr. L 376 van 31. 12. 1982, blz. 10.
(3) PB nr. L 19 van 24. 1. 1983, blz. 729 (begroting 1983).
(4) PB nr. C 207 van 2. 9. 1976, blz. 9.

(5) Advies van het Comité van 28 september 1983 (PB nr. C 341 van 19. 12. 1983).

het standpunt van de Commissie, in de eerste plaats er de nadruk op dat het voorstel van 1976 gehandhaafd blijft. Na deze tot dusver vruchteloos gebleven poging om een permanent instrument te creëren en tot dusver twee meer succes beschoren „jaarinstrumenten" (10 resp. 15 miljoen Ecu) poogt de Commissie thans, met steun van het Economisch en Sociaal Comité, een middenweg te bewandelen in de vorm van een vijfjarenprogramma dat tot ultimo 1987 630 miljoen Ecu aan vastleggingskredieten omvat.

2. **Bijzondere opmerkingen**

2.1. Het Comité spreekt zijn voldoening uit over het hernieuwde initiatief van de Commissie en over het voorstel dat, hoewel het zeker voor verbetering vatbaar is, van dien aard is dat hiermede een belangrijke stap in de juiste richting kan worden gezet. Met name stemt het het Comité tot voldoening dat een programma op middellange termijn wordt voorgelegd; immers, uitsluitend door af te zien van korte-termijnmaatregelen die telkens slechts een periode van één jaar bestrijken, kan een werkelijke, duurzame bijdrage tot een EG-vervoersinfrastructuurbeleid worden geleverd.

Uitgaande van haar experimenteel programma op middellange termijn, komt de Commissie tot de slotsom dat

— de in artikel 5 van het voorstel voor een verordening aangegeven doelstellingen door een permanent programma met een looptijd van vijf jaar worden verwezenlijkt;

— de in deze periode te verwezenlijken doelstellingen precies worden aangegeven;

— de in de begroting voor 1983 uitgetrokken bedragen met behulp van een bijzondere bepaling (art. 11) worden opgebruikt en

— de in de ontwerp-begroting van 1984 uit te trekken bedragen eveneens volgens een bijzondere procedure dienen te worden verdeeld.

2.2. Los van de „bijzondere procedure" waarop het Comité elders in dit advies nog nader zal ingaan, is ongetwijfeld het positieve van het voorstel van de Commissie dat thans reeds de door het Economisch en Sociaal Comité gewenste „als een fonds werkende" permanente voorziening wordt gecreëerd, waardoor het EG-vervoerbeleid, wat de infrastructuur betreft, eindelijk met een doeltreffend werkend instrument zou worden uitgerust.

2.3. Gezien het betrekkelijk grote aandeel van de Gemeenschap in de totale financiering, nl. maximaal 40 % (bij cumulatie niet meer dan 70 % van de kosten van het project), vraagt het Comité zich evenwel af, op welke wijze de selectie van jaarlijks te stimuleren projecten zo kan geschieden dat er een „voldoende" aantal communautaire projecten overblijft waarbij nog maximaal 40 % van de kosten van deze projecten met de beperkte gelden van de Gemeenschap kan worden gefinancierd. Voorts is het Comité van oordeel dat het percentage van de financiële bijstand niet lager mag zijn dan een bepaald, nog vast te stellen minimum, zodat de financiële bijstand van de Gemeenschap nog voldoende aantrekkelijk is om infrastructuurvoorzieningen tot stand te brengen. Binnen deze grenzen voor de verlening van financiële bijstand dient bij het bepalen van het werkelijke percentage financiële bijstand niet alleen in aanmerking te worden genomen, in hoeverre aan de selectiecriteria is voldaan, met name hoe groot het „communautair belang" van de betrokken projecten is, maar ook of er een concrete mogelijkheid bestaat om de niet gedekte kosten van het project uit andere, b.v. nationale „potjes" te financieren. In geen geval mag worden besloten om telkens automatisch het hoogste percentage financiële bijstand te verlenen.

Bij het bepalen van de volgorde van prioriteit dient volgens het Comité gebruik te worden gemaakt van de „vragenlijst" die het als bijlage bij zijn advies inzake het „experimenteel programma" heeft gevoegd.

3. **Algemene opmerkingen over de artikelen**

3.1. *Artikel 1*

3.1.1. Om te beginnen constateert het Comité dat uit het voorstel van de Commissie niet ondubbelzinnig blijkt, welke projecten in het algemeen voor financiële bijstand in aanmerking komen. In dit artikel wordt gesproken van „Vervoersinfrastructuurprojecten van communautair belang als bedoeld in artikel 1 van Beschikking 78/174/EEG van de Raad van 20 februari 1978 . . .".

3.1.2. Volgens artikel 5 van het voorstel moeten de projecten om in de lijst te worden opgenomen „bijdragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en met name tot:

a) opheffing van notoire knelpunten binnen de Gemeenschap;

b) verbetering van belangrijke spoorwegverbindingen voor lange-afstandsverkeer, met name voor gecombineerd vervoer;

c) verbetering van de verbindingen tussen niet centraal gelegen Lid-Staten en de overige Lid-Staten, met inbegrip van de verbindingen via de voornaamste routes over het grondgebied van een niet-Lid-Staat;

d) verbetering van de onderlinge aansluiting van de takken van intracommunautair vervoer, in

het bijzonder voor Lid-Staten wier zee- en luchtvaart essentieel is voor hun betrekkingen met de rest van de Gemeenschap;

e) modernisering van het vaarwegennet.".

3.1.3. Het Comité heeft er nog geen idee van, hoe deze „lijst", die uiteraard lang zal zijn wanneer zij volgens bovengenoemde criteria wordt opgesteld, aan de hand van objectieve criteria zo kan worden ingekort dat voor de nog in aanmerking komende projecten nog maximaal 40 % financiële bijstand per project overblijft.

3.1.4. Bovendien constateert het Comité dat de criteria in artikel 5 van het voorstel voor een verordening en die in artikel 1 van de beschikking van 20 februari 1978 elkaar overlappen. In laatstgenoemd artikel is namelijk bepaald dat onder project van communautair belang het volgende moet worden verstaan: „ieder belangrijk project dat

— de aanleg van nieuwe verkeersverbindingen of

— het opheffen van knelpunten of

— een aanmerkelijke uitbreiding van de capaciteit van de bestaande verkeersverbindingen

beoogt en dat tot een van de volgende types behoort:

a) projecten betreffende grensoverschrijdende verkeersverbindingen,

b) projecten van een Lid-Staat die het verkeer tussen Lid-Staten of met derde landen wezenlijk beïnvloeden,

c) projecten die invloed hebben op een vorm van communautair beleid, met name het regionaal beleid,

d) projecten met nieuwe vervoertechnieken die bij intercity-verkeer over lange afstanden kunnen worden aangewend.".

De Commissie dient in deze gevallen waarin zaken elkaar overlappen, nog duidelijkheid te scheppen.

3.2. *Artikel 2*

Geen opmerkingen.

3.3. *Artikel 3*

3.3.1. Het Comité gaat in beginsel akkoord met de tekst van dit artikel, doch verwijst ten aanzien van de vraag of mede gezien de beperkte middelen waarover de Gemeenschap beschikt, de genoemde maxima, nl. 70 en 40 % aan financiële bijstand moeten worden verleend, naar haar opmerkingen dienaangaande in paragraaf 2.3.

3.4. *Artikel 4*

3.4.1. De door de Commissie overwogen nieuwe procedure waarbij Commissie, Parlement en Raad als begrotingsautoriteiten bij het opstellen van de lijst van voor financiële bijstand in aanmerking komende projecten, worden ingeschakeld, stemt het Comité zeer zeker tot voldoening.

3.4.2. Tevens acht het Comité het zeer wel mogelijk dat het bij Beschikking 78/174/EEG ingestelde Comité voor de vervoersinfrastructuur vóór het opstellen van de lijst wordt „geraadpleegd" (artikel 7).

3.4.3. Het Comité verwacht evenwel dat de Commissie een adequate procedure uitwerkt, waardoor ervoor wordt gezorgd dat de in het Economisch en Sociaal Comité vertegenwoordigde sociaal-economische kringen bij dit vooroverleg worden betrokken. Het Comité verwijst in dit verband naar paragraaf 2.2.4 van zijn advies van 28 september 1983 inzake het Experimenteel programma, waarin deze wens reeds met nadruk naar voren werd gebracht.

3.5. *Artikel 5*

Het Comité onderschrijft uitdrukkelijk de lijst van de sub a) t/m c) genoemde doelstellingen, tot wier verwezenlijking de te steunen projecten moeten bijdragen. Deze lijst lijkt volgens algemeen te stellen vervoerpolitieke eisen qua evenwicht tussen de takken van vervoer en gezien de ligging van de gebieden waarop de projecten betrekking hebben — al dan niet centraal gelegen, met inbegrip van de noodzakelijke verbindingen over het grondgebied van niet-Lid-Staten — zorgvuldig uitgebalanceerd. Deze lijst dient evenwel op de overige doelstellingen van de Commissie te worden afgestemd (zie tevens par. 3.1).

3.6. *Artikel 6*

Krachtens lid 3 van dit artikel verstrekken de Lid-Staten de Commissie alle aanvullende gegevens die de Commissie voor de evaluatie van het betrokken project zinvol acht. Naar het oordeel van het Comité dient de Commissie bij deze procedure uit te gaan van de lijst van criteria die als bijlage bij zijn advies van 28 september 1983 inzake het Experimenteel programma is gevoegd. Deze criteria dienen uiteindelijk ook bij de selectie van de projecten doorslaggevend te zijn.

3.7. *Artikel 7*

Geen opmerkingen.

3.8. *Artikel 8*

Ook uit dit artikel kan het Comité niet duidelijk opmaken met behulp van welke criteria de Commissie „aan de hand van de in artikel 4 bedoelde lijst" beslist over verlening van financiële bijstand.

3.9. *Artikelen 9 en 10*

Geen opmerkingen.

3.10. *Artikel 11*

3.10.1. De in artikel 11, lid 1, bedoelde procedure wijkt af van de normale procedure. Hieruit moet worden geconcludeerd dat de Gemeenschap voor onderstaande vier projecten „financiële bijstand" verleent, zonder dat deze projecten stuk voor stuk zijn gespecificeerd en de hierbij aangelegde criteria zijn vermeld:

3.10.1.1. Modernisering van het spoorwegknooppunt Mulhouse-Nord.

3.10.1.2. Rondweg Wexford.

3.10.1.3. Aanleg van het vak Potaschbierg — Duitse grens van de autosnelweg Luxemburg — Trier.

3.10.1.4. Modernisering van de weg Axios — brug van Gallikos.

3.10.2. Het Comité heeft tijdens de behandeling van dit onderwerp van de Commissie nieuwe gegevens ontvangen, op basis waarvan het kan vaststellen dat bij alle genoemde projecten daadwerkelijk

— duidelijke verkeersknelpunten worden doorbroken en

— deze projecten van communautair belang zijn.

Ook is een positief punt dat de geselecteerde, voor bijstand in aanmerking komende projecten een zinvolle voortzetting zijn van de projecten waarvoor in het begrotingsjaar 1982 financiële bijstand is verleend, respectievelijk deze projecten aanvullen en over het geheel genomen qua verdeling over de takken van vervoer en gebieden waarop de projecten betrekking hebben, min of meer evenwichtig zijn.

Niettemin constateert het Comité dat zulks ongetwijfeld ook geldt voor een aantal andere, niet voor financiële bijstand in aanmerking komende projecten.

3.10.3. Het Comité stelt evenwel vast dat de op de begroting voor 1983 uitgetrokken 15 miljoen Ecu, gezien de totale kosten van de vier projecten die volgens de Commissie voor financiële bijstand in aanmerking komen (ca. 92 miljoen Ecu), bij lange na niet toereikend zijn om b.v. de maximale financiële bijstand, nl. 40 %, te kunnen verlenen. Dit is zeer zeker in overeenstemming met de door het Comité in paragraaf 2.3 voorgestelde methode. Er moet evenwel voor worden gezorgd dat door de totale financiering van de in 1983 uit te voeren projecten niet de voor financiële bijstand bestemde bedragen op de begroting voor 1984 worden geblokkeerd.

3.10.4. Over de selectie van de in 1984 — en zeer zeker in de daaropvolgende jaren — te verwezenlijken projecten zal het Comité bijgevolg uitsluitend op basis van verdere gegevens een oordeel uitspreken. De Commissie dient het Comité deze gegevens op korte termijn en zo mogelijk op basis van de vragenlijst in zijn advies van 28 september 1983 (zie paragraaf 3.6) toe te zenden. Ook dienen deze gegevens betrekking te hebben op de vorm waarin en het bedrag dat de afzonderlijke projecten aan financiële bijstand zullen ontvangen.

3.10.5. In artikel 11, lid 2, is de afwijkende procedure voor 1984 geregeld. Terwijl voor 1983 van de artikelen 4 t/m 8 mag worden afgeweken, is het de bedoeling dat zulks in 1984 alleen nog maar voor de artikelen 4 t/m 7 geldt. Dit houdt in dat de Commissie dan krachtens artikel 8 over verlening van financiële bijstand beslist, terwijl de beslissing wat 1983 betreft kennelijk een zaak van de Raad is.

3.10.6. Voor het begrotingsjaar 1984 stelt de Commissie een bedrag van 105 miljoen Ecu voor (1983: 15 miljoen Ecu). Navenant langer is ook de lijst van infrastructuurprojecten, waarbij het opnieuw frapperend is dat een accent wordt gelegd op infrastructuurprojecten in Griekenland (artikel 11, lid 2, sub a)), zonder dat echter in dit geval wordt verwezen naar de in artikel 5 genoemde criteria.

3.10.7. Dit is wèl het geval bij de in lid 2, sub b), genoemde projecten, waarbij als motivering telkens uitdrukkelijk naar de in artikel 5 genoemde afzonderlijke criteria wordt verwezen. Dit is echter weer niet het geval bij lid 2, sub c).

3.10.8. Resumerend kan over artikel 11 worden opgemerkt dat de indruk kan ontstaan — stellig bij gebrek aan meer informatie — dat de projecten in artikel 11, lid 1 en lid 2, sub a) en c), vooral uit politieke overwegingen zijn geselecteerd.

3.10.9. Dit lijkt echter niet op te gaan voor de in lid 2, sub b), bedoelde projecten. Uit de verwijzing naar twee uiteenlopende criteria van artikel 5 krijgt men althans de indruk dat getracht is objectieve argumenten aan te voeren voor de verlening van financiële bijstand.

3.11. *Artikel 12*

Geen opmerkingen.

3.12. *Financieel memorandum*

3.12.1. Uit dit financieel memorandum blijkt dat het onderhavige voorstel voor een verordening noodzakelijk is, omdat de uitgetrokken bedragen voor infrastructuurprojecten van communautair belang zijn ingedeeld bij de niet-verplichte uitgaven. Bijgevolg „vereist de uitvoering van de in de begroting opgenomen kredieten voor wezenlijke nieuwe communautaire acties de voorafgaande vaststelling van een basisverordening" (1).

(1) Zie PB nr. C 194 van 28. 7. 1982, blz. 3 (gezamenlijke verklaring van het Europese Parlement, de Raad en de Commissie betreffende verschillende maatregelen ter verzekering van een beter verloop van de begrotingsprocedure, Brussel 30 juni 1982).

3.12.2. Voorts is de Commissie in dit financieel memorandum van oordeel dat, dank zij de tot dusver gemaakte vorderingen bij de behandeling van vraagstukken in verband met de ontwikkeling van een verkeerswegennet van communautair belang, een serie projecten kan worden geselecteerd die in een eerste fase voor financiële bijstand in aanmerking komt.

4. **Conclusies**

Het Comité *stelt resumerend* dat het, behoudens voorgaande opmerkingen, een zeer positief standpunt inneemt ten aanzien van het voorstel van de Commissie.

Gedaan te Brussel, 26 oktober 1983.

De Voorzitter
van het Economisch en Sociaal Comité
François CEYRAC

Advies inzake een Mededeling van de Commissie aan de Raad getiteld „Nieuwe regeling voor cokeskolen en cokes bestemd voor de ijzer- en staalindustrie in de Gemeenschap"

De tekst waarop de adviesaanvrage betrekking heeft is bekendgemaakt in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* nr. C 132 van 19 mei 1983, blz. 4.

A. JURIDISCHE GRONDSLAG VAN HET ADVIES

Op 5 mei 1983 heeft de Raad besloten het Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig de bepalingen van artikel 198 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap over bovengenoemd voorstel te raadplegen.

B. ADVIES VAN HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ

Het Economisch en Sociaal Comité heeft beraadslaagd over zijn advies inzake voornoemd onderwerp tijdens zijn op 26 en 27 oktober 1983 te Brussel gehouden 211e zitting.

Dit advies luidt als volgt:

HET ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ,

Gezien het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, in het bijzonder artikel 198,

Gezien de adviesaanvrage van de Raad van de Europese Gemeenschappen d.d. 5 mei 1983 inzake de Mededeling van de Commissie aan de Raad getiteld „Nieuwe regeling voor cokeskolen en cokes bestemd voor de ijzer- en staalindustrie in de Gemeenschap" (1),

(1) PB nr. C 132 van 19. 5. 1983.