heder som schweiziske foretagender, hvilket også skal gælde aktiviteter med tilknytning til den egentlige forsikringsvirksomhed, såsom investeringer, skattemæssig ligebehandling osv. (jf. overenskomstens artikel 4).

2.2.2. Den sikkerhed i økonomisk henseende, som Schweiz står for, kan meget vel få ikke blot schweiziske virksomheder, men især EF-virksomheder til at anbringe større tilgodehavender i Schweiz (især den frie formue, der udgør solvensmargenen), således at medlemsstaterne berøves pengemidler, som i dag indgår i deres økonomier.

Endvidere kan man stille det spørgsmål, om gennemførelse af overenskomsten, således som den er opstillet i det foreliggende udkast, ikke kan risikere at få visse negative følgevirkninger for beskæftigelsen i EF.

2.2.3. Der kan ikke herske tvivl om, at de kantonale monopoler, som unddrager forsikringsselskaberne en stor del af brandforsikringsmarkedet, rejser et omtåleligt problem og er til skade for EF-virksomhederne. Disse monopoler, som dækker så godt som hele Schweiz, afstedkommer en skævhed, som ikke i øjeblikket opvejes på anden vis. Disse kantonale monopoler henhører som bekendt ikke under forbundsstaten i henhold til den schweiziske grundlov, og det er utænkeligt, at EF skulle få Schweiz til at ændre sin grundlov.

2.3. Man må ikke overse, at EF-direktivet kan ændres. Ændringer og fremtidige tilføjelser vil få direkte indvirkning på overenskomster med tredjelande. Enhver overenskomst bør derfor indeholde passende revisionsbestemmelser, så der kan foretages ændringer, når en ny situation opstår. Den foreliggende overenskomst indeholder ganske vist en revisionsklausul (artikel 38), men et større problem vedbliver dog at bestå, især med hensyn til forslaget til andet direktiv om direkte forsikring bortset fra livsforsikring, som på én gang ændrer 1973-direktivet og indeholder regler om frie tjenesteydelser; direktivet er dog endnu ikke vedtaget af Rådet. Som eksempel kan nævnes det nuværende tilsyn med de almindelige og særlige forsikringsbetingelser samt takster.

2.4. Skal overenskomsten fungere på for de kontraherende parter tilfredsstillende vilkår, er den nødt til at bygge på effektivt samarbejde mellem tilsynsmyndighederne i de kontraherende lande.

Af hensyn til passende og harmonisk gennemførelse af overenskomsten, bør de nærmere regler for et sådant samarbejde nedfældes i selve overenskomsten.

3. Kan der ikke gives et tilfredsstillende svar på samtlige disse grundlæggende spørgsmål, finder Udvalget det for tidligt at ratificere en overenskomst som den foreslåede.

Bruxelles, den 26. oktober 1983.

François CEYRAC

Formand for

Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om forslag til Rådets forordning (EØF) om ydelse af finansiel støtte inden for rammerne af et flerårigt program for transportinfrastruktur

Den tekst, som har været genstand for udtalelsen, er endnu ikke offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende.*

A. UDTALELSENS JURIDISKE GRUNDLAG

Rådet besluttede den 25. august 1983, i medfør af artikel 75, stk. 1, litra c), i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, at høre Det økonomiske og sociale Udvalg om det nævnte emne.

B. DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALGS UDTALELSE

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 211. plenarforsamling afholdt i Bruxelles den 26. og 27. oktober 1983 sin udtalelse om det nævnte emne.

Udtalelsens ordlyd er følgende:

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG HAR —

under henvisning til EØF-traktatens artikel 75, stk. 1, litra c),

under henvisning til Rådets beslutning af 25. august 1983 om at anmode om Udvalgets udtalelse om ovennævnte forslag,

under henvisning til beslutning truffet af Udvalgets formand den 7. september 1983 om at pålægge Afdelingen for transport og kommunikation at udarbejde udtalelse herom,

under henvisning til afdelingens udtalelse vedtaget på det 152. møde den 12. oktober 1983,

under henvisning til mundtlig beretning aflagt af ordføreren, Kurt Plank, (forretningsordenens artikel 29),

under henvisning til forhandlingerne på den 211. plenarforsamling den 26. og 27. oktober 1983, mødet den 26. oktober 1983,

under henvisning til Udvalgets tidligere udtalelser om infrastrukturproblematikken, navnlig udtalelserne om forslag til Rådets forordning (EØF) om støtte til transportinfrastrukturprojekter af interesse for Fællesskabet [1], Kommissionens memorandum om Fællesskabets rolle i udviklingen af transportinfrastrukturerne [2], rapport om flaskehalse [3] og forslag til Rådets forordning (EØF) om en begrænset foranstaltning for transportinfrastruktur [4],

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 3600/82 af 30. december 1982 om ydelse af begrænset støtte til transportinfrastrukturer [5],

under henvisning til Udvalgets tidligere arbejde på området, navnlig udtalelsen om meddelelse fra Kommissionen til Rådet om forsøgsprogram vedrørende transportinfrastruktur [6], og

ud fra følgende betragtninger:

1. Alle institutionerne, ikke mindst Rådet, har i årevis med regelmæssige mellemrum indtrængende understreget betydningen af en EF-infrastrukturpolitik.

2. Der holdes intet transportministerrådsmøde, uden at dette spørgsmål er på dagsordenen. Men sagens akter lægges hver gang til side igen, og med stadige pålæg til Kommissionen om at udarbejde nye studier og rapporter går en masse tid, som kunne være anvendt bedre.

3. Fremtidig udbygning og modernisering af transportinfrastrukturerne er i høj grad afhængig af medlemsstaternes og Rådets politiske vilje til at prioritere anvendelsen af midler til investering. Hvad det angår ville det betyde en effektiv styrkelse, om der skabtes nye finansieringsformer, herunder navnlig et egnet EF-finansieringsinstrument (Infrafond).

4. I 1976 fik Rådet forelagt forslag til Rådets forordning (EØF) om støtte til transportinfrastrukturprojekter af interesse for Fællesskabet [1]; i 1980 blev det ved hjælp af et ændringsforslag [2] udvidet til også at omfatte infrastrukturprojekter af interesse for Fællesskabet, beliggende på tredjelandes område. Udvalget har afgivet udtalelse om begge disse forslag [3].

---

[1] EFT nr. C 56 af 7. 3. 1977, s. 83 og EFT nr. C 300 af 18. 11. 1980, s. 1.
[2] EFT nr. C 138 af 9. 6. 1981, s. 61.
[3] EFT nr. C 138 af 9. 6. 1981, s. 61.
[4] EFT nr. 296 af 12. 11. 1982, s. 5.
[5] EFT nr. L 376 af 31. 12. 1982, s. 10.
[6] Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse af 28. 9. 1983 (EFT nr. C 341 af 19. 12. 1983).
[1] EFT nr. C 207 af 2. 9. 1976, s. 9.
[2] EFT nr. C 89 af 10. 4. 1980, s. 4.
[3] EFT nr. C 56 af 1. 3. 1977, s. 83 og EFT nr. C 300 af 18. 11. 1980, s. 1.

5. Hidtil har Rådet kun truffet to konkrete beslutninger på området, nemlig Rådets beslutning 78/174/EØF af 20. februar 1978 om indførelse af en konsultationsprocedure og om nedsættelse af et udvalg for transportinfrastruktur ([1]) og Rådets forordning (EØF) nr. 3600/82 af 30. december 1982 om ydelse af begrænset støtte til transportinfrastrukturer ([2]). Denne forordning indebar, at der af EF's 1982-budget stilledes 10 mio ECU til rådighed for transportinfrastrukturprojekter, hvilket beløb er kommet til udbetaling i 1983 ([3]).

6. Fællesskabets budget for 1983 rummer yderligere forpligtelsesbevillinger på 15 mio ECU, som skal modsvares af betalingsbevillinger på 3 mio ECU i 1983. Over for forpligtelsesbevillinger på i alt 25 mio ECU for årene 1982/1983 vil der dermed stå samlede betalingsbevillinger på 13 mio. Det hertil nødvendige retsinstrument fra Rådet, som har del i budgetmyndigheden, foreligger imidlertid ikke endnu.

7. Kommissionen tilsigter med det foreliggende forslag, uden at opgive principperne i forslaget fra 1976 ([4]) at udvikle en metode, som gør det muligt at skabe en snæver forbindelse mellem budgetprocessen og den proces, hvorved der træffes beslutning om ydelse af finansiel støtte.

8. Efter Kommissionens opfattelse kan dette mål nås ved, at Rådet hvert år på forslag af Kommissionen og efter høring af Europa-Parlamentet vedtager en liste over støtteværdige projekter. Denne liste skal ifølge Kommissionen udarbejdes ud fra de i forordningsforslagets artikel 5 opstillede målsætninger.

9. Kommissionen ser ingen mulighed for at anvende den foreslåede procedure allerede for årene 1983 og 1984. Uanset artiklerne 4 til 8 (angående 1984 dog kun artiklerne 4 til 7) yder Fællesskabet derfor i disse to år finansiel støtte til konkrete projekter, der allerede ligger fast —

enstemmigt

VEDTAGET FØLGENDE UDTALELSE:

1. Generelle bemærkninger

1.1. Ifølge Udvalgets opfattelse burde der forlængst have været iværksat en fælles transportinfrastrukturpolitik i EF. Skabelsen af et fælles internt marked og dermed også et fælles transportmarked forudsætter tilstedeværelsen af indbyrdes afpassede transportnet, som ikke lægger hindringer i vejen for de naturlige trafikstrømme og langt mindre tillader, at der opstår flaskehalse. Nettenes tekniske og økonomiske dimensionering, omladningskapaciteten, overgangene mellem nettene må med andre ord indrettes således, at både nær- og fjerntransporten kan afvikles gnidningsløst.

1.2. Derfor støtter Udvalget på ny så kraftigt som muligt Kommissionens bestræbelser på at virkeliggøre dette mål. Det er følgelig også fuldt ud af den opfattelse, at Fællesskabets interesse i at få tilvejebragt en europæisk transportinfrastruktur, der kan bidrage til at forbedre trafikforbindelserne i Fællesskabet — herunder infrastrukturprojekter, der dækker hovedstrækningerne gennem tredjelande som Østrig, Jugoslavien og Schweiz — også må give sig udtryk i finansiel støtte dertil fra Fællesskabets side.

1.3. Derfor har Udvalget allerede tidligere foreslået, at der oprettes et varigt instrument i form af en Infrafond, der imidlertid ikke som Regionalfonden skal operere med kvoter, men skal udformes mere efter fællesskabsprincipper. Kvoter og »juste retour« skal spille en mindre rolle end integrationsvenlig solidaritet.

1.4. For så vidt angår udvælgelsen af projekter, der bør støttes af EF, opstillede Udvalget for nylig nogle hovedretningslinjer i sin udtalelse om meddelelse fra Kommissionen til Rådet om forsøgsprogram vedrørende transportinfrastruktur ([5]), som indeholdt 13 hovedkriterier og 23 underordnede kriterier. Udvalget har nu på basis af disse kriterier og ud fra det i »betragtningerne« fremførte foretaget en vurdering af den betydning, der må tillægges Kommissionens forslag, og den gør først og fremmest opmærk-

([1]) EFT nr. L 54 af 25. 2. 1978, s. 16.
([2]) EFT nr. L 376 af 31. 12. 1982, s. 10.
([3]) EFT nr. L 19 af 24. 1. 1983, s. 729 (Budgettet for 1983).
([4]) EFT nr. C 207 af 2. 9. 1976, s. 9.
([5]) Det økonomiske og sociale Udvalgs udtalelse af 28. september 1983. (EFT nr. C 341 af 19. 12. 1983).

som på, at den støtter Kommissionen i, at forslaget fra 1976 skal opretholdes. Efter dette hidtil resultatløse forsøg på at tilvejebringe et permanent instrument samt udformningen af de to mere effektive »årsinstrumenter« henholdsvis 10 og 15 mio ECU), forsøger Kommissionen nu med Udvalgets støtte at vælge en mellemløsning med et femårs-program, der indeholder forpligtelsesbevillinger svarende til 630 mio ECU indtil udgangen af 1987.

2. **Særlige bemærkninger**

2.1. Udvalget hilser med glæde Kommissionens fornyede initiativ samt det fremlagte forordningsforslag. Forslaget kan, selv om der klart er mulighed for at forbedre det, betyde et vigtigt skridt i den rigtige retning. Udvalget er navnlig tilfreds med, at der forelægges et mellemfristet program, thi kun ved at nå videre end de kortfristede, altid ét-årige, foranstaltninger, kan der ydes et virkeligt og varigt bidrag til den europæiske transportinfrastrukturpolitik.

Set i lyset af sit mellemfristede forsøgsprogram drager Kommissionen følgende konklusioner:

— målsætningerne i forslagets artikel 5 bør virkeliggøres gennem en aktion, der strækker sig over fem år;

— de målsætninger, der skal opfyldes i løbet af dette tidsrum, bør nøje defineres;

— midlerne på 1983-budgettet bør anvendes i medfør af en særlig bestemmelse (artikel 11);

— de midler, der afsættes på 1984-budgettet, bør ligeledes fordeles efter en særlig procedure.

2.2. Uanset »den særlige procedure«, som Udvalget nedenfor skal kommentere nærmere, så fortjener Kommissionens forslag afgjort den ros, at der allerede nu tilvejebringes det permanente »fondslignende« instrument, som anbefaledes af Det økonomiske og sociale Udvalg, hvormed EF's transportpolitik omsider kommer til at råde over et effektivt instrument på infrastrukturområdet.

2.3. Fællesskabets relativt høje andel i den samlede finansiering, nemlig indtil 40 % (sammen med andre former for støtte ikke over 70 % af udgifterne til projektet), får Udvalget til at spørge, hvordan de projekter, der hvert år skal have støtte, kan udvælges på en sådan måde, at Fællesskabets begrænsede midler kan skaffe et tilstrækkeligt antal projekter en støtte på indtil disse 40 %. Udvalget er i øvrigt også af den opfattelse, at støtten for at kunne udgøre en tilstrækkelig tilskyndelse til at gennemføre de pågældende infrastrukturforanstaltninger ikke bør ligge under en nærmere fastsat minimumssats. Inden for tilskudsrammen bør den faktiske støttesats fastsættes under hensyntagen til, i hvilken grad udvælgelseskriterierne er opfyldt, herunder ikke mindst hvor stor det enkelte projekts betydning for Fællesskabet er; men det bør også spille ind, hvilke muligheder der er for at foretage restfinansieringen med midler andetsteds fra, f.eks. fra nationale kilder. Under ingen omstændigheder bør den maksimale støttesats anvendes automatisk.

Udvalget finder, at man ved opstillingen af prioriteringsrækkefølgen bør inddrage det spørgeskema, som det vedføjede sin udtalelse om forsøgsprogrammet.

3. **Særlige bemærkninger til de enkelte artikler**

3.1. *Artikel 1*

3.1.1. Udvalget konstaterer til indledning, at det ikke med sikkerhed fremgår af kommissionsdokumentet, hvilke projekter der generelt er støtteværdige. Artikel 1 taler om »sådanne transportinfrastrukturprojekter af betydning for Fællesskabet, som er omhandlet i artikel 1 i Rådets beslutning 78/174/EØF af 20. februar 1978«.

3.1.2. Ifølge forslagets artikel 5 skal projekterne for at blive optaget på listen »bidrage til virkeliggørelse af målene for den fælles transportpolitik og især til:

a) fjernelse af åbenbare flaskehalse i Fællesskabet;

b) forbedring af jernbanetransporten på forbindelser, der er af betydning for fjerntrafikken, herunder for kombineret transport;

c) forbedring af forbindelserne mellem de perifert beliggende lande og resten af Fællesskabet via hovedruterne, herunder ruter, der går gennem tredjelande;

d) forbedring af den indbyrdes forbindelse mellem de forskellige transportformer inden for Fælles-

skabet, særlig for så vidt angår medlemsstater, hvis samkvem med resten af Fællesskabet afhænger af udviklingen af sø- og lufttransport;

e) modernisering af det indre vandvejssystem.

3.1.3. Udvalget kan ikke forestille sig, hvordan »listen« — der selvsagt bliver lang, når den skal opstilles efter ovennævnte retningslinjer — ved hjælp af objektive kriterier skal kunne afkortes sådan, at der i givet fald kan blive tale om et finansieringstilskud på indtil 40 % til de projeter, der bliver tilbage.

3.1.4. Desuden konstaterer Udvalget, at kriterierne i forslagets artikel 5 overlapper kriterierne i artikel 1 i Rådets beslutning af 20 februar 1978. Der hedder det nemlig: »I denne beslutning forstås ved »projekt af betydning for Fællesskabet«: ethvert større projekt, som har til formål:

— at skabe nye samfærdselsveje, eller

— at fjerne en flaskehals, eller

— væsentligt at forøge de eksisterende samfærdselsvejes kapacitet,

og som tilhører en af følgende kategorier:

a) projekter vedrørende grænseoverskridende samfærdselsveje;

b) projekter inden for en medlemsstat, der har en væsentlig indflydelse på trafikken mellem medlemsstaterne eller til tredjelande;

c) projekter, der har indvirkning på fællesskabspolitikken, herunder særlig regionalpolitikken;

d) projekter, der forudsætter anvendelse af nye former for transportteknik, som vil kunne anvendes på langdistanceforbindelser fra by til by.«

Kommissionens redegørelse for disse overlapninger er fortsat påkrævet.

3.2. *Artikel 2*

Ingen bemærkninger.

3.3. *Artikel 3*

3.3.1. Udvalget er i princippet indforstået med indholdet i artikel 3, men henviser dog til redegørelsen i pkt. 2.3, for så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt satserne på henholdsvis 70 % og 40 % skal udnyttes helt, når man tager Fællesskabets begrænsede midler i betragtning.

3.4. *Artikel 4*

3.4.1. Udvalget kan ganske tilslutte sig den nye procedure, Kommissionen foreslår, nemlig at Kommissionen, Parlamentet og Rådet som budgetmyndigheder inddrages i opstillingen af listen over støtteværdige projekter.

3.4.2. Det kan også udmærket forestille sig, at Udvalget for Transportinfrastruktur, der er nedsat ved beslutning 78/174/EØF, »konsulteres« (Artikel 7).

3.4.3. Det regner under alle omstændigheder med, at Kommissionen vil finde frem til en passende procedure, således at der skabes sikkerhed for, at de forskellige samfunds- og erhvervskredse, som er repræsenterede i Det økonomiske og sociale Udvalg, medinddrages i den indledende rådgivningsprocedure. Det henviser i denne forbindelse til pkt. 2.2.4 i udtalelsen om forsøgsprogrammet af 28. september 1983, hvor dette spørgsmål også blev udtrykkeligt understreget.

3.5. *Artikel 5*

Udvalget er helt enig i listen over målsætninger i litra a) til c), som de støttede projekter skal bidrage til at opfylde. Listen forekommer at være omhyggeligt afvejet, når man betænker de generelle krav til transportpolitikken, for så vidt angår transportformernes koordinering og projekternes geografiske placering, såvel i centralt beliggende som perifere områder, herunder også behovet for at passere tredjelande. Listen bør dog afpasses efter Kommissionens øvrige målsætninger (jf. tillige pkt. 3.1).

3.6. *Artikel 6*

Ifølge artikel 6, stk. 3, meddeler medlemsstaterne Kommissionen alle yderligere oplysninger, som denne skønner relevante med henblik på vurdering af projektet. Udvalget finder, at Kommissionen i den forbindelse bør anvende den kriterieliste, der er vedføjet som bilag til dets udtalelse af 28. september 1983 om forsøgsprogrammet vedrørende transportinfrastruktur. Disse kriterier bør endelig også spille en afgørende rolle ved projektudvælgelsen.

3.7. *Artikel 7*

Ingen bemærkninger.

3.8. *Artikel 8*

Heller ikke af artikel 8 fremgår det, ved hjælp af hvilke kriterier Kommissionen »på grundlag af den i artikel 4 nævnte liste« træffer afgørelse om tildeling af den finansielle støtte.

3.9. *Artikel 9 og 10*

Ingen bemærkninger.

3.10. *Artikel 11*

3.10.1. Artikel 11, stk. 1, omhandler en procedure, der afviger fra den normale. Det fremgår, at Fællesskabet yder finansiel støtte til nedennævnte fire projekter, uden at denne støtte specificeres nærmere, og uden at det angives, hvilke kriterier projekterne er udvalgt efter:

3.10.1.1. modernisering af jernbaneknudepunktet Mulhouse-Nord;

3.10.1.2. omfartsvej ved Wexford;

3.10.1.3. anlæg af afsnittet fra Potaschbierg til den tyske grænse af motorvejen Luxembourg-Trier;

3.10.1.4. udbygning af landevejen fra Axios til Gallikos-broen.

3.10.2. Under drøftelserne har Kommissionen givet Udvalget noget materiale, således at den har haft mulighed for at konstatere, at alle nævnte projekter i praksis:

— fjerner velkendte flaskehalse, og

— har betydning for EF.

Det må tillige erkendes, at de projekter, som er udvalgt som støtteberettigede, udgør en fornuftig videreførelse eller udvidelse af de projekter, som der blev ydet støtte til i budgetåret 1982, samt at opdelingen på transportformer og den geografiske opdeling alt i alt er velafbalanceret.

Udvalget fastslår dog, at disse synspunkter også må forventes at passe på en række yderligere ikke-støtteberammede projekter.

3.10.3. Udvalget må imidlertid slå fast, at de på 1983-budgettet afsatte 15 mio ECU langt fra er nok til at opbruge den maksimale støtteramme på 40 %, idet der regnes med samlede omkostninger på ca. 92 mio ECU til de fire projekter, som Kommissionen foreslår, at der ydes støtte til. Dette ligger helt på linje med den fremgangsmåde, som Udvalget foreslog i punkt 2.3. Der må imidlertid stilles garanti for, at den samlede finansiering af de projekter, som var berammet for 1983, ikke blokerer de støttemidler, som afsættes i 1984-budgettet.

3.10.4. Udvælgelen af 1984-projekterne — og ikke mindst projekterne i de efterfølgende år — vil Udvalget derfor først se nærmere på, når der foreligger yderligere oplysninger. Kommissionen bør snarest, og så vidt muligt på basis af listen over spørgsmål i Udvalgets udtalelse af 28. september 1983 (jf. punkt 3.6), fremlægge disse nærmere oplysninger tillige med nærmere angivelse af, på hvilken måde og med hvilket beløb der skal ydes støtte til de enkelte projekter.

3.10.5. Artikel 11, stk. 2, indeholder den afvigende procedure for året 1984. For året 1983 ses der bort fra artikel 4 til 8; for 1984's vedkommende derimod kun fra artikel 4 til 7. Det vil med andre ord sige, at da træffer Kommissionen i henhold til artikel 8 afgørelse om tildeling af den finansielle støtte, mens afgørelsen angående 1983 åbenbart ligger hos Rådet.

3.10.6. For regnskabsåret 1984 regner Kommissionen med bevillinger på 105 mio ECU (mod 15 mio i 1983). Svarende hertil er listen over infrastrukturprojekter også længere, og man bemærker, at der lægges særlig vægt på projekter i Grækenland (artikel 11, stk. 2, litra a)), uden at der dog i den forbindelse henvises til kriterierne i artikel 5.

3.10.7. Anderledes forholder det sig med projekterne under artikel 11, stk. 2, litra b), hvor der hver gang som begrundelse udtrykkelig henvises til kriterierne i artikel 5. Men ved artikel 11, stk. 2, litra c), er dette igen ikke tilfældet.

3.10.8. Sammenfattende kan det siges om artikel 11, at man kan få det indtryk — som dog formentlig skyldes manglende viden — at projekterne under artikel 11, stk. 1, og stk. 2, litra a) og c), først og fremmest er valgt af politiske grunde.

3.10.9. Angående artikel 11, stk. 2, litra b), ser det anderledes ud. Her henvises der i alle tilfælde til to forskellige kriterier fra artikel 5, og det giver i det mindste det indtryk, at man har søgt efter en saglig begrundelse for støtten.

3.11. *Arikel 12*

Ingen bemærkninger.

3.12. *Finansieringsoversigt*

3.12.1. Af den vedføjede finansieringsoversigt fremgår det, at forordningsforslaget er nødvendigt, fordi midlerne til infrastrukturprojekter af betydning for Fællesskabet er klassificeret som ikke-obligatoriske udgifter. Derfor forholder det sig sådan, at »anvendelse af bevillinger på budgettet til nye væsentlige EF-foranstaltninger betinges af forudgående vedtagelse af en grundforordning herom« (1).

(1) EFT nr. C 194 28. 7. 1982, s. 3 (Fælles erklæring fra Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om forskellige foranstaltninger til sikring af en bedre afvikling af budgetproceduren, udfærdiget i Bruxelles den 30. juni 1982).

3.12.2. Endvidere giver Kommissionen udtryk for, at forløbet af undersøgelsen af de spørgsmål, som er forbundne med udbygningen af et net af samfærdselsveje af betydning for Fællesskabet, må gøre det muligt at vælge en række projekter, som i første omgang vil kunne komme i betragtning til finansieringsstøtte.

4. Konklusion

Udvalget konkluderer, at den med forbehold af ovenstående bemærkninger stiller sig yderst positivt til Kommissionens forslag.

Bruxelles, den 26. oktober 1983.

François CEYRAC
Formand for
Det økonomiske og sociale Udvalg

Udtalelse om meddelelse forelagt Rådet af Kommissionen om den nye ordning for kokskul og koks til Fællesskabets stålindustri

Den tekst, som har været genstand for udtalelsen, er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 132 af 19. maj 1983, side 4.

A. UDTALELSENS JURIDISKE GRUNDLAG

Rådet besluttede den 5. maj 1983, i medfør af artikel 198 i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, at høre Det økonomiske og sociale Udvalg om det nævnte emne.

B. DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALGS UDTALELSE

Det økonomiske og sociale Udvalg vedtog på sin 211. plenarforsamling afholdt i Bruxelles den 26. og 27. oktober 1983 sin udtalelse om det nævnte emne.

Udtalelsens ordlyd er følgende:

DET ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 198,

under henvisning til anmodning af 5. maj 1983 fra Rådet for De europæiske Fællesskaber om Udvalgets udtalelse om meddelelse forelagt Rådet af Kommissionen om den nye ordning for kokskul og koks til Fællesskabets stålindustri (1),

(1) EFT nr. C 132 af 19. 5. 1983.