

Édition
de langue française

Communications et informations

Sommaire

I *Communications*

.....

II *Actes préparatoires*

Comité économique et social

Avis sur une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 78/176/CEE du 20 février 1978 relative aux déchets provenant de l'industrie du dioxyde de titane ... 1

Avis sur une proposition de révision en 1983 du programme pluriannuel de recherche (1980 - 1983) du Centre commun de recherche 2

Avis sur une proposition de la Commission au Conseil portant fixation du système des préférences tarifaires généralisées de la Communauté pour la période 1983 - 1985 et portant ouverture du régime applicable en 1983 4

Avis sur le onzième rapport sur la politique de concurrence de la Commission des Communautés européennes 6

Avis sur la politique des transports de la Communauté européenne dans les années 80 9

Avis sur les

— proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets de démonstration dans les domaines de l'exploitation des sources énergétiques alternatives, des économies d'énergie et de la substitution des hydrocarbures

— proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets pilotes industriels et de démonstration dans le domaine de la liquéfaction et gazéification des combustibles solides 15

II

(Actes préparatoires)

COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Avis sur une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 78/176/CEE du 20 février 1978 relative aux déchets provenant de l'industrie du dioxyde de titane

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 196 du 30 juillet 1982, page 6.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 23 juillet 1982, de consulter, conformément aux dispositions des articles 100 et 235 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 201^e session plénière, tenue à Bruxelles les 27 et 28 octobre 1982.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 100 et 235,

vu la demande d'avis du Conseil des Communautés européennes en date du 23 juillet 1982 sur la proposition de directive du Conseil modifiant la directive 78/176/CEE du 20 février 1978 relative aux déchets provenant de l'industrie du dioxyde de titane ⁽¹⁾,

vu la décision de son bureau, du 13 octobre 1982 et ratifiée par le Comité le 27 octobre 1982, de charger un rapporteur général de l'élaboration d'un avis en la matière, conformément à l'article 18 du règlement intérieur,

vu le rapport oral présenté par M. Romoli, rapporteur général,

vu ses délibérations lors de sa 201^e session plénière, des 27 et 28 octobre 1982, séance du 27 octobre 1982,

vu son avis sur la proposition de directive du Conseil relative aux modalités de surveillance et de contrôle des

milieux concernés par les rejets provenant de l'industrie du dioxyde de titane ⁽²⁾,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité:

1. Le Comité constate que, aux termes de la directive initiale 78/176/CEE, les États membres devaient établir des programmes nationaux de réduction progressive de la pollution provoquée par les rejets provenant de l'industrie du dioxyde de titane. Les États membres devaient faire rapport à la Commission sur l'état d'avancement des travaux en la matière avant le 1^{er} juillet 1980, de manière à lui permettre de présenter au Conseil, dans un délai de six mois, des propositions d'harmonisation de ces programmes. Ainsi, les États membres auraient dû être en mesure de mettre en œuvre lesdits programmes avant le 1^{er} janvier 1982 au plus tard.

2. Le Comité constate en outre, d'une part, que les États membres ont pris du retard dans la transmission de leurs programmes nationaux et, d'autre part, que les informations communiquées ont été jugées par la Com-

⁽¹⁾ JO n° C 196 du 30. 7. 1982, p. 6.

⁽²⁾ JO n° C 230 du 10. 9. 1981, p. 5.

mission insuffisantes pour lui permettre de présenter au Conseil des propositions satisfaisantes concernant l'harmonisation des programmes en question. La Commission s'est donc trouvée dans l'obligation de demander aux États membres des suppléments d'information, ce qui a eu pour effet de rendre impossible le respect des délais fixés par la directive initiale.

3. Le Comité approuve les propositions de la Commission visant à prolonger jusqu'au 30 octobre 1982 le délai fixé pour la présentation d'une proposition d'har-

monisation des programmes nationaux et à reporter du 1^{er} janvier 1982 au 1^{er} juin 1983 la date limite de démarrage de ces programmes.

4. Le Comité regrette toutefois que les États membres n'aient pas mis en forme et transmis à la Commission les informations demandées avant la date limite prévue par la directive initiale. Le Comité invite instamment la Commission à agir, en ce qui concerne l'harmonisation des programmes nationaux, dans les délais fixés par la nouvelle proposition de directive.

Fait à Bruxelles, le 27 octobre 1982.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

Avis sur une proposition de révision en 1983 du programme pluriannuel de recherche (1980 – 1983) du Centre commun de recherche

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 315 du 1^{er} décembre 1982, page 16.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 19 août 1982 de consulter, conformément aux dispositions de l'article 18 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 201^e session plénière, tenue à Bruxelles les 27 et 28 octobre 1982.

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 en date du 19 août 1982 des Communautés européennes sur la proposition de révision en 1983 du programme pluriannuel de recherche (1980 – 1983) du Centre commun de recherche,
vu son règlement intérieur, et notamment son article 18,
vu la décision prise par son bureau, le 13 octobre 1982, de désigner un rapporteur général pour l'élaboration de cet avis,
vu son avis sur le programme pluriannuel (1980 – 1983) du Centre commun de recherche ⁽¹⁾,

vu le projet d'avis et le rapport présentés par M. von der Decken, rapporteur général,
vu ses délibérations lors de sa 201^e session plénière, des 27 et 28 octobre 1982 (séance du 27 octobre 1982),

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité moins 1 abstention:

1. Compte tenu des délais très courts et étant donné que la demande d'avis est intervenue précisément au moment du renouvellement de ses membres, le Comité regrette vivement de ne pas être en mesure d'examiner et de discuter en détail le document comme l'exigerait le sujet traité. En tout état de cause, c'est le programme global du Centre commun de recherche dans son ensemble qui devrait être très fortement modifié au cours de la dernière année de la période initialement fixée. Ces

(1) JO n° C 297 du 28. 11. 1979.

modifications ont une telle portée que leur incidence s'étendra sur le nouveau programme 1984-1987 et au-delà. C'est pourquoi le Comité économique et social ne peut prendre position que sur quelques points d'importance mineure et doit reporter la discussion détaillée au moment de l'examen du programme 1984-1987 qui aura lieu au printemps 1983.

2. Dans son avis sur le programme 1979-1983 en cours de réalisation, le Comité s'était félicité de l'intention de la Commission d'éliminer progressivement la prépondérance de la partie nucléaire du programme du Centre commun de recherche sur la partie non nucléaire, tout en étant alors conscient de la difficulté de procéder dans la pratique à un tel redéploiement étant donné que les établissements de recherche sont nés presque exclusivement d'objectifs nucléaires (Euratom). Le Comité regrette que cette tendance soit à présent interrompue, ce qui semble inévitable en raison de l'importance et de l'ampleur du projet Super-Sara.

3. Le Comité se félicite de ce que le projet Super-Sara semble être bien défini et de ce que les spécialistes lui aient reconnu une place importante dans le cadre de la grande coopération internationale dans ce domaine. Il est en effet très important, notamment en raison du grand nombre de réacteurs à eau légère exploités actuellement en Europe, de mieux comprendre encore le déroulement éventuel d'accidents hautement improbables, mais pouvant avoir des effets considérables.

4. Le Comité regrette que, en raison de l'ampleur et de l'importance du projet Super-Sara, il soit devenu nécessaire de procéder à des suppressions d'activités dans le programme «sûreté des réacteurs» et dans la gestion du combustible nucléaire. Ces suppressions sont contestées et mettent en danger l'équilibre du programme.

5. Le Comité se réjouit de l'intention de la Commission de compartimenter le projet Super-Sara en phases bien définies, la décision de passer d'une phase à l'autre devant intervenir au fur et à mesure sur la base de données détaillées et d'informations suffisantes. Le Comité invite toutefois la Commission à veiller à ce que les décisions nécessaires soient prises suffisamment à temps afin d'éviter des retards inutiles et les frais supplémentaires qui en résultent.

6. Le Comité accueille favorablement la réorientation proposée par la Commission dans le but d'insérer plus étroitement le Centre commun de recherche dans la stratégie globale de recherche et développement. Dans ce contexte, il enregistre avec satisfaction les efforts orientés vers la télédétection au service de la politique agricole commune, la création d'un service spécialisé de support aux activités du bureau communautaire de référence, la création, à partir d'activités existantes, d'un institut de formation pour les pays en voie de développement et le renforcement de la recherche en informatique.

7. La Commission demande une série de postes supplémentaires tout en prévoyant de supprimer à nouveau une partie de ces postes supplémentaires à partir de 1985. La Commission estime que ces postes supplémentaires se révèlent nécessaires pour plusieurs raisons:

- exécution du projet Super-Sara,
- agrandissement et renouvellement de l'infrastructure,
- renforcement de certaines activités non nucléaires,
- amélioration de la mobilité et atténuation des problèmes résultant de la pyramide des âges du personnel.

Même si le Comité hésite beaucoup à approuver l'augmentation des effectifs, il ne peut totalement en ignorer la nécessité et il marque son accord à condition que:

- la suppression des postes à partir de 1985 soit effective,
- la Commission s'efforce au maximum de réduire les postes supplémentaires par la participation des centres de recherche nationaux,
- aucun poste administratif nouveau ne soit créé.

8. Afin d'éviter de nouveaux retards dans l'exécution des travaux prévus ainsi que des frais supplémentaires inutiles, le Comité recommande avec insistance qu'une décision favorable soit prise dans les meilleurs délais, quant à l'octroi des moyens financiers demandés, afin que la passation des marchés pour la boucle Super-Sara et le renouvellement de l'infrastructure puissent avoir lieu.

Fait à Bruxelles, le 27 octobre 1982.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

Avis sur une proposition de la Commission au Conseil portant fixation du système des préférences tarifaires généralisées de la Communauté pour la période 1983 – 1985 et portant ouverture du régime applicable en 1983

Le texte qui a fait l'objet de cet avis est publié au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 274 du 18 octobre 1982.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 5 août 1982, de consulter conformément aux dispositions de l'article 198 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 201^e session plénière, tenue à Bruxelles les 27 et 28 octobre 1982.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 198,

vu la demande d'avis du Conseil des Communautés européennes du 5 août 1982 concernant la proposition de la Commission au Conseil portant fixation du système des préférences tarifaires généralisées de la Communauté pour la période 1983 – 1985 et portant ouverture du régime applicable en 1983 ⁽¹⁾,

vu son règlement intérieur, et notamment son article 18,

vu la décision de son bureau du 13 octobre 1982 de nommer un rapporteur général pour cette question,

vu les avis antérieurs du Comité en la matière, et notamment ses avis des 30 avril 1980 ⁽²⁾, 30 octobre 1980 ⁽³⁾ et 29 octobre 1981 ⁽⁴⁾,

vu le projet d'avis et le rapport oral présentés par M. Dietmar Cremer, rapporteur général,

vu ses délibérations lors de sa 201^e session plénière des 27 et 28 octobre 1982, séance du 27 octobre 1982,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité moins 2 abstentions:

1. Le Comité économique et social considère que le schéma des préférences généralisées constitue un instrument de développement économique important pour les pays bénéficiaires ainsi que, pour la Communauté, un instrument indispensable de politique de coopération.

⁽¹⁾ JO n° C 274 du 18. 10. 1982.

⁽²⁾ JO n° C 205 du 11. 8. 1980.

⁽³⁾ JO n° C 331 du 17. 12. 1980.

⁽⁴⁾ JO n° C 343 du 31. 12. 1981.

Cependant, la Communauté doit poursuivre sa lutte pour sortir de la crise économique actuelle, notamment en matière d'emploi. À ce titre, l'application du système de préférences généralisées continue d'être un défi pour la Communauté. Le Comité se demande donc si la Commission, en proposant une extension du système de préférences généralisées a suffisamment tenu compte de la situation économique et sociale présente. Le Comité se demande en particulier si la Commission est parvenue à établir un équilibre entre les préoccupations des secteurs économiques européens, et notamment l'agriculture, d'une part, et, d'autre part le fait que dans les pays en voie de développement à prédominance agricole, le seul développement possible doit passer par le secteur agricole (productions vivrières et exportations de produits agricoles).

2. Le Comité tient à attirer l'attention sur la nécessité d'inciter d'autres pays industrialisés à consentir des efforts comparables à ceux de la Communauté dans le domaine des préférences tarifaires. En effet, la Communauté doit éviter que, pour certains produits, les pressions concurrentielles ne deviennent trop fortes sur son propre marché. Dans cet esprit, il convient aussi de prendre en considération les répercussions possibles sur la Communauté de la mise en pratique des nouvelles conceptions des États-Unis en matière de réciprocité dans les relations commerciales avec les pays tiers et notamment avec les pays en voie de développement.

Par ailleurs, le Comité constate que certains pays industrialisés peuvent avoir un accès préférentiel au marché communautaire sous couvert d'investissements dans les pays en voie de développement bénéficiaires du système de préférences généralisées communautaire, alors que ces mêmes pays industrialisés refusent ou limitent l'accès des produits communautaires sur leur propre marché national.

3. Le Comité exprime une nouvelle fois sa volonté de réserver le bénéfice du système de préférences généralisées

avant tout aux pays qui en ont le plus besoin et rappelle les critères pour une application sélective du système de préférences généralisées qu'il avait proposés dans son avis du 30 avril 1980, à savoir:

- capacité des pays en voie de développement (fondée sur des données statistiques) à exporter vers la Communauté sous droits communautaires normaux, au-delà de la quantité de produits admise sous préférence tarifaire (dépassement du butoir),
- part des exportations vers la Communauté d'un produit en provenance d'un pays en voie de développement dans les exportations totales de ce pays,
- part des importations dans la Communauté d'un produit en provenance d'un pays en voie de développement dans les importations totales de la Communauté de ce produit,
- part d'un produit exporté par un pays en voie de développement dans le commerce mondial de ce produit,
- état technologique, pour un secteur ou un produit donné, du pays en voie de développement en cause.

Dans ce contexte, le Comité trouve inadéquates les propositions de la Commission tendant à étendre à certains pays à commerce d'état l'accès préférentiel au marché communautaire pour un nombre accru de produits (industriels et agricoles). Le Comité maintient à cet

égard les réserves exprimées dans son avis du 29 octobre 1981 sur la Chine et la Roumanie.

4. Le Comité réitère ses recommandations visant à l'introduction, dans le règlement, d'une clause sur l'application de normes sociales minimales dans l'esprit de l'avis qu'il a émis le 3 juillet 1980 sur «la politique de coopération au développement et les conséquences économiques et sociales de l'application de certaines normes internationales en matière de conditions de travail (1)». Il appuie la Commission qui demande au Conseil de se prononcer sur ce dossier.

5. Une fois de plus, le Comité regrette d'avoir à présenter un avis sur des propositions de la Commission dans des délais extrêmement brefs et sur des textes incomplets. Cela empêche non seulement le Comité, mais surtout la Commission et le Conseil, de prendre en considération les préoccupations des milieux professionnels communautaires dans les secteurs concernés. En tout état de cause, le Comité demande à être consulté sur les modifications substantielles que la Commission pourrait éventuellement être amenée à apporter à ses propositions initiales.

6. Le Comité rappelle en outre le souhait, formulé à bien des occasions, que les charges découlant de l'ouverture du système de préférences généralisées aux pays en voie de développement soient partagées équitablement entre l'ensemble des secteurs économiques et sociaux de la Communauté.

Fait à Bruxelles, le 27 octobre 1982.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

(1) JO n° C 230 du 8. 9. 1980.

Avis sur le onzième rapport sur la politique de concurrence de la Commission des Communautés européennes

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

La Commission a décidé, le 12 mai 1982, de consulter conformément aux dispositions de l'article 198 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur le rapport susvisé.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 201^e session plénière, tenue à Bruxelles, les 27 et 28 octobre 1982.

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 de la Commission des Communautés européennes du 12 mai 1982, de le consulter sur le onzième rapport sur la politique de concurrence,

vu la décision de son bureau du 26 janvier 1982 de charger la section de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et des services de l'élaboration d'un avis sur le onzième rapport sur la politique de concurrence,

vu les délibérations de la section de l'industrie lors de sa 85^e réunion, tenue le 8 septembre 1982,

vu son avis d'initiative sur la politique de concurrence de la Communauté à la lumière de la situation économique et sociale actuelle du 30 avril 1981 ⁽¹⁾,

vu son avis sur le dixième rapport sur la politique de concurrence du 24 février 1982 ⁽²⁾,

vu sa décision du 28 octobre 1982 de nommer M. Evain, rapporteur général, conformément à l'article 18 du règlement intérieur,

vu l'article 46 du règlement intérieur,

vu le rapport oral de M. Evain,

vu ses délibérations lors de sa 201^e session plénière des 27 et 28 octobre 1982 (séance du 28 octobre 1982),

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité:

1. Observations générales

1.1. Le Comité constate avec satisfaction qu'à la suite de l'introduction de la nouvelle procédure de consultation

annuelle, il est fait état, dans le rapport de la Commission, des avis formulés par celui-ci. Par ailleurs, il se félicite de ce que la Commission reconnaisse explicitement qu'il constitue un lieu privilégié pour l'information et la concertation de l'ensemble des milieux économiques et sociaux, suivant en cela les recommandations de l'avis d'initiative concernant la politique de concurrence, du 30 avril 1981, et de l'avis du 24 février 1982, concernant le dixième rapport sur la politique de concurrence.

1.2. Dans l'avis d'initiative du 30 avril 1981, le Comité économique et social avait particulièrement souligné que les aspects économiques et sociaux, à l'inclusion des facteurs régionaux, sont prioritaires dans les finalités même du traité de Rome et par conséquent la politique de concurrence aussi doit tenir compte de la situation économique et sociale.

La Commission reconnaît dans l'introduction au onzième rapport que la situation de crise et de difficultés économiques se perpétue et que la Communauté même est extrêmement sensible aux effets de la crise.

Cette constatation confirme l'actualité des indications contenues dans l'avis du Comité du 30 avril 1981.

1.3. Dans cet esprit, la Commission devrait s'efforcer, tout en évitant des distorsions de concurrence à l'intérieur du Marché commun et en empêchant tout comportement déloyal, de faciliter les nécessaires coopérations entre firmes de la Communauté en faisant un usage approprié des paragraphes 1 et 3 de l'article 85 du traité CEE.

2. Procédure d'application des règles de concurrence

2.1. Il faut donner acte à la Commission de ses efforts pour améliorer la situation sur ce point auquel elle consacre une part importante du onzième rapport.

2.2. Le Comité a toujours exprimé le vœu que soient simplifiées et accélérées les procédures existantes. L'avis

⁽¹⁾ JO n° C 322 du 10. 12. 1981, p. 3.

⁽²⁾ JO n° C 112 du 3. 5. 1982, p. 23.

d'initiative précitée soulignait l'importance des modalités d'application des règles de concurrence. Ces modalités ont en effet une incidence directe sur les coûts des entreprises, dès lors qu'elles sont susceptibles d'apporter des retards préjudiciables à leur fonctionnement, et par là même une incidence indirecte sur les utilisateurs finals et les consommateurs.

2.3. Après examen des améliorations d'ores et déjà apportées, en cours ou à venir, dans ce domaine, le Comité exprime le souhait que la Commission poursuive ses initiatives et/ou approfondisse ses études en vue:

- d'améliorer la transparence et la sécurité juridique des opérateurs économiques. Le Comité note à cet égard avec intérêt la poursuite, pour autant qu'elle ne suscite pas de retards préjudiciables, de la pratique de la Commission consistant à classer certaines affaires par voie de lettres administratives. La publication préalable des intentions de la Commission donne par ailleurs aux tiers intéressés la possibilité de faire valoir leurs points de vue,
- d'accélérer, autant que faire se peut, la rapidité des décisions prises en la matière,
- de promouvoir l'équité quant à l'instruction, par ses services, des dossiers de concurrence.

C'est à la lumière de ces objectifs généraux que le Comité:

- encourage la Commission à envisager la nomination de fonctionnaires ou agents dûment mandatés pour assurer la présidence des auditions et qui seraient dotés d'une autonomie réelle et d'un pouvoir d'évocation direct auprès du membre compétent de la Commission,
- se réserve de se prononcer ultérieurement sur les possibilités actuellement examinées par la Commission visant à:
 - l'introduction d'une double instance judiciaire avec un tribunal de première instance qui se prononcerait tant sur les questions de fait que de droit, l'intervention de la seconde instance, en l'occurrence la Cour de justice des Communautés européennes, étant alors limitée à un réexamen des questions de droit;
 - l'insertion dans la procédure d'une personnalité indépendante qui aurait à jouer un rôle déterminant dès la phase d'instruction et jusqu'à la décision finale.

2.4. Cependant le Comité observe que si certaines des procédures précitées tendent à accroître les garanties des entreprises concernées, elles ne suffisent pas toujours à dissiper l'incertitude qui pèse sur la régularité des projets de ces entreprises au regard de la politique de la concurrence. D'où l'intérêt d'une publication régulière par la Commission, de sa doctrine en la matière et des

conséquences qu'elle entend tirer des arrêts de la CJCE par rapport aux développements récents de la vie industrielle dans la Communauté.

2.5. Il faut rappeler en effet que la politique de concurrence n'a pas seulement pour rôle de sanctionner des infractions ou d'accorder des dérogations. Elle comporte aussi un aspect positif: l'apport aux entreprises d'indications (*guide-lines*) qui naturellement ne peuvent pas être considérées comme des prescriptions irrévocables. La réalité dans ce domaine est en effet toujours en évolution. La Commission pourrait donc s'exprimer régulièrement (par exemple tous les six mois et/ou dans le rapport annuel) sur la base de l'expérience la plus récente.

Cette méthode serait de nature également à favoriser le dialogue avec les milieux économiques et sociaux.

2.6. Le Comité se préoccupe du fait que, tout en disposant d'une compétence exclusive pour accorder des exemptions au titre de l'article 85 paragraphe 3, il existe actuellement devant la Commission quelque 4 000 dossiers en instance, 200 nouvelles demandes environ étant introduites annuellement (page 57 du onzième rapport).

Certes la majorité de ces affaires doit trouver sa solution par la voie de règlements d'exemptions par catégories qui sont en préparation. Par ailleurs, une jurisprudence nouvelle ainsi que l'adoption de nouveaux règlements, permettraient d'accélérer le règlement de l'arriéré. Il n'en reste pas moins qu'un certain nombre d'affaires doivent être traitées dans le cadre de procédures individuelles.

C'est pourquoi le Comité souhaite que les procédures d'autorisation soient revues pour qu'elles soient accélérées de manière sensible tant au profit des opérateurs économiques qui devraient être par là mis en mesure de prendre leurs décisions en toute connaissance de cause, notamment dans le domaine des investissements, qu'en fin de compte au bénéfice des consommateurs.

3. Application extraterritoriale

3.1. Le Comité note avec satisfaction que dans l'introduction de son rapport, la Commission insiste sur le fait que la politique de concurrence doit tenir compte de l'ouverture de la Communauté sur l'extérieur et de son degré d'interdépendance commerciale et économique par rapport aux autres régions du monde.

3.2. La Commission a jusqu'à présent pu appliquer ses règles de concurrence à des entreprises étrangères sans rencontrer des difficultés particulières, qu'il s'agisse de la notification des actes de procédure, des tarifications auprès des firmes situées à l'étranger ou de la perception des sanctions pécuniaires.

3.3. Ce résultat a été obtenu non seulement dans le cas de sociétés étrangères possédant des filiales ou établissements dans la Communauté, mais également dans le cas d'une société ne possédant pas de filiale dans la Communauté économique européenne (règlement d'une amende au prononcé du jugement, par une société d'un pays non membre de la Communauté pour une affaire de matières colorantes).

3.4. Cependant, à partir du moment où apparaissent de nouvelles affaires pouvant avoir des répercussions sur l'ensemble de l'activité d'une entreprise, il serait souhaitable que la Commission procède à un réexamen des moyens dont elle dispose, et les mette en harmonie, aux termes de consultations et de concertations réciproques, avec ceux des autres pays industriels, et notamment les États-Unis.

3.5. Le Comité se réfère à cet égard à l'avis précité du 30 avril 1981 qui exprimait le souhait qu'une initiative soit prise, par une concertation entre États, pour éviter que les règles antitrust ne fournissent elles-mêmes l'occasion de fausser la concurrence.

4. Application aux petites et moyennes entreprises

4.1. Le Comité, dans l'avis précité du 30 avril, avait souligné l'importance du rôle des petites et moyennes entreprises pour contribuer à maintenir une concurrence effective dans la Communauté économique européenne.

4.2. Le Comité relève avec satisfaction que la Commission s'efforce de créer un environnement juridique et économique dans lequel les petites et moyennes entreprises peuvent rencontrer, sinon à armes égales du moins avec un maximum de chances, les entreprises de grande taille privées ou publiques, nationales ou multinationales, qui opèrent dans le même marché. Il relève par ailleurs que la Commission s'efforce d'éviter que des modifications structurelles excessives ne s'opèrent rapidement dans certains secteurs au détriment des petites et moyennes entreprises.

4.3. Enfin le Comité considère comme positif le fait que la Commission ait examiné avec un préjugé favorable les initiatives prises par les États membres qui visent à surmonter les handicaps spécifiques que rencontrent les petites et moyennes entreprises, que ce soit dans le domaine du financement, de la recherche, de l'innovation, de la gestion ou de la commercialisation. Une attention particulière devrait être apportée aux petites et moyennes entreprises opérant dans les régions moins favorisées de la Communauté, avis du Comité sur «l'encouragement des petites et moyennes entreprises dans la Communauté européenne»⁽¹⁾.

5. Accords de distribution

5.1. Le Comité, dans son avis sur le dixième rapport, avait souligné la nécessité d'apporter plus de clarté, sur le

plan juridique, quant aux conditions à remplir pour que les accords de distribution soient conformes aux règles de concurrence.

5.2. En ce qui concerne le renouvellement et la modification du règlement n° 67/67/CEE, le Comité, tout en estimant qu'un examen plus approfondi en son sein est nécessaire, s'interroge sur le bien – fondé de la séparation introduite entre la distribution exclusive et l'approvisionnement exclusif. S'il est vrai que l'approvisionnement exclusif peut faire l'objet d'un règlement *ad hoc*, on ne peut traiter les accords de distribution sans tenir compte des engagements d'achats qui peuvent être la contrepartie de l'exclusivité de vente concédée par le fabricant.

5.3. En ce qui concerne les importations parallèles, le Comité estime comme la Commission qu'elles contribuent, par un accroissement de la concurrence, à la protection des consommateurs. Toutefois, il faut tenir compte aussi du fait que dans certains secteurs et/ou produits, un développement excessif de ces importations peut s'avérer défavorable aux consommateurs dans la mesure où elles ne sont pas assorties de responsabilités vis-à-vis des consommateurs en ce qui concerne le service après-vente et la garantie.

5.4. Pour ce qui est du projet de règlement concernant l'application de l'article 85 paragraphe 3 aux accords de distribution de véhicules à moteur, le Comité rappelle son avis sur le dixième rapport qui recommande à la Commission d'utiliser avec prudence les règlements spécifiques s'appliquant à des secteurs économiques déterminés. On peut considérer que l'instrument du règlement est destiné à s'appliquer seulement à des catégories d'accords.

6. Aides des États

6.1. Le Comité renvoie à l'avis sur le dixième rapport sur la politique de concurrence⁽²⁾ dans lequel est expliquée en détail sa position à ce sujet. Il partage la préoccupation de la Commission concernant l'augmentation du nombre de ces interventions.

6.2. Le Comité demande à la Commission d'étudier tout particulièrement et de renforcer l'application dans ce domaine de la politique de concurrence. Il constate avec satisfaction que la volonté de la Commission d'agir sur ce point se trouve d'ores et déjà concrétisée par la forte augmentation du nombre de procédures engagées et des décisions négatives en 1981 par rapport aux années précédentes. Il est en effet plus que jamais nécessaire d'éviter une multiplication des mesures nationales qui aboutissent à reporter d'un État membre sur un autre les difficultés économiques et d'emploi.

(1) JO n° C 205 du 9. 8. 1982, p. 16.

(2) JO n° C 112 du 3. 5. 1982, p. 23.

6.3. Par ailleurs, le Comité note que la Commission est, après le récent arrêt de la Cour de justice, en mesure de mettre en application rapidement la directive concer-

nant la transparence des relations financières entre l'État et les entreprises publiques, et considère qu'il s'agirait là d'un développement positif.

Fait à Bruxelles, le 28 octobre 1982.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

Avis sur la politique des transports de la Communauté européenne dans les années 80

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Lors de sa 189^e session plénière, tenue du 1^{er} au 3 juillet 1981 le Comité a décidé sur proposition de son bureau d'émettre de sa propre initiative un avis sur le sujet précité.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité, au cours de sa 201^e session plénière, tenue à Bruxelles, les 27 et 28 octobre 1982.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu sa décision prise dans le cadre de la 189^e session plénière tenue du 1^{er} au 3 juillet 1981, de charger, conformément à l'article 20, quatrième alinéa, en liaison avec l'article 22 du règlement intérieur, la section des transports et communications de l'élaboration d'un avis d'initiative sur le thème précité,

vu la «Communication de la Commission au Conseil relative au développement de la politique commune des transports» du 24 octobre 1973 et les avis du Comité en la matière des 28 mars 1974 ⁽¹⁾ et 25 septembre 1975 ⁽²⁾, ce dernier tenant particulièrement compte des incidences énergétiques, régionales et financières,

vu deux autres avis d'initiative du Comité relatifs aux:

— «problèmes de transport entre la Communauté européenne et l'Europe orientale», du 24 novembre 1977 ⁽³⁾,

et aux

— «problèmes de la politique communautaire en matière de navigation maritime, en particulier sous l'angle de la sécurité en mer, du développement de pavillons de

complaisance et des discriminations envers certains pavillons, du 4 avril 1979 ⁽⁴⁾,

vu ses avis relatifs aux problèmes des transports par route, par voies navigables, par chemin de fer, par air et par mer, émis pendant la période de 1975 à 1982,

vu la résolution du Conseil, du 26 mars 1981, concernant les travaux du Conseil dans le domaine des transports jusqu'à la fin de 1983 ⁽⁵⁾, et la réunion tenue en commun le 23 avril 1981 par la section des transports et communications et la commission des transports du Parlement européen ainsi que l'avis d'initiative du 30 avril 1981 ⁽⁶⁾, dans lequel le Comité examine d'un point de vue critique la résolution précitée,

vu le rapport présenté par M. Loccufier, rapporteur, les 14 et 15 septembre 1982 lors de la 144^e réunion, de la section des transports et communications,

vu la décision de cette section du 15 septembre 1982, en raison de l'urgence et de la fin de la période quadriennale au 18 septembre 1982, de recommander au comité de nommer un rapporteur général pour ce dossier,

vu sa décision du 28 octobre 1982 de nommer M. Rouzier, rapporteur général, conformément à l'article 18 du règlement intérieur,

⁽¹⁾ JO n° C 126 du 17. 10. 1974, p. 26.

⁽²⁾ JO n° C 286 du 15. 12. 1975, p. 2.

⁽³⁾ JO n° C 59 du 8. 3. 1977, p. 10.

⁽⁴⁾ JO n° C 171 du 9. 7. 1979, p. 34.

⁽⁵⁾ JO n° C 171 du 11. 7. 1981, p. 1.

⁽⁶⁾ JO n° C 185 du 27. 7. 1981, p. 35.

vu l'article 46 du règlement intérieur,

vu le rapport oral de M. Rouzier,

vu ses délibérations lors de sa 201^e session plénière des 27 et 28 octobre 1982 (séance du 28 octobre 1982),

considérant que dans ses avis précédents sur la politique commune des transports, le Comité économique et social a souligné à plusieurs reprises l'importance du bon fonctionnement des transports pour la réalisation d'un marché commun au sein de la Communauté européenne;

considérant qu'il a dès lors souligné souvent la nécessité d'une politique commune des transports et que, le 30 avril 1981, après la réunion décevante du Conseil du 26 mars 1981, il a critiqué les lenteurs du Conseil en matière de réalisation d'une telle politique et qu'il l'a invité à déployer plus d'activité dans ce domaine;

considérant que la situation économique de la Communauté est caractérisée par des changements en profondeur et durables (stagnation ou baisse démographique, déficit de la balance des opérations courantes des États membres, notamment à cause de la facture pétrolière et des matières premières, fléchissement des taux de croissance, augmentation du chômage, endettement des pouvoirs publics et concurrence accrue des pays tiers) et que ces changements doivent avoir nécessairement une incidence sur la politique des transports de la Communauté;

considérant que ces phénomènes ne peuvent être affrontés sans conception globale, que dès lors le Conseil doit adopter sans délai une telle conception ainsi qu'une stratégie à long terme en vue de sa mise en œuvre, que la politique des transports des années 80 doit avoir une approche pragmatique sans perdre de vue pour autant les objectifs fondamentaux,

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité moins une abstention:

1. Observations générales

1.1. L'une des raisons du peu de progrès enregistré jusqu'à présent dans le domaine de la politique commune des transports est certainement le fait que la position fondamentale adoptée par les différents États membres en la matière est dans une large mesure prédéterminée par des données de géographie économique et que les marchés nationaux des transports présentent pour ce motif des différences de structure considérables.

1.2. Dans le passé, certains États membres de la Communauté ont visé en premier lieu à obtenir davantage de mesures de libéralisation dans le domaine des transports, alors que d'autres mettaient un accent prioritaire

sur l'harmonisation des conditions de concurrence. Dans les deux cas, le besoin d'une intervention directrice se faisait donc sentir.

1.3. En effet, contrairement à la théorie découlant des principes de l'économie de marché, selon lesquels les mécanismes du marché devraient, sans intervention de l'État, aboutir à une répartition optimale des ressources, y compris du point de vue géographique, il est apparu, au cours du processus d'industrialisation, que les disparités géographiques et économiques, loin de s'atténuer, ont plutôt tendance à se renforcer. Cette constatation vaut en particulier pour les périodes de forte récession économique; c'est pourquoi des mesures dans le secteur des transports sont particulièrement urgentes.

1.4. La persistance d'une évolution divergente d'une région à l'autre de la Communauté ainsi qu'à l'intérieur des États membres est en contradiction, pour des motifs de justice sociale, avec l'objectif visant à rapprocher les chances sur le plan géographique. L'élimination des disparités régionales est encore incomplète, mais elle peut être réalisée progressivement par des mesures sélectives ne relevant pas de l'initiative privée, dans les domaines de la politique des transports et de la politique d'aménagement du territoire. En effet, l'économie de marché ne signifie pas que les forces agissant sur le marché peuvent faire face par principe et de par elles-mêmes à toutes les tâches.

1.5. Les différences existant entre les conditions de production dans le secteur des transports et dans les autres secteurs de l'économie sont multiples. De même, les conditions de départ de la concurrence entre les différents modes de transports et les entreprises d'un même mode de transport sont totalement divergentes, qu'il s'agisse de transports nationaux ou internationaux. Ceci vaut aussi bien pour les conditions de la participation aux transports professionnels que pour le taux de couverture des coûts d'infrastructure, la participation des pouvoirs publics à la couverture des risques de perte, les conditions dans lesquelles s'effectuent les transports en transit et à destination ou en provenance de pays tiers, ainsi que les dispositions sociales, pour ne citer que quelques problèmes importants.

1.6. Pour une Communauté économique de dix États, aux échanges commerciaux intenses, tant entre ses membres qu'avec les pays tiers, la recherche d'une organisation optimale de ses transports revêt une dimension européenne et est par conséquent d'intérêt général. Par ailleurs, en raison des interactions du secteur des transports et d'autres politiques de la Communauté, il est clair que des problèmes de transports qui restent en suspens peuvent avoir des effets négatifs, voire nuisibles, sur la Communauté.

1.7. Étant donné la relation entre la politique macro-économique et les politiques sectorielles, il convient que dans ses efforts pour parvenir à une stratégie de relance économique et sociale, la Communauté accorde une place

importante à l'accroissement des investissements, comme le Comité l'a d'ailleurs proposé à plusieurs reprises.

Dans une large mesure, des projets d'investissements existent en ce qui concerne les structures des transports et les infrastructures. En conséquence, les défis de la politique communautaire des transports et de la politique des structures socioéconomiques pour les années 80 peuvent être relevés parallèlement.

2. Conditions de départ

2.1. L'absence de conditions de départ optimales entraîne une utilisation inadéquate des facteurs capital et travail. Il est donc nécessaire de mettre sur pied une politique commune des transports qui contribue à satisfaire, de façon constante, rapide et appropriée, les besoins de notre société en déplacements de personnes et de biens par le biais des transports dont dispose la Communauté. Cette politique devrait, d'une part, viser à réunir les conditions propres à encourager la création et le maintien d'entreprises économiquement et socialement bien outillées, et gérées sur des bases saines et expérimentées et, d'autre part, veiller à ce que les pouvoirs publics assurent à ces entreprises une infrastructure de transport optimale. Des moyens budgétaires appropriés devraient être dégagés à cet effet, aux niveaux national et, le cas échéant, communautaire, après une analyse des coûts et des avantages susceptibles d'en résulter.

2.2. Le fait, d'une part, que les transports constituent une condition essentielle du fonctionnement de l'ensemble du système socio-économique et, d'autre part, que les conceptions quant au rôle des transports diffèrent d'un État membre à l'autre, a pour conséquence que le marché des transports ne fonctionne pas souvent pour le mieux et que, en l'absence de solutions européennes, les réglementations en la matière se sont nécessairement fondées sur des considérations nationales et présentent de ce fait des différences considérables. Elles ne sont pas adaptées à une situation de forte interdépendance entre pays, comme c'est le cas dans la Communauté économique européenne. Une politique commune des transports s'impose donc aussi à ce titre.

2.3. Les conditions que connaît à l'heure actuelle le marché des transports peuvent avoir des effets perturbateurs inacceptables. Il est vrai que d'autres secteurs d'activités connaissent aussi ces phénomènes particuliers, générateurs de surcapacité et de concurrence ruineuse, mais pas dans la même mesure et pas simultanément.

2.4. Les facteurs mentionnés ci-avant soumettent les prix à une pression telle que la continuité de l'offre s'en trouve affectée. On ne peut donc pas éviter de procéder à une certaine limitation de la concurrence afin d'assurer aux transports un développement harmonieux. Il est évident en effet qu'une concurrence ruineuse a des effets négatifs sur les relations sociales au sein des entreprises de

transports et, à long terme, sur les intérêts des utilisateurs.

2.5. Un autre aspect caractéristique du marché des transports à l'heure actuelle est constitué par les obligations multiples de service public que l'État impose aux entreprises de transports et qui pèsent sur le budget des transports. Une politique commune en la matière devrait veiller à ce que les entreprises de transports concernées soient dédommagées pour les frais ou les manques à gagner qui en découlent. Ce dédommagement devrait être mis à la charge du budget de l'État, en fonction des catégories de bénéficiaires des obligations en question.

2.6. La réalisation d'un marché commun des transports fondée sur les principes de l'économie de marché n'est du reste pas possible sans que la concurrence, tant entre les entreprises d'une même branche qu'entre différentes branches de transport, ne s'exerce dans des conditions de départ égales.

2.7. Des mesures d'accompagnement pourront aussi se révéler nécessaires. On peut envisager à cet égard des mesures portant, par exemple, sur les qualifications professionnelles et les prescriptions techniques. Il ne faudra cependant pas que les mesures d'ordre général et les éventuelles mesures complémentaires avantagent ou lèsent un mode de transport, ni qu'elles limitent arbitrairement le libre choix de l'utilisateur. En outre, toute mesure en matière de tarification et de conditions de transports doit prendre en considération la situation économique des transporteurs.

2.8. Étant donné que le traité CEE ne prévoit pas seulement l'instauration d'un marché commun, mais aussi la formulation d'une politique commune à l'égard des pays tiers, il serait souhaitable que la définition des objectifs généraux distinguât entre les transports intra-communautaire et les transports entre la Communauté à la troisième partie, titre II, chapitre 3 du traité CEE (politique commerciale), qui autorise des mesures de protection dans des cas tels que le *dumping* ou l'octroi de subventions. Il est vrai qu'il est précisé que doivent être choisies par priorité «les mesures qui apportent le moins de perturbations au fonctionnement du marché commun».

3. Redéfinition de la politique commune des transports des années 80

3.1. On peut formuler comme suit la tâche de la politique commune des transports telle qu'elle découle du traité:

«La politique des transports fixe les conditions cadres pour les différents modes de transport, de façon à assurer dans les meilleures conditions les transports de personnes et de marchandises entre et à l'intérieur des différentes zones géographiques de la Communauté.

On peut considérer que ces transports s'effectuent dans les meilleures conditions quand, compte tenu de leurs coûts totaux, y compris notamment des coûts d'infrastructures, des coûts relatifs à l'environnement et de la couverture des risques d'accidents ainsi que des coûts de sécurité sociale, le secteur des transports contribue au maximum au bien commun, et à la réalisation d'autres politiques, lesquelles peuvent en retour influencer sur lui et sur l'utilisateur des transports.»

3.2. Pour être efficace, la politique commune des transports des années 80 devra suivre une approche pragmatique dans le cadre d'une conception globale devant être approuvée par le Conseil dans un proche avenir raisonnable.

3.3. L'approche pragmatique devrait partir des trois orientations suivantes:

3.3.1. La politique commune des transports doit laisser à la concurrence la plus grande marge de manœuvre possible. Cette liberté doit cependant être orientée, dans la mesure nécessaire, lorsque des impératifs supérieurs d'ordre public l'imposent. Les limites à la libéralisation des transports sont déterminées essentiellement par les différences se manifestant dans les conditions de production et de concurrence, par l'importance des transports dans le cadre de l'aménagement du territoire, par les problèmes de l'environnement et de l'approvisionnement en énergie et par la diminution de l'espace disponible, ainsi que par la raréfaction des matières premières et des moyens financiers.

3.3.2. Pour avoir des chances de succès, la politique commune des transports doit se concentrer sur les problèmes significatifs sur le plan communautaire et dont la solution ne peut être trouvée qu'en commun. On pourrait ainsi prendre des mesures auxquelles tous les États membres ne participeraient pas nécessairement, à condition que des problèmes analogues trouvent des solutions analogues dans les États concernés. Des réglementations prises au niveau communautaire pourraient être complétées ou modifiées par des solutions multilatérales, bilatérales ou nationales dans les cas où cela se révélerait rationnel sur la base de données concrètes.

3.3.3. Dans l'élaboration d'une politique commune des transports, il faudra, enfin, partir du principe qu'en raison notamment des différences importantes existant dans la structure des entreprises et dans les infrastructures qu'elles utilisent, il n'est pas nécessaire de prendre les mêmes mesures pour tous les modes de transports. Il s'impose en revanche de tenir compte plus particulièrement des aspects spécifiques de chacun d'eux. Une réglementation uniforme se révélerait en effet dommageable et réduirait à néant, de manière artificielle, les avantages naturels propres à chacun des modes de transport. Il ne faudrait pas toutefois que des dispositions spécifiques ne portent atteinte au fonctionnement des transports.

4. Exigences sectorielles envers la politique commune des transports

4.1. Politique sociale

4.1.1. Une politique commune des transports doit être un facteur de progrès social, d'une part, en assurant sur le plan économique général la couverture des besoins en transports et, d'autre part, en contribuant à l'amélioration des conditions de vie et de travail du personnel travaillant dans ce secteur.

4.1.2. À cet effet, il est évidemment nécessaire, en premier lieu, de mettre en œuvre de manière efficace les mesures communautaires déjà arrêtées, telles que le règlement (CEE) n° 543/69 sur l'harmonisation de certaines dispositions sociales dans le domaine des transports par route, dont l'application différente selon les États membres conduit à des distorsions de concurrence alors qu'il devrait, en fait, les éliminer.

4.1.3. En outre, pour que la Communauté prenne des initiatives dans ce domaine, il faudrait que l'on passe enfin à la réalisation des dispositions envisagées par la décision 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965 et à la mise à jour des mesures existantes.

Si l'on veut que la Communauté agisse, une concertation entre les partenaires sociaux concernés s'impose d'urgence pour rendre finalement possible l'adoption de l'ensemble des mesures soumises au Conseil dans ce domaine. Le Conseil devrait à cet égard inviter la Commission à renforcer les contacts avec les partenaires sociaux.

4.2. Politique de l'énergie

L'heure est à l'utilisation rationnelle de l'énergie et notamment des produits pétroliers, ainsi qu'à une utilisation plus économe des deniers publics. Ces nécessités doivent trouver leur répercussion dans toutes les politiques sectorielles et par conséquent aussi dans la politique des transports. Une utilisation économe des ressources publiques ne doit pas nécessairement se traduire par une diminution des fonds octroyés, mais plutôt par une orientation des dépenses publiques vers les secteurs où leur effet sur l'amélioration des conditions de production est optimal. Les exigences de la politique de l'énergie vis-à-vis de la politique commune des transports pourraient être satisfaites pour l'essentiel si:

- les investissements d'infrastructure avaient pour but de promouvoir des moyens de transport plus grands, plus efficaces et donc, d'une manière générale, plus économes en énergie,
- on encourageait les travaux de recherche pour mettre au point des systèmes de transformation de l'énergie primaire en énergie mécanique de traction pour les véhicules, ainsi que des profils et modèles permettant d'économiser l'énergie,
- on encourageait le développement et l'usage de moyens de transport utilisant des sources d'énergie variées en vue d'être moins dépendants du pétrole.

4.3. *Problèmes d'infrastructures*

4.3.1. La façon la plus efficace et la plus durable de mener une politique des transports est de procéder à des investissements d'infrastructure. De tels investissements sont effectués presque exclusivement par les pouvoirs publics ou influencés par eux dans une mesure déterminante. Actuellement, il s'agit tout d'abord de revoir tous les projets de développement et d'examiner s'ils tiennent compte des critères de l'économie stricte des moyens et notamment de l'énergie. Il faudrait ensuite en tirer les conséquences quant aux projets de construction ou de développement qui ne remplissent pas ces critères.

4.3.2. Il conviendrait aussi de ne pas perdre de vue qu'un grand nombre de prestations de transport doivent, pour des raisons techniques et qualitatives, continuer à s'effectuer de préférence à l'aide de modes de transport bien particuliers.

4.3.3. La coordination des investissements au niveau communautaire avec l'aide efficace du comité consultatif pour les infrastructures est impérative dans ce domaine afin d'éviter des mesures parallèles inutiles et coûteuses. Pour l'utilisation optimale des infrastructures existantes ainsi que pour leur extension adéquate, il faut retenir comme principaux critères, outre la qualité et le niveau des services, le développement régional, les dangers pour l'environnement et la quantité d'énergie utilisée.

4.3.4. Étant donné l'importance que revêtent pour la Communauté certains projets d'infrastructures européens (tunnel sous la Manche, élimination de goulets d'étranglement dans les liaisons avec l'Italie et la Grèce, projets prévus dans des pays tiers importants pour les communications entre États membres de la Communauté, tels que l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie) la question de ces investissements doit être examinée attentivement. Il convient, dans cet ordre d'idées, de tenir particulièrement compte de l'apport que de semblables projets d'infrastructure pourraient fournir à la relance de l'économie et à l'amélioration de la situation de l'emploi.

4.3.5. Dans ce contexte, il s'impose d'examiner prioritairement comment pourraient être utilisés les 10 millions d'unités de compte européennes inscrits à cet effet au budget additionnel de la Communauté pour l'année 1982. De l'avis du Comité, il n'y aura action efficace en matière d'infrastructures que si les sommes nécessaires continuent d'être inscrites aux budgets et si le Conseil approuve enfin les crédits d'infrastructures.

4.3.6. L'adhésion de la Grèce et l'élargissement imminent de la Communauté vers le sud font en outre apparaître la nécessité d'une valorisation des transports dans la zone méditerranéenne. Pour y parvenir, la Communauté doit pratiquer non seulement une politique des infrastructures dont la conception réponde au but recherché, mais aussi une politique portuaire. Ces deux politiques pourraient, dans la zone en question, se compléter l'une l'autre de façon rationnelle, comme la section des transports et communication a été en mesure de le constater sur place lors de sa séance de travail des 15 et 16 juillet 1982, avec l'exemple que donne Trieste en

ce qui concerne les transports entre la Communauté et la Grèce.

4.4. *Tarifification des coûts d'infrastructure*

Conformément au concept fondamental voulant que l'on recherche des approches pragmatiques pour le développement d'une politique européenne des transports, il est indiqué de définir des principes de tarifification des coûts d'infrastructure qui, tout en étant défendables sur le plan théorique, soient aussi applicables dans la pratique. La Commission devrait être invitée par le Conseil à élaborer des propositions de solutions pratiques et à les présenter dans un délai peu éloigné.

Les propositions de la Commission devraient tenir compte, entre autres, de la nécessité de rapprocher les taxes d'infrastructures aux coûts externes, y compris les coûts de nuisance et de favoriser l'utilisation plus rationnelle de l'énergie dans les transports.

4.5. *Politique régionale*

L'élaboration d'une politique européenne des transports doit prendre en considération la nécessité d'une politique régionale appropriée, qui tienne compte des besoins manifestés par les régions moins développées et des problèmes propres aux régions défavorisées. La modernisation du réseau de transport doit, pour une bonne part, viser à éliminer les risques de concentration excessive. Il faut concevoir des programmes de modernisation des réseaux de transport afin d'éviter le risque que la croissance des agglomérations urbaines ne soit stimulée dans le cœur industriel de l'Europe au détriment des régions périphériques.

Un moyen pour y arriver pourrait être l'amélioration des transports de voyageurs à courte distance, notamment dans les régions à population dense et dans les grandes agglomérations. Il y a lieu cependant d'éviter que ces mesures ne se traduisent pas par une augmentation du phénomène de la concentration au détriment des régions périphériques.

4.6. *Politique de l'environnement*

La forte industrialisation qu'ont connue certaines régions de la Communauté a mis en évidence les phénomènes particuliers de la concentration dans les agglomérations (l'urbanisation anarchique, la destruction de la nature, les problèmes des travailleurs s'agissant de leurs transports entre le lieu de leur habitation et celui de leur travail, les répercussions sur la collectivité de la politique moderne d'implantation industrielle et de construction de logements, la forte progression des transports individuels). Une politique prospective des transports présuppose dès lors une politique judicieuse d'aménagement du territoire qui tienne compte de l'environnement.

Ces problèmes relèvent bien entendu de la compétence des instances nationales. Il ne faudrait pas en conclure que les autorités européennes ne doivent pas s'en préoccuper, surtout lorsque ces phénomènes surgissent de part et d'autre d'une même frontière. Les problèmes revêtent dès lors une dimension communautaire.

Les problèmes qui relèvent de la compétence de la Communauté (accidents maritimes, pollution des mers et pollution atmosphérique, lutte contre le bruit, etc.) exigent eux aussi des réponses européennes appropriées dans les domaines de la politique des transports et d'autres politiques communes.

Le Comité se réserve de revenir plus en détail sur ces questions à une date ultérieure.

4.7. *Politique industrielle et technologie*

Il n'est pas seulement question, en l'occurrence, de l'amélioration des techniques traditionnelles, mais aussi de l'évolution de nouvelles technologies dans le domaine des transports et de la promotion de projets communs de recherche, et ce également sous l'angle de l'emploi. La Communauté devrait viser à mettre en œuvre une coordination efficace de ces activités et il faudrait envisager une aide financière communautaire, par l'intermédiaire, par exemple, de projets spécifiques de recherche et développement.

Un des aspects spécifiques de la politique industrielle est l'élimination de certaines entraves techniques, et notamment le problème non encore résolu à ce jour des poids et dimensions des véhicules utilitaires. Ce problème entrave depuis des années la programmation et le déroulement rationnel de la production industrielle. Il s'agit là d'un exemple de production irrationnelle et de coûts inutiles par suite de l'absence de décisions politiques alors que tous les intéressés se sont mis d'accord depuis longtemps. Le Comité s'est déjà prononcé sur cette question le 31 janvier 1980 ⁽¹⁾, et son avis a été suivi plus tard dans une large mesure par le Parlement européen et la Commission.

4.8. *Relations extérieures de la Communauté*

La Commission devrait jouer un rôle moteur dans le domaine des relations extérieures de la Communauté en matière de transports. Une Communauté orientée vers les échanges extérieurs ne peut que trouver une solution commune aux problèmes qui se posent en matière de transports par rapport aux pays tiers (relations est-ouest, navigation sur le Rhin et le Danube, pavillons de complaisance, trafic maritime par les ports méditerranéens de la Communauté, transit à travers l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie, relations avec les organisations internationales et supranationales).

La mise au point d'une attitude commune à l'égard de l'extérieur, en particulier dans le domaine des transports aériens et maritimes, revêt une importance toute particulière pour la cohésion de la Communauté, afin que la compétitivité des différents secteurs économiques des États membres se maintienne, ou se renforce, sur les marchés extérieurs.

5. Conclusions

Ce qui précède permet dans un premier temps de tirer les conclusions provisoires suivantes en ce qui concerne la redéfinition de la politique commune des transports:

5.1. Le Conseil doit enfin se conformer sérieusement à l'obligation qui découle du traité quant à la mise en œuvre d'une politique européenne des transports. Il devrait pour ce faire inviter la Commission à lui soumettre le plus rapidement possible, et au plus tard d'ici à la fin de l'année, une conception globale de la politique des transports des années 80 qui ait une approche pratique, et à laquelle serait ajouté un programme de propositions concrètes, y compris sur des documents déjà présentés au Conseil. La Commission devrait en l'occurrence tenir compte du présent avis. La conception globale doit être transmise pour avis au Parlement européen et au Comité économique et social. Le Conseil doit ensuite s'engager à en faire, pour les années à venir, la ligne directrice de son action.

5.2. Une action pragmatique ne signifie pas absence de vision d'ensemble. L'adoption par le Conseil d'une conception globale et d'un programme en matière de politique des transports présente l'avantage de lui permettre d'y insérer les mesures individuelles qui pourraient être arrêtées graduellement et d'apprécier l'importance de chacune de ces mesures par rapport aux autres. Les 160 mesures environ qui ont été adoptées jusqu'à présent par le Conseil en matière de transports témoignent d'une certaine activité du Conseil mais ne méritent pas d'être qualifiées de «politique européenne des transports».

5.3. En ce qui concerne la formulation de la conception globale, le Conseil et la Commission devraient autant que possible s'inspirer des points de vue suivants:

5.3.1. S'agissant des transports à longue distance à l'intérieur de la Communauté, il conviendrait de promouvoir une coopération entre les divers modes de transport, de manière que les avantages techniques et économiques se complètent et que les coûts économiques généraux en soient diminués.

5.3.2. Une coordination des projets d'investissements significatifs pour la Communauté dans les domaines des infrastructures et des moyens de transport devrait permettre un déroulement sans entraves des transports internationaux.

5.3.3. Les frontières nationales ne devraient pas avoir d'effets défavorables sur la répartition géographique des transports qu'il est souhaitable d'équilibrer pour des considérations de politique régionale.

5.3.4. La politique pratiquée doit accorder au progrès social une place bien plus importante que cela n'a été le cas jusqu'à présent. Le progrès social constitue un objectif prioritaire.

5.3.5. En ce qui concerne les transports à longue distance et notamment les transports internationaux, des mesures nationales ont créé des distorsions de concurrence dans divers pays de la Communauté. Une égalisation

⁽¹⁾ JO n° C 113 du 7. 5. 1980, p. 14.

devrait se faire en ce domaine, au moyen de mesures nationales limitées dans le temps et portant sur la politique des prix, sur la politique fiscale et sur la politique d'accès aux activités de transport, ceci dans la mesure où l'harmonisation des bases de concurrence en question n'apparaît possible qu'à long terme, pour des raisons communautaires.

5.3.6. Il devrait en aller de même pour les différences dans les procédures de détermination des prix, dans la mesure où elles dépendent de mesures nationales et où elles portent sur les transports à longue distance, notamment internationaux.

5.3.7. L'équilibre financier des compagnies de chemin de fer doit être réalisé prioritairement, sans pour autant perdre de vue que cet objectif ne peut être atteint que parallèlement et progressivement à l'harmonisation des conditions de concurrence.

5.3.8. Il y a lieu d'encourager et de soutenir toute mesure et toute réalisation visant à une utilisation rationnelle de l'énergie dans les transports.

5.4. Il faut pour que le citoyen européen voie s'accomplir des progrès, que l'on mette enfin en œuvre les propositions sur lesquelles les organes consultatifs et les partenaires sociaux se sont mis d'accord ou qui ont déjà été modifiées par la Commission (par exemple poids et dimensions).

5.5. La concrétisation des principes exposés ci-avant sous forme d'une conception globale incluant l'échéancier des étapes de l'harmonisation des conditions de concurrence (dont la réalisation rendrait superflues les mesures compensatoires nationales précitées), doit être à la fois le contenu et la première initiative importante de la politique commune des transports des années 80.

Fait à Bruxelles, le 28 octobre 1982.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC

Avis sur les

- proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets de démonstration dans les domaines de l'exploitation des sources énergétiques alternatives, des économies d'énergie et de la substitution des hydrocarbures
- proposition de règlement (CEE) du Conseil concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets pilotes industriels et de démonstration dans le domaine de la liquéfaction et gazéification des combustibles solides

Les textes qui ont fait l'objet de cet avis ont été publiés respectivement au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 227 du 1^{er} septembre 1982, page 2, et n° C 261 du 6 octobre 1982, page 3.

A. BASE JURIDIQUE DE L'AVIS

Le Conseil a décidé, le 18 août 1982, de consulter, conformément aux dispositions de l'article 198 du traité instituant la Communauté économique européenne, le Comité économique et social sur les propositions susvisées.

B. AVIS DU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Le Comité économique et social a élaboré son avis sur le sujet précité au cours de sa 201^e session plénière, tenue à Bruxelles les 27 et 28 octobre 1982.

Le texte de cet avis est le suivant:

LE COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL,

vu les dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 198,

vu la demande d'avis du Conseil des Communautés européennes du 18 août 1982 relative à la proposition de

règlement (CEE) du Conseil concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets de démonstration dans les domaines de l'exploitation des sources énergétiques alternatives, des économies d'énergie et de la substitution des hydrocarbures ⁽¹⁾ et à la proposition de règlement (CEE)

⁽¹⁾ JO n° C 227 du 1. 9. 1982, p. 2.

du Conseil concernant l'octroi d'un soutien financier à des projets pilotes industriels et de démonstration dans le domaine de la liquéfaction et gazéification des combustibles solides ⁽¹⁾,

vu son règlement intérieur, et notamment son article 18,

vu la décision de son bureau, du 13 octobre 1982, de nommer un rapporteur général pour l'élaboration de cet avis,

vu ses avis antérieurs dans le domaine de l'énergie et plus particulièrement ses avis sur «Le rôle du charbon dans une stratégie énergétique communautaire» ⁽²⁾ et sur l'«Investissement dans le domaine de l'utilisation rationnelle de l'énergie» ⁽³⁾,

vu le projet d'avis et le rapport oral présentés par M. Mills, rapporteur général,

vu ses délibérations lors de sa 201^e session plénière des 27 et 28 octobre 1982 (séance du 28 octobre 1982),

A ADOPTÉ L'AVIS SUIVANT

à l'unanimité:

Le Comité économique et social approuve les propositions de la Commission sous réserve des observations suivantes.

1. Le Comité se déclare d'accord sur les grandes lignes des mesures proposées qui se dessinent à travers le système de participation communautaire au financement de projets industriels ayant trait à l'exploitation de ressources alternatives d'énergie, l'utilisation rationnelle et les économies d'énergie, ainsi que la mise en application des résultats obtenus.

2. Le Comité est notamment d'avis que le déficit de la Communauté en matière d'énergie justifie des mesures en vue de réduire sa dépendance et sa vulnérabilité vis-à-vis de la dislocation de ses sources d'approvisionnement.

3. Malgré le court délai qui lui est imparti pour l'élaboration du présent avis, le Comité se félicite d'être consulté sur les propositions de la Commission en raison de l'impact qu'elles auront, à moyen et long terme, sur le niveau des investissements, et donc de l'emploi, dans la Communauté.

4. On ne peut qu'approuver le programme envisagé par la Commission dans les propositions concernant la gazéification et la liquéfaction du charbon ⁽⁴⁾. Au stade actuel de la recherche et du développement, les avantages économiques potentiels à court terme de ces procédés, mis à part les cas de la gazéification du charbon en surface, ne suffisent pas pour justifier un lancement immédiat des

projets de démonstration. Les progrès réalisés à ce jour dans le cadre de certains projets bénéficiant déjà de l'aide de la Commission justifient l'extension du programme. Par conséquent, le Comité approuve l'extension du programme pour le financement de la gazéification et de la liquéfaction, notamment pour les projets conçus pour acquérir la technologie qui sera nécessaire dans l'avenir.

5. La mise au point de la liquéfaction et de la gazéification des combustibles solides en vue de réduire la dépendance vis-à-vis des hydrocarbures importés et de diversifier davantage les combustibles utilisés est un objectif non négligeable, car elle contribue à la réalisation des objectifs énergétiques de la Communauté et répond parfaitement à sa stratégie en matière d'énergie.

Le Comité observe en outre que les nouveaux procédés de gazéification des combustibles solides devraient permettre de réduire la pollution atmosphérique due actuellement à la combustion du charbon non traité.

6. Le Comité est heureux de constater qu'un certain nombre de projets sont susceptibles d'entrer en ligne de compte pour un soutien financier communautaire au titre de la réglementation relative à l'exploitation des sources énergétiques alternatives, aux économies d'énergie et à la substitution des hydrocarbures ⁽⁵⁾. Le Comité approuve d'autant plus cette ouverture que des innovations technologiques sont susceptibles de se produire dans tous les domaines où l'énergie est utilisée.

7. Le Comité se réjouit des dispositions permettant une coopération avec les pays tiers, et en particulier avec les pays en voie de développement.

8. Il espère que la coopération avec les pays en voie de développement répondra à leurs besoins dans les domaines suivants:

— la nécessité de réduire le déficit énergétique qui grève gravement leur balance des paiements,

et

— la nécessité de développer et de diffuser des technologies appropriées permettant de réduire substantiellement la consommation de bois de chauffage utilisé dans les ménages au prix d'une désertification progressive.

9. Le Comité apprécie le fait que la Commission souligne, dans les propositions de règlement, que les projets de démonstration doivent «avoir des perspectives d'utilisation commerciale». Dans ce contexte, le Comité estime importante la participation d'une personne physique ou morale privée dans le projet. La Communauté ne devrait pas donner son soutien à des projets sans participation d'un montant substantiel de capital à risque.

10. Le Comité espère que le temps entre le lancement des appels d'offre et l'autorisation pour l'attribution des aides sera réduit le plus possible, ce qui permettra de

⁽¹⁾ JO n° C 261 du 6. 10. 1982, p. 3.

⁽²⁾ JO n° C 205 du 9. 8. 1982.

⁽³⁾ JO n° C 252 du 27. 9. 1982.

⁽⁴⁾ JO n° C 261 du 6. 10. 1982.

⁽⁵⁾ JO n° C 227 du 1. 9. 1982.

mieux synchroniser les initiatives des entreprises de la Communauté et les actions de soutien de cette dernière.

11. Le Comité constate avec satisfaction que les propositions de règlement ne comprennent plus de plafonds financiers pour la durée des actions prévues. Les difficultés récentes occasionnées par les dépassements de ces plafonds par les budgets arrêtés par les autorités

budgétaires de la Communauté, soulignent combien il faut laisser à ces autorités la pleine responsabilité des décisions financières de la Communauté.

12. Le Comité relève qu'un rapport périodique sur la politique menée en matière de projets de démonstration doit être établi par la Commission, et il demande que ce rapport soit communiqué au Comité économique et social pour avis.

Fait à Bruxelles, le 28 octobre 1982.

Le président
du Comité économique et social
François CEYRAC
