

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT

PRESS RELEASE

5033/92 (Presse 40)

1562nd Council meeting

- TRANSPORT -

Brussels, 26 and 27 March 1992

Presidents:

Mr Joaquim FERREIRA DO AMARAL

Minister for Public Works, Transport
and Communications of the Portuguese
Republic

Mr Eduardo de AZEVEDO SOARES

Minister for Maritime Affairs



26/27.III.92

vos/JF/cg

The Governments of the Member States and the Commission of the European Communities were represented as follows:

Belgium:

Mr Guy COEME
Deputy Prime Minister,
Minister for Communications,
Public Utilities and the
Public Buildings Authority

Denmark:

Mr Kaj IKAST
Minister for Transport
Mrs Anne Birgitte LUNDHOLT
Minister for Industry and Energy

Germany:

Mr Günter KRAUSE
Federal Minister for Transport
Mr Wolfgang GRÖBL
Parliamentary State Secretary
to the Federal Minister for Transport

Greece:

Mr Nicolaos GUELESTATHIS
Minister for Transport and Communications
Mr Aristotelis PAVLIDIS
Minister for Merchant Shipping

Spain:

Mr Manuel PANADERO
Secretary-General for Transport

France:

Mr Paul QUILES
Minister for Infrastructure, Housing,
Transport and Space
Mr Jean-Yves LE DRIAN
State Secretary for Maritime Affairs

26/27.III.92
vos/JF/cg

Ireland:

Mrs Maire GEOGHEGAN-QUINN	Minister for Tourism, Transport and Communications
Mr Michael WOODS	Minister for the Marine

Italy:

Mr Rocco Antonio CANGELOSI	Deputy Permanent Representative
----------------------------	---------------------------------

Luxembourg:

Mr Robert GOEBBELS	Minister for Transport
--------------------	------------------------

Netherlands:

Mrs Hanja MAIJ-WEGGEN	Minister for Transport and Public Works
-----------------------	--

Portugal:

Mr Joaquim FERREIRA DO AMARAL	Minister for Public Works, Transport and Communications
Mr Eduardo AZEVEDO SOARES	Minister for Maritime Affairs
Mr João DE BEBIANO	State Secretary for Shipping
Mr Jorge ANTAS	State Secretary for Transport

United Kingdom:

Lord BRABAZON OF TARA	Minister of State, Department of Transport
-----------------------	--

o

o o

For the Commission:

Mr Karel VAN MIERT	Member
--------------------	--------

AIR TRANSPORT

THIRD AIR TRANSPORT LIBERALIZATION PACKAGE

The Council took note of the work carried out further to the guidelines produced at its meeting on 16 and 17 December 1991. The Council was pleased with the progress made since then and held an exchange of views on the basis of a Note from the Presidency.

The debate produced the following guidelines for further work on the fundamental issues:

- on the subject of rates and fares, the Council was in favour of free pricing accompanied by adequate safeguards to protect the interests of industry and consumers;
- on market access, the Council was in favour of the principle of general access to all routes; there is agreement in principle on cabotage, for which it will be necessary to find practical and balanced solutions regarding the details and duration of the transitional period; as for the general safeguard clause, the Council confirmed the need for certain safeguards in order to take into account effects on the environment, infrastructural limits, regional development (including links with islands) and co-ordination between the various modes of transport; however, these safeguards should be subject to Community control;
- as regards licensing, the Council confirmed the guidelines on the effective control and monitoring of the financial health of air carriers; with regard to the registration of aircraft, a solution would have to be found making the national registration of the fleet of each undertaking for the purposes of

26/27.III.92
vos/JF/cg

technical control compatible with the objective of free movement of aircraft in the internal market;

- concerning competition, the Commission undertook to submit in the near future a document setting out the conditions under which the Commission should grant block exemptions.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue work with a view to reaching an agreement in June 1992.

The third package is another step towards the final phase of organization of the Community air transport market with a view to the single market.

EEC-NORWAY/SWEDEN AGREEMENT

The Council agreed unanimously, on the basis of Article 84(2) of the Treaty, on the proposal for a Council Decision concerning the conclusion of an agreement between the Community, Norway and Sweden on civil aviation.

Final adoption will take place soon, after finalization of the texts.

The purpose of this agreement is to make the "acquis communautaire" in the air transport sector applicable in Norway and Sweden.

STATE AIDS TO AIR CARRIERS

The Council took note of the Commission report on this subject of 11 March 1992, the main points of which were summarized by Commissioner VAN MIERT.

INLAND TRANSPORT

NEGOCIATIONS WITH THIRD COUNTRIES CONCERNING CARRIAGE BY INLAND WATERWAY

The Council agreed in principle to the opening of negotiations between the Community and third countries on the rules applicable to carriage of freight and passengers by inland waterway between the parties concerned.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue work on preparing negotiating directives for the Commission, with the aim of enabling the Council to take a decision at its meeting in June 1992.

ROAD CABOTAGE - GOODS

Pending receipt of the Opinion of the European Parliament, the Council held a very detailed debate on the proposal for a Regulation aimed at laying down the definitive system under which non-resident carriers may operate domestic road haulage services within a Member State.

The Council agreed to instruct the Permanent Representatives Committee to continue its work on this dossier in the light of the abovementioned debate.

ROAD CABOTAGE - PASSENGERS

The Council held a policy debate on this proposal for a Regulation which, further to the Court of Justice's ruling of 22 May 1985 in Case 13/83, is intended to apply the principle of freedom to provide services in field of national road

passenger transport.

The Council achieved a very wide measure of agreement on the basis of a compromise involving the following points:

- regular services:

= immediate liberalization of certain special regular services in frontier zones;

= exclusion of other regular services at this stage;

- services other than regular services:

= period of progressive implementation;

= until 31 December 1995, liberalization of closed-door tours;

= from 1 January 1996, liberalization of all other non-regular services.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue its discussions with a view to reaching an agreement in June 1992.

TRANSIT AGREEMENTS WITH AUSTRIA AND SWITZERLAND

The Council heard a statement from Commissioner VAN MIERT on the Commission's progress in preparing proposals for the conclusion of the transit agreements with Austria and Switzerland initialled on 3 December 1991.

It also discussed the problems raised in the meantime between the Community and the two countries in question.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to examine the proposals and submit its findings to the Council meeting in June 1992.

Green paper on transport and the environment

The Council noted the presentation by Commissioner VAN MIERT of the green paper on the impact of transport on the environment and the Commission's intention of continuing its proceedings in this sphere.

11

.

.

.

.

.

.

MARITIME TRANSPORT

LIBERALIZATION OF MARITIME CABOTAGE

The Council held a detailed discussion of the proposal for a Regulation applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage).

The discussion revealed a considerable measure of agreement on most of the points in a Presidency compromise text.

The Council will return to the questions outstanding, particularly the composition of crews, with a view to reaching agreement at its meeting in June 1992.

OTHER TRANSPORT DECISIONS

Carriage of goods by rail, road and inland waterway

The Council adopted a Resolution on the system for observing the markets for the carriage of goods by rail, road and inland waterway.

This Resolution extends, until the introduction of a definitive system, the observation system provided for in the Council Resolution of 8 December 1988.

Road transport

Following receipt of the Opinion of the European Parliament, the Council adopted the Regulation on access to the market for the carriage of goods by road in the European Community to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States (see press release 10387/91 Presse 243).

Summertime

Following completion of the co-operation procedure with the European Parliament, the Council adopted the sixth Directive on summertime arrangements, covering 1993 and 1994.

This Directive, which corresponds to the common position adopted by the Council on 22 January 1992, sets the summertime period, during which time is advanced by sixty minutes in relation to the time for the rest of the year, as the period between the last Sunday in March (1993: 28 March; 1994: 27 March) and the last Sunday in September (1993: 26 September; 1994: 25 September), as provided for in the common position.

Ireland and the United Kingdom may, however, set the fourth Sunday in October (1993: 24 October; 1994: 23 October) as the end of the summertime period for 1993 and 1994.

MISCELLANEOUS DECISIONS

Environment

The Council decided that the Community should take part in the Council of Europe negotiations for an International Convention on damage resulting from activities dangerous to the environment. It approved negotiating directives for the Commission.

Research programme in the field of biotechnology (1990-1994)

Following completion of the co-operation procedure with the European Parliament, the Council carried out final adoption of the Decision adopting a special research and technological development (R&TD) programme in the field of biotechnology (1990-1994).

The Council adopted its common position on this Decision at its meeting on 28.XI.91 (see press release 9555/91 Presse 217).

EEC-Mongolia relations

The Council decided to sign the trade and economic co-operation agreement between

the European Economic Community and Mongolia, subject to conclusion.

1986 International Cocoa Agreement

The Council adopted the Decision concerning the Community's approval of the 1986 International Cocoa Agreement.

Approval of the Agreement will be notified as soon as possible to the Secretary-General of the United Nations.

Appointments

The Council decided on replacements for:

- an alternate member of the Advisory Committee on the Training of Midwives;
- a member of the Advisory Committee on Medical Training;
- a member of the advisory Committee on the Training of Dental Practitioners.

✓

Bruxelles, le 24 mars 1992.

**NOTE BIO(92) 73 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

433

Préparation du Conseil transports (26-27 mars 1992) (Bruno JULIEN)

- "Le cabotage" sera l'un des maîtres mots du Conseil puisqu'il est envisagé d'aborder ce thème pour les transports aériens, routiers et maritimes. Ce débat est déterminant puisqu'il conditionne la dernière étape majeure de la libéralisation des transports communautaires et un point de passage obligé vers le marché unique des transports.

Les enjeux sont de taille car ils permettront non seulement aux "opérateurs communautaires" qui satisfont à ce titre (critères de nationalité, de compétence, de sécurité ...) d'effectuer librement leur prestation dans toute la Communauté, mais ils contribueront en outre à la meilleure organisation des transports en évitant des voyages inutiles à vide.

Cette modification importante du rayon d'action des transporteurs induit une certaine méfiance de leur part en dépit des garanties proposées telles que les clauses de sauvegarde et les conditions d'accès au marché ou les exceptions proposées pour des transports particuliers, voire l'étalement progressif de l'ouverture du marché comme ceci a déjà été fait pour le cabotage sur les voies fluviales déjà adopté par le Conseil d'octobre 1991.

C'est sur ces éléments que se concentrera le Conseil pour fixer les modalités précises de mise en oeuvre du cabotage. Des progrès très sensibles ont déjà été enregistrés sur la base des propositions de la Commission au cours des Conseils précédents dans les transports aériens et maritimes.

Ce Conseil devrait permettre de fixer les lignes directrices permettant aux groupes de travail d'effectuer les derniers aménagements, en vue d'un Conseil décisif au mois de juin.

- Troisième paquet de libéralisation des transports aériens

A la suite de l'accord du Conseil de décembre 1991 sur les principes généraux des trois règlements proposés par la Commission (tarifs, accès au marché, licences de transporteurs communautaires) et de plusieurs séances du groupe de travail, le Conseil sera appelé à donner des nouvelles orientations politiques sur un certain nombre de points en suspens en vue d'arriver selon le voeu de la Présidence à un accord au mois de juin.

Le Conseil a retenu les orientations générales de la Commission. Il est même allé plus loin pour les tarifs puisqu'une orientation majoritaire semble se dégager en faveur d'une libéralisation totale des tarifs dès 1993 (assortie de sauvegardes contre les tarifs excessivement élevés ou excessivement bas en cas de crises).

L'un des points essentiels en suspens demeure celui du cabotage même si une orientation majoritaire se dégage en faveur de sa libéralisation progressive.

Les modalités sont toujours en discussion, en particulier la longueur de la période de mise en oeuvre de la libéralisation et les critères de choix des liaisons à libéraliser dès 1993 (cabotage consécutif à une liaison internationale).

Les autres thèmes concernent la nature des sauvegardes permettant de limiter les accès à certaines liaisons et le contrôle des capacités financières des entreprises de transport aérien pour la délivrance des licences.

Le Conseil examinera, en liaison avec l'étude du troisième paquet, les règles de concurrence appliquées aux transports aériens.

- Cabotage routier pour le transport de marchandises

La Commission a proposé le 16 octobre 1991 (voir P 71) de supprimer dès le 1er janvier 1993, les restrictions quantitatives pour le cabotage routier sous réserve que les transporteurs soient agréés (licence communautaire) et en prévoyant des mesures de sauvegarde générales et temporaires.

Les travaux du Conseil ont fait apparaître une division entre les Etats membres qui soutiennent la proposition de la Commission et ceux qui souhaitent une instauration progressive de la liberté de cabotage en l'étalant dans le temps. La Présidence soumettra au débat du Conseil un projet qui prévoit un régime transitoire basé sur la liberté de cabotage consécutif (à un parcours international) dès 1993 et la poursuite pendant quelques années du régime des autorisations dont le nombre serait augmenté progressivement jusqu'à la libération définitive.

- Cabotage routier voyageurs

Les travaux sur le cabotage étaient bloqués depuis 1987 en l'attente de progrès sur les transports internationaux de voyageurs. Ils ont maintenant pu reprendre depuis l'accord politique intervenu au Conseil dans ce domaine au mois de décembre. Le même clivage existe dans le domaine des transports de marchandises entre les Etats membres qui souhaitent une ouverture totale dès le 17 janvier 1993 et ceux qui recommandent une adoption progressive. Se pose en outre le problème de l'opportunité de n'appliquer le cabotage qu'aux transports occasionnels ou d'y inclure également les transports réguliers. Le Conseil procédera à un débat d'orientation sur ces éléments.

- Cabotage maritime

Des progrès sensibles ont été enregistrés pour la mise en oeuvre progressive du cabotage dès le 11 janvier 1993 tout en ménageant une transition par un régime de dérogations temporaires précises pour les îles (1999), les croisières (1995), le trafic régulier de passagers (1999), les biens stratégiques (1997) et les bateaux de moins de 500 tonnes de jauge brute (1998).

Le Conseil sera amené à se prononcer sur un projet de la Présidence portugaise en ce sens. Le problème des dérogations temporaires sera crucial et c'est d'un accord sur les termes prévus actuellement par la Présidence que dépendront soit les chances d'un accord lors de ce Conseil, soit éventuellement la fixation des lignes politiques nécessaires à la conclusion d'un accord définitif lors du Conseil de juin.

- Le Conseil examinera le projet d'accord dans le domaine de l'aviation civile avec la Suède et la Norvège qui projette d'étendre l'acquis communautaire à ces deux pays dans le domaine de l'aviation civile.
- Le Conseil devrait mandater le groupe de travail transport du Conseil pour établir (pour le Conseil de juin) un projet de mandat de négociation de la Commission avec les pays de la Convention du Danube en vue de mettre en oeuvre la libre prestation de services entre la Communauté et ces Etats dans le domaine des voies navigables conformément à la recommandation de la Commission du 19 juin 1991 (note P 37). A cette occasion les Ministres pourraient aborder le problème général des compétences extérieures lors du déjeuner du 26 mars.
- La Commission présentera au Conseil le rapport sur les aides d'Etat dans le domaine des transports aériens et le Livre Vert sur le transport et l'environnement (P 10) adopté par la Commission le 18 février 1992.

Tous les points à l'ordre du jour, à l'exclusion du maritime, seront abordés le 26 mars. Le cabotage maritime sera abordé le 27 mars au matin et le Conseil devrait donc se terminer le 27 mars en fin de matinée.

Parmi les points A à l'ordre du jour figure la sixième directive relative à l'heure d'été et le système d'observation des marchés des transports.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS

Bruxelles, le 26 mars 1992.

**NOTE BIO 592) 73 (suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transport (Bruno Julien)

- Le Conseil a débuté par l'examen du troisième paquet de libéralisation aérien, en vue selon le voeu du Président de dégager les orientations nécessaires au groupe de travail pour finaliser un compromis pour le Conseil de Juin.

. En matière tarifaire, le Commissaire Van Miert s'est félicité que le Conseil veuille introduire rapidement la liberté. Tout en admettant qu'il faille des garanties en cas de baisses ou de hausses excessives, le Commissaire a souhaité que les procédures d'application et les mécanismes à appliquer dans ces circonstances soient simples. Les sauvegardes doivent être équilibrées, mais elles sont nécessaires car la seule réglementation contre les pratiques prédatrices n'est pas suffisante notamment lorsque les compagnies aériennes sont entraînées dans un comportement collectif par une réaction en chaîne qui peut être déclenchée par le comportement offensif d'une compagnie. Le groupe de travail du Conseil doit donc rechercher dans les mois qui viennent des clauses de sauvegarde équilibrées et non bureaucratiques.

. En matière d'accès au marché, le Commissaire Van Miert a indiqué que sa proposition de libéralisation totale du cabotage au 1er janvier 1993 était ambitieuse et qu'il avait donc laissé entendre qu'il pourrait s'accomoder d'une période transitoire dans un esprit constructif et pragmatique si cette période transitoire répondait à des critères bien définis :

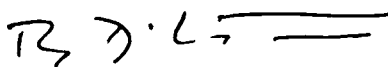
- échéance de libéralisation fixée
- période transitoire de durée limitée
- étape de transition bien définie

. D'autre part, le Commissaire a souhaité une libéralisation immédiate de la 7ème liberté dès le 1er janvier 1993. En outre, tout en soulignant qu'il n'était pas opposé à l'application de clauses de sauvegarde, par exemple pour protéger l'environnement, pour des raisons infrastructurelles ou pour assurer l'intermodalité, le Commissaire a souhaité que ces exemptions soient limitées pour ne pas contrevenir à l'esprit de la libéralisation du cabotage. Il s'est notamment élevé contre la possibilité d'appliquer des exceptions par route.

Le groupe de travail du Conseil est chargé d'explorer avant le prochain Conseil la durée de la période de transition des modalités de cette période intérimaire et des sauvegardes spécifiques à des fins déterminées dans le cadre des limites acceptées par la Commission.

- . En matière de "licensing" des compagnies aériennes communautaires, M. Van Miert a indiqué qu'il était important que les compagnies offrent les garanties nécessaires afin d'éviter la création de pavillons de complaisance. Ces garanties doivent être d'autant plus strictes qu'il s'agit de nouveaux entrants qui pourraient perturber le fonctionnement de l'ensemble du marché. Le Commissaire a souhaité que l'enregistrement des avions par les Etats membres ne soit pas une entrave au grand marché en entraînant des rigidités nuisibles au fonctionnement des compagnies aériennes lors du transfert des aéronefs d'un Etat membre à l'autre. C'est pourquoi il a souhaité une certaine flexibilité dans le contrôle des nationalités des aéronefs communautaires.
- . Le Conseil a approuvé l'accord aérien avec la Suède et la Norvège qui se traduira par l'application de l'acquis communautaire à ces deux pays en matière de politique aérienne.
- . Le Commissaire Van Miert a présenté au Conseil le rapport sur les aides d'Etat dans le secteur aérien récemment adopté par la Commission en soulignant que certaines informations complémentaires seraient nécessaires pour expliciter des interrogations de la Commission sur quelques cas précis. Il a rappelé qu'en matière d'aides d'Etat, la Commission maintenait sa philosophie en approuvant les aides d'Etat dans certaines conditions précises, notamment lorsque des assainissements de compagnies étaient réalisés en vue de rétablir leur équilibre pour être à même de faire face au nouvel environnement aérien international dans un laps de temps assez court.
- Le Conseil a procédé à un tour de table sur la proposition de compromis de la Présidence en matière de cabotage routier qui prévoit durant une période transitoire le maintien de contingents de cabotage assortis d'une augmentation annuelle sensible et l'ouverture dans certaines conditions du cabotage consécutif. Le Commissaire a rappelé les exigences qu'il avait soulignées en matière de cabotage aérien. Il a en outre indiqué qu'il était nécessaire de recourir dans la Communauté rapidement à une meilleure harmonisation fiscale en vue de mieux couvrir les coûts d'infrastructure et d'établir des conditions de concurrence équitables entre les transporteurs des différents Etats membres.
- La majorité des Etats membres se rallient à l'esprit du compromis communautaire. Néanmoins, deux délégations ont marqué une opposition assez nette à ces perspectives. Le Service juridique du Conseil a indiqué que si le Conseil n'était pas en mesure de se prononcer sur le cabotage avant le 1er janvier 1993, la Cour de Justice constatant le vide juridique en raison des dispositions prévues dans le cadre du grand marché, imposerait vraisemblablement l'application immédiate et sans période de transition du cabotage. Dans ces circonstances, le Commissaire Van Miert a rappelé l'importance d'un accord et a engagé la Présidence à poursuivre ses efforts en vue d'atteindre un compromis.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS



Bruxelles, le 27 mars 1992.

**NOTE BIO(92) 73 (suite 2) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Le débat sur le cabotage routier s'est poursuivi lors du déjeuner des Ministres le 26 mars. Il a permis d'enregistrer des progrès dans la voie d'un compromis. En effet toutes les délégations admettent le principe d'une phase transitoire et de la définition d'un régime final tout en admettant que des progrès sont nécessaires dans le domaine de la fiscalité. Dans ces conditions la Présidence a exprimé l'espoir d'arriver à un accord pour le mois de Juin.

Durant le repas les Ministres ont également admis le principe d'un mandat de négociation de la Commission pour négocier un accord sur les voies navigables Intérieures avec les pays riverains du Danube et la Pologne. Le groupe de travail du Conseil a été chargé de mettre au point le mandat de négociation pour le prochain Conseil de Juin.

- Le projet de libéralisation du cabotage routier pour les voyageurs par bus butait notamment sur l'inclusion ou non des services réguliers dans la phase finale. Des progrès sensibles ont également été accomplis sur ce dossier qui permettent d'entrevoir l'esquisse d'un accord pour le prochain Conseil. La libéralisation des services occasionnels se ferait en deux phases avec l'ouverture au cabotage de voyages occasionnels dits à "portes fermées" dès le premier Janvier 1993 et la libéralisation de tous les voyages occasionnels à partir du 1er Janvier 1996. La libéralisation du cabotage pour les services réguliers spéciaux frontaliers (tels les navettes d'écoliers ou de travailleurs frontaliers) serait instaurée dès le 1er Janvier 1993. Le groupe de travail préparera donc sur la base de ce canevas un projet d'accord pour le prochain Conseil.

- Le Commissaire a fait rapport sur les accords de transit avec la Suisse et l'Autriche. Aucune délégation n'a remis en question le contenu de ces accords. Néanmoins des critiques ont été proférées par certaines délégations qui ont fait allusion aux difficultés rencontrées au niveau technique pour la mise au point des bases de calcul des écopoints découlant de l'accord avec l'Autriche et à la suite de l'augmentation importante des droits de passage en Autriche au mois de Décembre. Le Commissaire Van Miert a rappelé qu'il avait adressé une lettre aux autorités autrichiennes lors de l'augmentation des péages car cette décision était contraire à l'esprit de l'accord qui venait d'être négocié. Il a informé le Conseil que les consultations se poursuivaient au niveau technique avec l'Autriche pour l'adoption des dispositions découlant de l'accord. Le Commissaire suivra l'évolution de ces discussions techniques dans les jours à venir. Le Conseil ayant modifié la base juridique de l'accord, le Parlement devra maintenant se prononcer avant l'adoption définitive du Conseil. En attendant la Commission devra également arrêter l'accord administratif de gestion découlant de l'accord avec la Suisse.

Parmi les points divers, la délégation néerlandaise a évoqué les difficultés rencontrées par les transporteurs routiers en raison des grèves fréquentes des agents en douane. Le Commissaire Van Miert a rappelé que c'était aux administrations nationales alertées à de nombreuses reprises par la Commission d'agir. Il a en particulier souhaité que les Ministres des Transports attirent l'attention de leurs collègues des Finances responsables de ce dossier, comme l'a déjà fait Mme Scrivener à plusieurs reprises.

- Le Commissaire a brièvement présenté le Livre Vert sur les transports et l'environnement au Conseil et annoncé la préparation du Livre Blanc sur la politique des transports.

- Mr Van Miert a indiqué au Conseil la remise récente d'un document de travail de la Commission sur l'introduction de la notion de temps de travail pour les transporteurs routiers. Il souhaite que cette communication qui analyse la situation existante au niveau communautaire et les problèmes et les conséquences d'une telle action stimule la réflexion du Conseil afin de contribuer à atteindre les objectifs d'harmonisation des conditions de concurrence, de progrès social et de sécurité routière. Il espère que cette communication permettra de contribuer à la préparation de nouvelles actions et propositions. Dans cet esprit la Commission proposera prochainement une proposition d'adaptation des tachygraphes qui devrait permettre un contrôle plus homogène des règles communautaires.

En conclusion Mr Van Miert a félicité la Présidence pour la bonne préparation de plusieurs dossiers importants qui devrait permettre de les conclure avec succès lors du Conseil du mois de Juin.

Amitiés,

Bruno DETHOMAS



Bruxelles, le 27 mars 1992.

**NOTE BIO(92) 73 (suite 3) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Le Conseil a repris ses travaux par l'examen du dossier sur :

- Le cabotage maritime

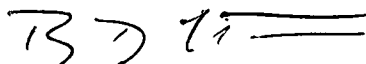
La Présidence a présenté une proposition de compromis qui tient compte des diverses demandes des Etats membres et notamment des exemptions temporaires que certains d'entre eux souhaitent pour permettre à leurs armements de s'adapter progressivement à la pleine libéralisation du cabotage. Le Commissaire Van Miert a indiqué que dans un esprit de compromis la Commission pouvait se rallier aux dérogations au cabotage dans la mesure où elles étaient bien définies et parce qu'elle portaient sur une période de temps relativement courte à l'issue de laquelle le cabotage sera entièrement libre. Les dérogations temporaires concernent la Méditerranée pour les croisières jusqu'en 1995, les services par bateaux inférieurs à 500 tonnes jusqu'en 1998 et les services réguliers de passagers ainsi que les ferries jusqu'en 1999. Une autre dérogation temporaire exclue jusqu'en 1997 le cabotage pour les biens stratégiques le long de la côte Atlantique et des côtes méditerranéennes. Enfin, plusieurs îles dans la Méditerranée et dans l'Atlantique auraient dérogé au principe du libre cabotage jusqu'en 1999.

Ainsi, toutes les dérogations justifiées pour des raisons économiques ou stratégique sont bien cernées et d'une durée limitée. Le principe de liberté totale du cabotage par les Etats membres pour des navires communautaires sera intégralement respecté dès 1999.

Après un premier tour de table, il est apparu qu'il y avait un large consensus politique sur les grandes lignes de la proposition de la Présidence. Néanmoins, certains Etats membres souhaitent encore quelques aménagements techniques. L'un des problèmes les plus épineux concernait l'exclusion du cabotage communautaire des navires danois du second registre qui sont eux-mêmes exclus du régime du cabotage au Danemark. Une solution de compromis semble pouvoir être trouvée avec une exemption temporaire permettant à ces navires d'effectuer du cabotage jusqu'en 1996.

Le Conseil a été ajourné pour le déjeuner au cours duquel les éléments de détail du compromis pourraient être trouvés afin d'arriver à un compromis politique avant la fin du Conseil. A suivre

Amitiés,
Bruno DETHOMAS





Bruxelles, le 27 mars 1992.

NOTE BIO(92) 73 (suite 4 et fin)
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Le Conseil s'est terminé après une longue session sans accord sur le cabotage maritime, bien que la Présidence ait été en mesure d'élaborer un projet de compromis sur lequel ne subsiste plus qu'un point de désaccord au sujet de la composition des équipages de navires habilités à faire du cabotage dans les îles. En effet un accord avait été trouvé sur de nombreux points sensibles qui laissent présager une issue heureuse.

- Une dérogation jusqu'en 1996 a été prévue pour autoriser le cabotage des navires non habilités à le faire dans leur pays d'origine. Permettant ainsi aux navires inscrits sur le second registre danois d'effectuer du cabotage dans les autres Etats membres.

- La liste des dérogations temporaires (voire note BIO précédente) a été maintenue en élargissant les dérogations autres que celles liées au trafic des îles à toute la France, en incluant l'eau dans les marchandises stratégiques, en transformant la limite de tonnage de 500 GTB à 650 GT, et en étendant la dérogation jusqu'à l'année 2004 pour les services de passagers par ferry boat et pour les navires de moins de 650 GT en Grèce.

L'article 3 concernant la composition des équipages a fait l'objet de tentatives nombreuses de compromis, mais en vain. Il existe néanmoins un accord sur la composition des équipages pour le cabotage continental et pour les bateaux de croisière (conditions de l'état du pavillon sauf pour les navires inférieures à 650 GT ou l'Etat membre d'accueil peut imposer ses conditions).

Par contre alors qu'il y avait un accord sur la composition des équipages pour les îles et les navires de passagers jusqu'en 1999 en permettant l'application des conditions de l'Etat d'accueil pour les navires de passagers. Pour les autres navires l'Etat Membre d'accueil pourrait imposer 100 % d'officiers communautaires et 50 % de marins communautaires.

Le Conseil a buté sur l'application des conditions de l'Etat d'accueil pour les navires de plus de 650 GT après 1999. En effet plusieurs Etats membres souhaitaient que ce soit les conditions de l'Etat du pavillon qui soient alors imposées et non pas des conditions plus restrictives comme le souhaitaient d'autres Etats Membres.

Ce débat est en définitive lié à l'avenir du pavillon EUROS puisque celui-ci tel qu'il a été proposé par la Commission devrait régler la composition des équipages sur les navires habilités à pratiquer le cabotage communautaire.

Constatant l'impossibilité d'arriver à un accord, le Président du Conseil a décidé de ne pas renvoyer le dossier au groupe d'experts pour ne pas détruire l'échafaudage minutieusement élaboré et pour essayer de trouver avant Juin un accord politique direct avec les Ministres concernés sur le problème en suspens.

Le Commissaire Van Miert regrettant également que l'on échoue si près du but a encouragé cette démarche en vue d'arriver à un accord définitif sur la mise en oeuvre du cabotage au Conseil de Juin.

Amitiés,
Bruno Julien