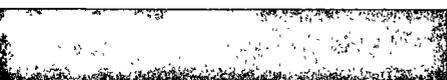


COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT



PRESS RELEASE

7281/92 (Presse 123)

1592nd Council meeting

- TRANSPORT -

Luxembourg, 22 and 23 June 1992

Presidents: Mr Joaquim FERREIRA DO AMARAL,
Minister for Public Works, Transport
and Communications

Mr Eduardo de AZEVEDO SOARES
Minister for Maritime Affairs

of the Portuguese Republic

7281/92 (Presse 123 - G)

EN

22/23.VI.92

dey/MG/hmcg

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

Greece:

Mr Aristotelis PAVLIDIS
Minister for Merchant Shipping
Mr K. STEFANAKOS
Secretary-General for Transport

Spain:

Mr José BORRELL
Minister for Transport
Mr Manuel PANADERO
Secretary-General for Transport

France:

Mr Jean-Louis BIANCO
Minister for Transport
Mr Georges SARRE
State Secretary for Road and River
Transport
Mr Charles JOSSELIN
State Secretary for Maritime Affairs

22/23.VI.92

dey/MG/hmcg

Ireland:

Mrs Maire GEOGHEGAN-QUINN

Minister for Tourism, Transport and
Communications

Mr Pat "the Cope" GALLAGHER

Minister of State at the Department of
the Marine

Italy:

Mr Ferdinando FACCHIANO

Minister for Merchant Shipping

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 de AZEVEDO SOARES

Minister for Maritime Affairs

Mr Jorge ANTAS

State Secretary for Transport

Mr José PRATES BEBIANO

State Secretary for Shipping

United Kingdom:

Mr John MCGREGOR

Minister for Transport

Lord CAITHNESS

Minister of State, Department of
Transport

o

o o

For the Commission:

Mr Karel VAN MIERT

Member

AIR TRANSPORT

THIRD LIBERALIZATION PACKAGE

The Council reached political agreement on the third liberalization package for air transport, the final stage in organization of the sector in the run-up to the single market.

There are three Regulations on the licensing of air carriers, air fares and access to air routes for carriers. The Regulations are due to enter into force on 1 January 1993; they follow on logically from the first two packages of measures approved by the Council in 1987 and 1990, aimed at gradually opening up air transport to competition.

The texts will be formally adopted shortly, once legal/linguistic finalization has been carried out.

- Licensing

This Regulation sets out the requirements for issue of operating licences to air carriers established in the Community, it being understood that, pursuant to the Regulation on access for air carriers to intra-Community air routes, any Community carrier holding a licence is to be granted traffic rights between any Community airports.

22/23.VI.92

dey/MG/fc

It is therefore the carrier's operating licence, rather than, as with the existing system, the route licence, that becomes the decisive factor for access to the future Community air transport market.

The text contains specific Community rules governing the relationship between the competent national authorities and carriers established or to be established in the Member States.

The regulations are based on Community criteria, harmonized through adoption of common rules concerning the requirements for economic and technical fitness for the issue of licences. In practice:

- they set non-discriminatory criteria for the location and control of airlines applying for licences; the principle of effective control has been adopted, as defined for other sectors of business in the Community;
- reasonable, practical financial and economic requirements are laid down for new entrants and existing carriers;
- criteria for evaluating technical fitness are referred to Community legislation to be adopted in the meantime. National criteria will continue to apply for AOCs (air operator's certificates) until the JAR-OPS (operating codes for aircraft engaged in commercial air transport and in general aviation, with the exception of helicopters) are incorporated into Community legislation;

- a degree of flexibility has been brought in as regards the registration of aircraft in the Community.

- Fares

The Regulation on air fares and rates is based on a system of free pricing.

Accordingly, an air fare for a scheduled service is considered as approved if, within 14 days of receiving notification, neither the Member States concerned nor the Commission notify their disapproval, giving reasons.

The free pricing system is combined with appropriate safeguards to protect the interests of the industry (general drop in fares on a market) and consumers (excessively high fares).

- Market access

In the run-up to the internal market, the Regulation on market access lays down that Community air carriers will have access to routes between all airports on Community territory open to civil air traffic.

However, there will be a transitional period until 1 April 1997 for the introduction of cabotage, during which consecutive cabotage will be allowed with capacity limitations (50%).

22/23.VI.92

dey/MG/jh

During the same period, Member States may continue to regulate access to routes on their territory for resident carriers.

The Regulation provides for certain safeguards, subject to Community supervision, to make allowance for effects on the environment, infrastructure limitations, links with islands and co-ordination between the various modes of transport.

It recognizes the principle of public service obligations, which is necessary to maintain adequate air services to serve certain national regions, particularly islands.

COMPETITION

The Council discussed the two proposals for Regulations on the competition rules applicable to airlines, and enabling the Commission to adopt group exemptions.

The Permanent Representatives Committee was instructed to examine the proposals further in the light of the discussions and of the Opinion which the European Parliament was still to deliver regarding the proposal on group exemptions.

22/23.VI.92

dey/MG/fc

INLAND TRANSPORT

PASSENGER CABOTAGE

The Council reached agreement of substance, by a qualified majority, on the text of a Regulation laying down the conditions under which non-resident carriers may operate national road passenger transport services within a Member State (passenger cabotage).

Formal adoption will take place shortly, after the texts have been finalized.

The enacting terms of the Regulation, which is scheduled to enter into force on 1 January 1993, lay down

- for regular services:

- = immediate liberalization of certain special regular frontier-zone services;
- = exclusion of other regular services for the time being; subsequent review of the situation regarding such services in the light of a report to be drawn up by the Commission by 31 December 1995;

- for non-regular services:

- = immediate liberalization of closed-door tours;
- = liberalization of all non-regular services as from 1 January 1996.

RELATIONS WITH THIRD COUNTRIES REGARDING TRANSPORT BY INLAND WATERWAY

The Council held an exchange of views on the recommendation for a Decision designed to authorize the Commission to negotiate agreements on transport by inland waterway with certain third countries.

In the light of the discussions, the Council instructed the Permanent Representatives Committee actively to pursue work in this area so that the Council could take a decision on the issue at one of its forthcoming meetings, and no later than December 1992.

GOODS CABOTAGE

The Council discussed the proposal for a Regulation laying down the definitive system under which non-resident carriers may operate domestic road haulage services within a Member State (goods cabotage).

At the close of discussions, the Council instructed the Permanent Representatives Committee to examine the proposal further in order that agreement could be reached as soon as possible.

22/23.VI.92

dey/MG/cc

TAX HARMONIZATION

After a detailed discussion on tax harmonization in the road transport sector, the Council reached the following conclusions:

- it would actively pursue its discussions in order that taxes on vehicles could be harmonized as soon as possible;
- it asked the Commission to bring forward a proposal, once the Member States had been consulted and by the end of September 1992 at the latest, on the procedures whereby Member States could introduce and collect tolls and/or levies for the use of certain road infrastructure.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The Council took note of a statement by Commissioner VAN MIERT introducing a Commission communication on transport infrastructure and three communications on the masterplans for inland waterways, motorways and combined transport.

The Council also noted the Commission's request that the Council should guarantee the continuity of measures on transport infrastructure by adopting the Regulation amending and extending the existing Regulation by 31 December 1992.

ROAD SAFETY

The Council heard a statement from Commissioner VAN MIERT on the progress of the Commission's work on road safety.

SHIPPING

FREEDOM TO PROVIDE MARITIME TRANSPORT SERVICES WITHIN MEMBER STATES (MARITIME CABOTAGE)

The Council reached agreement of substance, by a qualified majority, on a Regulation applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage).

The Regulation provides that maritime cabotage is to be liberalized from 1 January 1993 for Community shipowners who have their ships registered in, and flying the flag of a Member State, provided those ships comply with all conditions for carrying out cabotage in that Member State, including ships registered in EUROS, once that Register is approved by the Council.

By way of derogation, the provision requiring that ships comply with all conditions for carrying out cabotage in the Member State where they are registered at that time may be temporarily suspended until 1996.

The Commission stated that it would analyse the effects of admission to the market of ships that did not comply with all the conditions for carrying out cabotage in the flag State by the end of 1996. It would report to the Council and submit proposals if necessary.

Regarding the EUROS Register, a large number of delegations and the Commission pointed out that developing a competitive shipping industry in the Community and worldwide meant improving the operating conditions of Member States' fleets, and undertook to see that the proposal for a Regulation establishing a Community

22/23.VI.92

dey/MG/cc

Register, EUROS, was examined with a view to an early decision. To that end, the above delegations asked the Commission to submit to the Council as soon as possible proposals for new measures to support Member States' fleets.

On manning, the text lays down that

- for vessels carrying out mainland cabotage and for cruise liners, all matters relating to manning are to be the responsibility of the State in which the vessel is registered (flag State), except for ships smaller than 650 GT, where host State conditions may be applied;
- for vessels carrying out island cabotage, all matters relating to manning are to be the responsibility of the State in which the vessel is providing a maritime transport service (host State).

However, for cargo vessels over 650 GT carrying out island cabotage, when the voyage concerned follows or precedes a voyage to or from another State, all matters related to manning shall remain the responsibility of the State in which the vessel is registered (flag State) after 1 January 1999.

The final arrangements for manning will be approved by the Council in due course, by 1 January 1999 at the latest, on the basis of a Commission proposal drawn up in the light of a report on the economic and social impact of liberalizing island cabotage which the Commission will submit to the Council by 1 January 1997.

22/23.VI.92

dey/MG/cc

The text also provides for temporary exemption from the Regulation for the following services in the Mediterranean and along the coast of Spain, Portugal and France:

- cruise services, until 1 January 1995;
- transport of strategic goods (oil and oil products and drinking water), until 1 January 1997;
- services by ships smaller than 650 GT, until 1 January 1998;
- regular passenger and ferry services, until 1 January 1999.

Island cabotage in the Mediterranean and cabotage with regard to the Canary, Azores and Madeira archipelagoes, Ceuta and Melilla, the French islands along the Atlantic coast, and the French overseas departments will also be exempted until 1 January 1999. For reasons of socio-economic cohesion, the above derogation is extended for Greece until 1 January 2004 for regular passenger and ferry services and services provided by vessels less than 650 GT.

The text recognizes the principle of public service obligations and lays down mechanisms for adopting safeguard measures in the event of serious market disturbance.

Formal adoption of the Regulation, which is due to enter into force on 1 January 1993, will take place shortly, once the texts have been finalized.

COMMUNITY REGISTER (EUROS)

The Council held an exchange of views on the proposal for a Regulation establishing a Community ship register and providing for the flying of the Community flag by sea-going vessels (EUROS).

At the close of discussions, it instructed the Permanent Representatives Committee to examine the proposal further.

TRANSPORT OF DANGEROUS OR POLLUTING GOODS

The Council took note of the progress of work on the proposal for a Directive concerning minimum requirements for vessels entering or leaving Community ports carrying dangerous or polluting goods.

It instructed the Permanent Representatives Committee to examine the proposal further.

The basic purpose of the Directive is to enable vessels carrying dangerous goods to be located exactly and to know where those goods are located on board and to enable the information to be forwarded speedily and accurately to the authorities responsible for safety at sea and environmental protection.

22/23.VI.92

dey/MG/cc

SHIPPING SAFETY

The Council noted that the Commission would be submitting a communication on shipping safety in the near future.

IMPLEMENTATION OF REGULATIONS ON SHIPPING

The Council noted that the Commission intended to submit, in the coming weeks, a second report on the implementation of the four Regulations on shipping of 22 December 1986.



22/23.VI.92

dey/MG/cc

OTHER DECISIONS ON TRANSPORT

Agreement between the EEC and the Kingdom of Norway and the Kingdom of Sweden on civil aviation

Following the political agreement reached at the meeting on 26 and 27 March 1992, the Council formally adopted a Decision on the conclusion of an Agreement between the Community, Norway and Sweden on civil aviation.

The basic purpose of the Agreement is to make all the Community provisions on air transport applicable in Norway and Sweden too. It includes:

- compliance with the "acquis communautaire" by Norway and Sweden;
- continued compliance in future, through the incorporation of future Community measures;
- establishment of a joint Committee to administer and implement the Agreement;
- compliance by Sweden and Norway with the legal interpretations of the Commission and the European Court of Justice.

22/23.VI.92

dey/MG/cc

Roadworthiness tests for motor vehicles - Brakes and exhaust emissions

The Council adopted two Directives laying down minimum standards and methods in respect of brakes and exhaust emissions, within the framework of Directive 77/143/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers.

The Directive on roadworthiness tests for brakes sets out the various components of the braking system which need to be inspected, together with the likely reasons (objective and subjective criteria) for their failure.

The Directive on exhaust emissions lays down limit values for gaseous exhaust emissions from spark ignition (petrol) engines, and for smoke opacity in the case of compression ignition (diesel) engines, motor vehicles.

MISCELLANEOUS DECISIONS

Anti-dumping

The Council adopted a Regulation amending Regulation No 2200/90 by imposing an additional anti-dumping duty on imports of silicon metal originating in the People's Republic of China.

The Regulation takes account of the fact that following the imposition of anti-dumping duties in July 1990, Chinese producers/exporters significantly reduced their prices for export. The result was a corresponding increase in the dumping margin, for which an additional duty should be imposed.

Bruxelles, le 19 juin 1992.

**NOTE BIO(92) 160 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

433

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Ce Conseil sera l'une des ultimes étapes sur la voie de la liberté de prestation de services à l'intérieur de la Communauté et de l'accomplissement du marché unique le "cabotage".

C'est en effet à nouveau, comme lors du dernier Conseil, sur la liberté pour les opérateurs d'un Etat membre de pouvoir exercer leurs prestations à l'intérieur d'un autre Etat membre que le Conseil devra se prononcer dans les secteurs de l'aviation civile, du transport routier (de personnes et de marchandises) et du transport maritime.

Le cabotage est l'ultime étape car il fallait auparavant harmoniser les conditions de concurrence pour que les transporteurs soient sur un pied d'égalité face aux exigences de sécurité, du respect de l'environnement, de compétence et de normes de leurs équipements. C'est ce à quoi la Commission et le Conseil se sont attachés depuis 1987.

Sans liberté de prestation, les cloisonnements nationaux subsisteraient et il n'y aurait pas de grand marché. Le 1er janvier 1993 est donc une date phare pour l'adoption de mesures définitives et le temps presse pour l'adoption de ces ultimes mesures.

Le Conseil a d'ores et déjà adopté le cabotage sur les voies navigables. La Commission a proposé une libéralisation totale dans l'aérien, le routier et le maritime à partir du 1er janvier 1993. Mais les contraintes économiques, sociales ou liées à des situations particulières (territoires isolés par exemple) rendent difficiles pour certains Etats une libéralisation immédiate et totale du cabotage. C'est la raison pour laquelle le Conseil doit trancher entre ceux qui souhaitent une libéralisation totale dès le 1er janvier 1993 et ceux qui souhaitent reculer cette date le plus tard possible.

La Commission a fait preuve de souplesse en admettant que des circonstances particulières puissent montrer des exemptions temporaires à la règle générale. C'est dans cette voie que travaille le Conseil, à savoir :

- définir les secteurs qui justifient pour des raisons valables des exemptions temporaires et
- délimiter l'horizon temporel de ces exemptions.

Le troisième paquet aérien

Les trois règlements qui constituent ce "paquet" (agrément des compagnies, tarifs, accès) ont fait l'objet d'intenses négociations et le Conseil pourrait être en mesure de conclure un accord politique.

Parmi les points les plus délicats qu'abordera le Conseil, il faut signaler :

- les conditions dans lesquelles un Etat membre pourra suspendre l'application de tarifs anormalement élevés ou bas et les conditions d'intervention de la Commission sachant que le principe général sera celui de la liberté tarifaire et que les interventions des Etats membres et de la Commission ne devront être possibles que dans des circonstances exceptionnelles, bien délimitées (clauses de sauvegarde).
- les modalités du cabotage à partir du 1er janvier 1993
Dans un esprit de compromis entre les tendances opposées des délégations, le Conseil s'oriente vers une mise en oeuvre progressive de la liberté de cabotage pour les compagnies communautaires, vraisemblablement en libéralisant le cabotage consécutif (cabotage successif à une relation entre Etats membres, ex. British Airways effectuée un Londres-Paris-Bordeaux) pour 50 % des capacités. Il faudra que le Conseil s'entende sur la durée de cette période transitoire sachant quelle devra être relativement courte et que par la suite la liberté de cabotage devra être possible pour les compagnies communautaires dans tous les Etats membres, seules des mesures de sauvegarde précises et délimitées permettront de déroger à cette règle (protection de l'environnement, coordination des divers modes de transport, développement régional, congestion).

Le cabotage voyageurs par route

Lors du dernier Conseil, un compromis se dessinait et le COREPER a été chargé de poursuivre les discussions en vue d'un accord final. Les éléments du compromis sont les suivants :

- libéralisation dès le 1er janvier 1996 de tous les services non réguliers en commençant dès le 1er janvier 1993 par les services non réguliers à "portes fermées", c'est-à-dire lorsque les autobus ne peuvent prendre en charge ou décharger des passagers durant leur parcours,
- libéralisation des services réguliers spécialisés frontaliers (transport d'élèves, de travailleurs) dès le 1er janvier 1993.

Une forte majorité d'Etats membres se rallie à ce compromis qui pourrait être adopté par le Conseil.

Cabotage routier marchandises

Après que le cabotage ait été progressivement introduit en juillet 1990 sur la base de 15 000 autorisations (valables pour 2 mois), le Conseil doit maintenant se prononcer sur la proposition de la Commission de libéraliser totalement le cabotage pour les transporteurs communautaires dès le 1er janvier 1993 en maintenant des clauses de sauvegarde en cas de dérèglement du marché :

- une clause générale en cas de perturbation grave du marché
- une clause temporaire limitant le cabotage à 5 % du marché national en 1993, 6 % en 1994 et 7 % en 1995.

Pour l'instant, les Etats membres sont partagés entre une libéralisation immédiate dès le 1er janvier 1993 et une ouverture progressive du cabotage. L'Allemagne a établi un lien formel entre ce dossier et celui de l'harmonisation fiscale et de l'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs routiers à un rythme de progression de 25 % par an.

La Présidence a proposé un compromis intermédiaire qui se traduirait par une mise en oeuvre progressive du cabotage avant la suppression de toutes les restrictions dès le 1er janvier 1996. Durant la phase transitoire, seuls les cabotages consécutifs et ceux effectués dans le cadre d'un contingent de 25 000 autorisations (d'une durée de 2 mois) seraient autorisés.

Harmonisation fiscale

La Commission a fait des propositions pour harmoniser la fiscalité routière (transport de marchandises) :

- d'une part la fixation d'accises minimum sur le fond de manière à couvrir les coûts variables d'infrastructure. Cette proposition a été adoptée par le Conseil qui a fixé les droits d'accises minimum à 256 Ecus/1000 litres
- d'autre part, une harmonisation des taxes nationales de circulation sur les véhicules pour couvrir progressivement les coûts fixes d'infrastructure, en tenant compte des péages autoroutiers lorsqu'ils existent.

Ce second projet a fait l'objet de discussions approfondies au groupe de travail du Conseil et il semble que des progrès aient été réalisés sur certains aspects de la proposition (structure des taxes, taxes minimum). L'Allemagne notamment souhaite pouvoir instaurer un régime de prise en charge des coûts des infrastructures par les transporteurs mais n'a pas été en mesure de le faire en l'absence d'un accord formel au Conseil sur un système unique qui permette de couvrir les coûts. En attendant qu'un système européen permette d'appliquer pleinement le principe de la territorialité (c'est-à-dire que les coûts d'utilisation des infrastructures soient totalement supportés par les utilisateurs), M. Van Miert a fait part de sa disposition à envisager de proposer d'ici la fin de l'année une solution intérimaire qui devrait fournir un cadre communautaire permettant de trouver une solution appropriée aux problèmes actuels de manière à ce que les Etats membres puissent fixer les montants des taxes sur les véhicules (en respectant les taux minimum), des accises, des péages et des charges pour les infrastructures, en excluant toute discrimination entre transporteurs ou toute restriction à leurs opérations et les contrôles aux frontières intérieures sans dépasser le total des coûts d'infrastructure.

Voies navigables

La Commission a soumis au Conseil un projet de mandat de négociation (règles commerciales, techniques et administratives) avec les pays riverains du Danube en vue de mettre en oeuvre le principe de la libre prestation de service entre la Communauté et ces Etats. Le Conseil a marqué son accord de principe lors de sa dernière session des 26 et 27 mai. Le COREPER a été chargé de finaliser le projet de mandat pour le soumettre à cette session du Conseil.

Les points précédents seront traités par le Conseil le 22 juin alors que les points maritimes seront traités dans la matinée du 23 juin.

Cabotage maritime

Après de longs débats lors des Conseils précédents, un accord se dégage pour les dérogations à l'entrée en vigueur après le 1er janvier 1993 (îles méditerranéennes 1999, Grèce 2004, ...) mais le dernier Conseil a échoué de très près lors de sa dernière session sur la composition des équipages de navires pratiquant le cabotage avec les îles, les pays du Sud souhaitant des conditions strictes (Etat membre d'accueil), les pays du Nord souhaitant plus de souplesse (Etat du pavillon). Dans l'état actuel, le compromis de la Présidence sera à nouveau proposé au Conseil, à savoir :

- cabotage continental et navires de croisières

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| . plus de 650 tonnes de JB | Etat du pavillon |
| . moins de 650 tonnes de JB | Etat membre d'accueil |

- cabotage avec les îles

- | | |
|---------------------------|---|
| . avant 1999 | |
| plus et moins de 650 T JB | + 100 % officiers et 50 %
équipage communautaire ou
état du pavillon (dans
certains cas) |

+ Etat membre d'accueil
pour les navires réguliers

- | | |
|------------------|--|
| . après 1999 | |
| plus de 650 T JB | |

régime définitif à définir

EUROS

Le groupe de travail du Conseil fera rapport au Conseil sur l'état d'avancement Intérimaire des travaux.

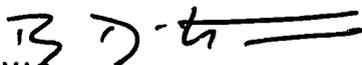
Le Conseil examinera en outre l'état d'avancement des travaux sur le projet de Directive sur les conditions de sécurité des navires transportant des marchandises dangereuses.

La Commission présentera les schémas directeurs adoptés récemment sur les voies navigables, le transport combiné et les autoroutes.

Suite à la résolution du Conseil du 21 juin 1991 en vue d'élaborer un programme communautaire en matière de sécurité routière et aux réunions du groupe à haut niveau qui a été constitué à cet effet, le Commissaire fera rapport sur l'état d'avancement des travaux.

Le Conseil pourrait adopter en point A les directives précisant dans le cadre du contrôle technique des véhicules les normes et méthodes concernant les freins et les émissions d'échappement.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS



Luxembourg, le 22 juin 1992.

**NOTE BIO(92) 160 (suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

C'est par l'examen du "troisième paquet" aérien qu'a débuté le Conseil. Au cours d'une longue séance, les Ministres des transports se sont prononcés sur les propositions de compromis concernant les règlements sur l'agrément des compagnies aériennes, sur les tarifs et sur la libéralisation de l'accès proposé par la Présidence portugaise. Les Ministres ont félicité la Présidence pour la qualité du travail accompli et se sont déclarés prêts à faire tous les efforts possibles en vue d'arriver à un compromis. Durant la matinée, la majorité des réserves qui avaient été émises par la Commission et par les Etats membres ont été levées, parfois après de légères modifications rédactionnelles, parfois après l'inclusion de déclarations unilatérales.

Les grandes lignes des règlements telles qu'elles avaient été exposées dans les notes précédentes ont été confirmées, à savoir :

- Les Etats membres acceptent des critères communs pour l'agrément de compagnies aériennes, évitant ainsi que des pavillons de complaisance s'établissent dans certains Etats membres pour profiter de la libéralisation dans les autres Etats membres. Ces mesures garantissent aux passagers communautaires des conditions de sécurité et de fiabilité des compagnies importantes. Les garanties financières que les compagnies doivent être en mesure d'apporter aux Etats membres sont telles qu'elles évitent une perturbation des marchés par des compagnies peu sérieuses. La Commission doit avoir la possibilité de s'assurer que les Etats membres appliquent les critères retenus dans le projet de réglementation lors de l'agrément ou du contrôle des compagnies aériennes.
- La liberté tarifaire est octroyée aux compagnies aériennes communautaires sous réserve de clauses de sauvegarde suspensives en cas de tarifs anormalement élevés ou anormalement bas résultant de guerre commerciale pouvant entraîner des pertes généralisées pour les compagnies aériennes.
- La liberté d'accès (cinquième liberté et cabotage) est consentie aux compagnies aériennes communautaires après une période intérimaire au cours de laquelle les Etats membres pourraient limiter l'accès à des liaisons sur leur territoire aux compagnies qu'ils ont eux-mêmes autorisées sans dénier ce droit à des compagnies communautaires enregistrées dans d'autres Etats membres.

C'est sur ce dernier projet de règlement que le Conseil n'a pas encore été en mesure de trouver un accord avant de se séparer pour déjeuner (à 14 H 30).

En effet, si le principe de la libéralisation progressive du cabotage (en commençant par le cabotage consécutif pour 50 % de capacité) est maintenant acquis, la durée de la période intérimaire qui précèdera la libéralisation totale du cabotage (à l'exclusion de quelques clauses de sauvegarde bien délimitées sur l'environnement, l'encombrement et les exigences du service public) reste à fixer. Au départ, cette période intérimaire variait de 0 à 6 années suivant les Etats membres. Au moment où le Conseil s'est séparé, la fourchette s'était réduite entre 3 et 5 années. En dépit de quelques autres problèmes en suspens, on peut donc raisonnablement espérer que le Conseil sera en mesure d'atteindre un accord politique sur le "troisième paquet" avant de se séparer.

Amitiés,
Bruno JULIEN

Luxembourg, le 22 juin 1992.

**NOTE BIO(92) 160 (suite 2) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Le Conseil a approuvé à l'unanimité les trois règlements qui constituent le "troisième paquet" aérien. Ce paquet aérien entrera en vigueur le 1er janvier 1993. Avant que le cabotage ne soit complètement libéralisé, il est prévu une période de transition (cabotage consécutif) qui se terminera le 1er avril 1997. Il est aussi prévu que durant cette période transitoire les Etats membres limitent l'accès à de nouvelles liaisons intérieures uniquement pour les compagnies qui sont enregistrées auprès d'eux. Cette possibilité ne s'exercera pas à l'égard des compagnies communautaires enregistrées dans les autres Etats membres qui souhaiteraient ouvrir des relations de cabotage consécutif. A l'issue de cette période, la généralisation du cabotage pour les compagnies communautaires sera acquise.

Les règlements concernant l'agrément national des compagnies et la liberté tarifaire entreront en vigueur dès le 1er janvier 1993.

A l'issue de l'accord, le Commissaire Van Miert s'est félicité des efforts de la Présidence portugaise qui ont permis d'aboutir à l'adoption d'une réglementation communautaire libéralisant le marché aérien. "Même s'il y a une période transitoire pour la mise en oeuvre du cabotage, nous sommes très heureux et ceci nous permettra de progresser dans d'autres domaines. Ainsi, la future Présidence britannique s'est d'ores et déjà engagée à mener la discussion sur la proposition sur les créneaux horaires. Et le temps est venu de d'aborder les relations extérieures" a dit le Commissaire Van Miert.

Amitiés,
Bruno JULIEN

Luxembourg, le 23 juin 1992.

**NOTE BIO(92) 160 (suite 3) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

- Le Conseil a procédé à un échange de vues sur l'harmonisation fiscale sur la base d'une lettre que le Commissaire Van Miert avait récemment fait parvenir aux Ministres des transports des Douze. En effet, le Commissaire estime qu'en attendant l'introduction d'un régime définitif pour les véhicules utilitaires lourds, basé sur le principe de la territorialité, une solution intérimaire devrait fournir un cadre communautaire permettant de trouver provisoirement une réponse à des problèmes actuels pressants. Une telle solution pourrait permettre aux Etats membres de procéder à l'imputation des coûts d'infrastructure aux transporteurs qui font effectivement usage du réseau routier qu'ils soient nationaux ou non résidents. En évitant toute discrimination, un tel système pourrait prendre en compte les coûts fixes et variables d'infrastructures y compris éventuellement un montant pour les externalités, sans discrimination entre les transporteurs.

Le Conseil a invité la Commission à présenter un cadre après consultation avec les Etats membres au plus tard pour la fin septembre de manière à ce que les Etats membres qui le souhaitent puissent instaurer des taxes et des péages pour l'utilisation de leurs infrastructures routières.

- Après l'aviation et à la suite de très longues négociations, le Conseil a finalement adopté le règlement instaurant le **cabotage routier pour les voyageurs** (admission des transporteurs non résidents aux services de transports nationaux de voyageurs par la route dans un Etat membre). Cette décision importante dans le cadre de la réalisation du marché unique a été acquise sur la base du compromis de la Présidence, à savoir :

- . libéralisation dès le 1er janvier 1996 de tous les services non réguliers en commençant dès le 1er janvier 1993 par les services non réguliers à "portes fermées", c'est-à-dire lorsque les autobus ne peuvent prendre en charge ou décharger des passagers durant leur parcours,
- . libéralisation des services réguliers spécialisés frontaliers (transport d'élèves, de travailleurs) dès le 1er janvier 1993.

Bien qu'un pas important ait été franchi, la libéralisation ne sera pas encore complète à l'issue de la période transitoire et la Commission a tenu à faire la déclaration suivante :

"La Commission constate avec regret que l'adoption du présent règlement ne réalise pas de manière complète la liberté de prestation de services en matière de transports de cabotage de voyageurs. En particulier, elle estime que l'exclusion pour une période indéterminée des transports réguliers de voyageurs du champ d'application du présent règlement représente une entorse importante au principe de la libre prestation de services. A ce sujet, elle se réserve la possibilité d'entreprendre les démarches opportunes afin de remédier à cette situation.

- Le Conseil n'a pu s'accorder sur la libéralisation du **cabotage routier de marchandises** car certains Etats membres ont lié ce dossier avec la résolution du problème du recouvrement des coûts des infrastructures.

Après que le Service Juridique du Conseil ait rappelé l'obligation juridique au titre de l'Article 75 du Traité d'arriver à une solution avant la fin de l'année, le Commissaire Van Miert, rappelant la lettre qu'il avait envoyée aux Ministres sur la fiscalité, a indiqué que la Commission ferait tout son possible pour trouver un accord politique plutôt que de s'en remettre à la Cour de Justice afin d'arriver à un accord sur un régime définitif de cabotage avant la fin de l'année.

- Le Conseil a renvoyé pour examen au COREPER le projet de mandat de **négociation de la Communauté avec les pays riverains du Danube** sur les voies navigables.
- Parmi les points divers, le Commissaire Van Miert a rapidement présenté les projets de **schémas directeurs** (transports combinés, routes, voies navigables) récemment adoptés par la Commission en indiquant qu'ils se situaient dans la perspective des décisions prises à Maastricht (réseaux et fonds de cohésion).
- Evoquant la **communication sur la sécurité routière**, M. Van Miert a indiqué qu'il comptait présenter dans quelques mois une proposition à la Commission dans le plein respect du principe de subsidiarité.

Amitiés,
Bruno JULIEN

Bruxelles, le 23 juin 1992.

**NOTE BIO(92) 160 (suite 4) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Cabotage maritime

Le Conseil a concentré ses travaux sur le point de blocage qui subsistait à l'issue de sa dernière réunion, à savoir l'article 3 du règlement sur le cabotage maritime concernant la composition des équipages des navires autorisés à pratiquer le cabotage communautaire.

Une divergence notable subsistait effectivement entre d'une part les Etats membres du Sud cherchant à protéger l'emploi par l'application de critères stricts de nationalité (critères de l'Etat d'accueil, host State) pour les cargos de plus de 650 GT pour le cabotage entre les îles et d'autre part les Etats membres du Nord souhaitant que les compositions d'équipages soient régies par l'Etat membre sous le pavillon duquel navigue le cargo (critères de l'Etat du pavillon, flag State).

Un nouveau texte de compromis a été soumis par la Présidence concernant la composition des équipages :

**Cabotage continental et
navires de croisière**

- navires de plus de 650 GT
(flag State)

- navires de moins de 650 GT
(host State)

**Cabotage entre les îles et
pour les cargos de plus de 650 GT**

- consécutif (flag State après
1999)

- non consécutif (host State et
rapport de la Commission après
1997)

Outre cet aspect fondamental, la Présidence a proposé un certain nombre d'amendements allant au devant de certaines requêtes des Etats membres (déclaration française sur EUROS, définition plus précise du cabotage continental et du cabotage consécutif...).

Le Conseil a ajourné ses travaux à 15 H 00 pour permettre la rédaction des éléments du compromis. Il devrait reprendre sa séance vers 16 H 00 avec des chances raisonnables d'arriver à un accord définitif sur la libéralisation du cabotage assortie de mesures de sauvegarde temporaire (cabotage entre les îles, marchandises dangereuses...) qui avaient déjà été acceptées au cours du Conseil précédent. Il faut rappeler que le règlement définit également :

- les armateurs communautaires,
- les obligations de service public qui devront être appliquées de manière non discriminatoire entre les armateurs communautaires
- les mesures de sauvegarde en cas de perturbation grave des marchés nationaux (exclusion temporaire pour 12 mois au maximum après consultation de la Commission).

Amitiés,
Bruno DETHOMAS

Bruxelles, le 24 juin 1992.

**NOTE BIO(92) 160 (suite 5 et fin) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

- A l'issue d'une longue négociation, le Conseil a finalement adopté à la majorité qualifiée le projet de règlement libéralisant le cabotage maritime en Europe. Les dispositions retenues par le Conseil sur la composition des équipages sont celles qui ont été mentionnées dans la note Bio précédente.

Le Commissaire Van Miert s'est félicité que le Conseil ait adopté au cours de cette session les règlements libéralisant trois modes de transport, l'aérien, le maritime et le transport des personnes par autobus après des discussions qui ont duré (dans le cas du maritime) jusqu'à sept années. "Le prix à payer a été d'accepter des périodes transitoires tenant compte des spécificités pour régler les problèmes pratiques (sociaux et économiques) dans un esprit pragmatique. Le résultat équilibré permettra une libéralisation progressive et à très court terme la pleine réalisation du marché intérieur communautaire des transports".

- Le Conseil a abordé à la demande de la délégation française le problème de la sécurité dans les transports maritimes. Plusieurs Etats membres et la Commission estiment qu'il faut renforcer cette sécurité et le Commissaire s'est engagé à déposer dans ce sens une communication au Conseil dans les tous prochains mois de manière à ce que ce point puisse être abordé par le Conseil lors de la présidence britannique.
- Face à la diminution de la flotte maritime communautaire, le Conseil a de nouveau engagé le débat sur les moyens à utiliser pour renforcer la concertation pour la création d'un pavillon communautaire EUROS. Il a adopté à cet égard (à la majorité qualifiée) une résolution de la délégation française invitant la Commission à soumettre le plus vite possible de nouvelles propositions pour soutenir la flotte des Etats membres.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS

—