

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT

PRESS RELEASE

10524/92 (Presse 236)

1627th Council meeting

- TRANSPORT -

Brussels, 7 and 8 December 1992

President: Mr John MacGREGOR,

Secretary of State for Transport
of the United Kingdom

**includes continuation of Meeting 1627, 21 December 1992*

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 Transport, Public
Undertakings and Public Building

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 Theodoros ANAGNOSTOPOULOS Minister for Transport
Mr Alexandros PAPADOGONAS Minister for Merchant Shipping

Spain:

Mr José BORRELL Minister for Transport

France:

Mr Jean-Louis BIANCO Minister for Transport
Mr Charles JOSSELIN State Secretary for Maritime Affairs

Ireland:

Mrs Maire GEOGHEGAN-QUINN Minister for Tourism, Transport and
Communications

Italy:

Mr Giancarlo TESINI Minister for Transport

Luxembourg:

Mr Robert GOEBBELS Minister for Transport

Netherlands:

Mrs Hanja MAIJ-WEGGEN Minister for Transport and Public
Works

Portugal:

Mr Jorge ANTAS State Secretary for Transport
Mr Eduardo de AZEVEDO SOARES Minister for Maritime Affairs

United Kingdom:

Mr John MacGREGOR Secretary of State for Transport
The Earl of CAITHNESS Minister of State, Department of
Transport

o

o

o

For the Commission:

Mr Karel VAN MIERT Member

AIR TRANSPORT

RELATIONS WITH THIRD COUNTRIES IN THE FIELD OF AIR TRANSPORT

The Council held a preliminary exchange of views on the recent Commission communication concerning the Community's relations with third countries in the field of air transport.

The Commission proposed a pragmatic approach to Community negotiations with third countries which would enable Member States to continue negotiating bilateral agreements in the context of a Community procedure whenever possible and to conduct negotiations with third countries at Community level whenever this proved necessary.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to examine the communication with a view to preparing the Council's discussion at a forthcoming meeting.

ALLOCATION OF SLOTS AT COMMUNITY AIRPORTS

The Council reached agreement on the Regulation on the allocation of slots at Community airports.

The Regulation establishes a code of conduct guaranteeing the transparent, efficient and non-discriminatory allocation of slots against a background of mounting difficulties in respect of airport capacity.

The Community system is based on the optional guide to scheduling introduced by IATA. It is linked to the application of the Treaty competition rules, in particular with regard to the exemptions by category in respect of slot allocation and planning of aircraft movements within an airport, due to enter into force on 1 January 1993, under the third liberalization package for air transport.

Transparency of information is an essential element in the new code of conduct aimed at establishing an objective procedure for slot allocation.

The Regulation defines co-ordinated and fully co-ordinated airports and lays down the duties of the co-ordinator who may, in particular, be made responsible for allocating slots. The Regulation enables a Member State to designate any airport as a co-ordinated airport.

In order to avoid situations where, through a lack of sufficient slots, the advantages of air transport liberalization are shared out unequally and competition is subject to distortion, the Regulation lays down in particular the conditions of access for new entrants ⁽¹⁾ to the market.

In addition, the text recommends better utilization of existing slots based on the "use it or lose it" rules, backed up by efficient control and a revision clause.

In some cases, the Regulation allows special provision to be made for the maintenance of slots for regional air services.

(1) The definition of a new entrant contains the following points:

- "new entrant" means an air carrier requesting slots at an airport on any day and holding or having been allocated less than four slots at that airport or, in the case of an air carrier requesting slots for a non-stop service between two Community airports where at most two other air carriers operate a direct service between those airports and/or airport systems on that day, holding or having been allocated less than four slots at that airport on that day for that service;
- an air carrier holding more than 3% of the total slots available on the day in question at a particular airport or holding more than 2% of the total slots available on that day within the airport system of which that airport is a part, shall not be considered a new entrant to that airport;
- slots allocated to new entrants operating a service between two Community airports may not, for two seasons, be exchanged between air carriers or transferred by an air carrier from one route to another;
- "direct air service" means service between two airports including stopovers with the same aircraft and same flight number.

With regard to external relations, the Council thinks that third countries should grant Community transporters equivalent treatment.

The text makes provision for free exchange of slots and for safeguard mechanisms where there is a clear imbalance between air carriers.

The entry into force of the Regulation is set at one month following its publication in the Official Journal.

Formal adoption of the Regulation will take place shortly, after finalization of the texts.

AIR TRAFFIC CONTROL

Following a discussion on the issue of air traffic control in the Community, the Council drew the following conclusions :

"The Council

- notes the importance of the development of an effective Air Traffic Management system for the future of civil aviation in Europe, and the role the European Communities should play;
- recalls the important work undertaken by ECAC and Eurocontrol in the field of Air Traffic Management and the conclusions of ECAC Ministers adopted in April 1990 and March 1992 which are relevant to it;
- emphasizes the importance of further co-operation in this field so that Commission activities contribute to the development of the work of Eurocontrol and ECAC;
- notes with satisfaction those areas in which the Commission has already been co-operating with Eurocontrol and ECAC in taking work forward;
- notes the Commission's proposal for a Council Directive on the definition and use of compatible technical and operating specifications for the procurement of air traffic management equipment and systems;
- agrees that this proposal should be discussed further by the Council with a view to adoption as soon as possible, with the aim of achieving the effective enactment in Community law of specifications and standards developed by Eurocontrol;
- recognizes that the EURET programme forms part of the 2nd Framework Programme and that there will be a gap between the end of the 2nd Framework Programme and the start of the 4th Framework Programme;

- invites and encourages the Commission to explore the possibility, including the appropriate budgetary provision, of ensuring the continuation of the EURET programme and in particular its ATM component in the period to the start-up of the 4th Framework Programme;
- invites the Commission, in making provisions for Research Development to do so, to support the development of the future ATM system for Europe, in close co-operation with ECAC and Eurocontrol."

STATE AID TO TRANSPORT

The Council held a policy debate on the issue of state aid to transport in the context of the single market for transport.

At the close of the discussion the President suggested that the debate be continued at a forthcoming Council meeting.

INLAND TRANSPORT

TAXATION OF ROAD TRANSPORT

The Council held a further discussion on harmonizing the taxation of road transport on the basis of the revised proposal for a Directive on the charging of transport infrastructure costs to heavy goods vehicles and of a draft Presidency agreement.

The discussion will continue during December 1992.

GOODS CABOTAGE (ROAD HAULAGE)

The Council discussed in detail the proposal for a Regulation on the liberalization of goods cabotage by road, in the context of the completion of the internal market.

The discussion, which enabled delegations to clarify their positions, will continue on 21 December 1992 with a view to reaching agreement by the end of the year.

AGREEMENTS BETWEEN THE COMMUNITY AND CERTAIN THIRD COUNTRIES ON INLAND WATERWAY TRANSPORT

The Council reached agreement on the Recommendation for a Decision on the opening of negotiations between the Community and certain third countries on inland waterway transport and on the negotiating brief given to the Commission.

In accordance with that Decision, the Commission is authorized to negotiate with certain third countries ⁽²⁾ on behalf of the Community agreements concerning the rules applicable to the carriage of freight and passengers by inland waterway between the Community and third States.

EEC/SLOVENIA TRANSIT AGREEMENT

The Council took note of the progress of the negotiations under way between the Commission and the Republic of Slovenia on a transit agreement.

ACTION PROGRAMME IN THE FIELD OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The Council confirmed the approach it had adopted on 26 October 1992 (see press release 9413/92 Presse 186) on a draft Regulation extending beyond 31 December 1992 the action programme in the field of transport infrastructure (Regulation No 3359/90). The Council decided to consult the European Parliament again on the draft given that substantive amendments had been made to the Commission's initial proposal.

(2) Poland and the Contracting States to the Danube Convention (Hungary, Czechoslovakia, Romania, Bulgaria, the former USSR, the former Yugoslavia and Austria).

The draft Regulation makes provision for the extension of the text currently in force - with certain amendments to the aims and infrastructure projects - for a transitional 2-year period (1993-1994), pending subsequent more comprehensive measures in the field of trans-European networks to be taken within the framework of the Treaty on European Union.

COMBINED TRANSPORT

As the European Parliament and the Economic and Social Committee had delivered their Opinions, the Council adopted

- the Regulation extending the current system of aid for investment in combined transport (Regulation 1107/70) until 31 December 1995.

The new Regulation also renews aid for the cost of operating combined transport lines transiting through the territory of a third country, restricting it, however, to services transiting through Austria, Switzerland and the States of the former Yugoslavia.

It also makes provision for extending the scope of the current system by granting aid for transport rolling stock which is particularly suitable for combined transport and is used exclusively for that purpose;

- the Directive extending the scope of Directive 75/130, concerning the establishment of common rules for certain types of carriage of goods between Member States, to include combined transport, part of which involves maritime transport.

SHIPPING

TRANSPORT BY SEA OF DANGEROUS OR POLLUTING GOODS (3)

The Council reached agreement on a draft Directive concerning minimum requirements for vessels bound for or leaving Community ports and carrying dangerous or polluting goods.

The text will also apply to tankers, for which requirements will from now on be more stringent than those laid down in Directive 79/116 concerning the entry and exit of that type of vessel to and from Community ports.

The main purpose of the Directive is initially to ensure that the authorities designated by the Member States are informed of the presence of dangerous or polluting goods on board vessels sailing from or bound for Community ports. This should enable the authorities to take all the measures necessary to deal with the dangerous or polluting goods concerned, as regards both accommodating the vessel and standing by to intervene in case of any incident.

In addition, the Commission is due to submit to the Council by the end of 1993 new proposals for establishing a more comprehensive reporting system for the Community. The proposals could also cover vessels transiting along the coasts of the Member States, and include electronic data interchange systems between vessels and shore-based installations.

The requirements resulting from the Directive will enter into force 24 months after its formal adoption.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to finalize the text with a view to the early formal adoption of the Directive, if necessary after further consultation of the European Parliament.

(3) At the start of proceedings, the members of the Council expressed solidarity with the Spanish delegation in respect of the recent ecological disaster caused by the accident involving a petrol tanker off the coast of Galicia.

POSITIVE MEASURES IN FAVOUR OF THE COMMUNITY FLEET

The Council held a discussion on improving the operating conditions of Community shipping, in order to discourage flagging out.

The discussion made it possible to give the Commission guidelines for the continuation of its work, in particular with regard to the financial and social aspects of the proposal on the EUROS register.

The Council took note of the Commission's intention to submit to it shortly its views on the matter, in particular in the light of the discussion which had taken place.

EXTERNAL RELATIONS IN THE FIELD OF SHIPPING

The Council had a debate on the issue of the Community's external relations in the field of shipping.

At the close of the discussion, the Council encouraged the Commission in its intention to convene a high-level meeting in the near future in order to help to draw up :

- a document defining the strategy to be adopted;
- proposals on the various practical provisions concerning the organization of work in respect of the various situations which might arise - e.g. negotiations conducted entirely at Community level, bilateral discussions with third countries conducted by the Commission, bilateral discussions/negotiations conducted by the Member States, technical co-operation agreements, and the question of co-ordination and representation within multilateral bodies.

In the meantime, the Council considers that there should be a systematic exchange of information between the Commission and the Member States on relations with third countries, and consultations between the Member States and the Commission concerning specific negotiations.

MARITIME CABOTAGE

Following further consultation of the European Parliament, the Council, by a qualified majority, adopted the Regulation applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage).

The text adopted corresponds to that on which substantive agreement was reached at the Transport Council on 22 and 23 June 1992 (see press release 7281/92 Presse 123).

The Regulation is due to enter into force on 1 January 1993, to coincide with the completion of the internal market.

MISCELLANEOUS DECISIONS

Appointment

On a proposal from the Governments of the Member States and following consultation with the Commission, the Council appointed Mr Josly PIETTE as a member of the Economic and Social Committee, in place of Mr Robert d'HONDT, who died, for the remainder of the latter's term of office, that is until 20 September 1994.

Bruxelles, le 4 décembre 1992.

**NOTE BIO(92) 308 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

43³

Conseil transports (7 et 8 décembre) (Bruno JULIEN)

Le Conseil transport débutera lundi 7 décembre à 14 H 30. Les dossiers transports terrestres et transports aériens seront traités lundi et mardi matin. Les dossiers maritimes devraient être traités mardi après-midi en fin de Conseil. De nombreux points sont inscrits à l'ordre du jour. Parmi ceux qui devraient faire l'objet de l'attention particulière du Conseil, il faut noter la fiscalité des transports routiers. Comme ce dossier est lié à la libéralisation du cabotage routier qui devrait intervenir avant la mise en oeuvre du grand marché, il devient urgent pour le Conseil d'arriver à un accord. L'attribution des créneaux horaires, mesure nécessaire pour une meilleure gestion des aéroports encombrés et pour faciliter l'accès aux nouveaux entrants, est également un dossier important dans la mesure où le régime complètera les mesures comprises dans le 3ème paquet aérien dans le domaine de l'accès aux aéroports .

Enfin dans le domaine maritime, le régime de pavillon communautaire EUROS et les mesures proposées pour enrayer le déclin de la flotte marchande communautaire devraient faire l'objet de débats politiques de manière à fixer les perspectives de ces propositions qui sont depuis longtemps à l'examen au Conseil.

Parmi les points A, le Conseil devrait être en mesure d'adopter formellement le règlement fixant le régime de cabotage maritime communautaire et la Directive établissant des règles communes pour le transport combiné de marchandises.

I - TRANSPORTS AERIENS

1. Créneaux horaires

La proposition de Règlement de la Commission a pour but d'introduire plus de transparence et d'efficacité dans l'attribution des créneaux horaires et de faciliter l'accès à de nouveaux entrants pour stimuler la concurrence. Le point crucial concerne la redistribution de créneaux horaires aux nouveaux entrants. Les Etats membres ne souhaitent pas que des droits existants (grandfather rights) soient confisqués au profit des nouveaux entrants qui dans ce cas n'auront pour avantage que de pouvoir utiliser en priorité 50 % des slots non utilisés. Dans ces conditions, le Règlement ne peut être efficace que si la définition des nouveaux entrants n'est pas trop restrictive et si la définition de slots non utilisés est suffisamment rigoureuse pour que la réserve constituée avec ceux-là soit suffisante pour servir des nouveaux entrants. Une grande partie des débats du Conseil devrait donc se centrer sur la définition des nouveaux entrants. S'agit-il uniquement de compagnies qui ont un nombre de slots limités sur l'aéroport ou bien inclue-t-on aussi une notion de concurrence par route ?

Les autres priorités qui seront abordés par le Conseil concernent :

- . la réserve de certains slots pour la desserte de lignes régionales ou de lignes sur lesquelles existent des obligations de service public de manière à ce que les compagnies aériennes ne délaissent pas ces services pour des routes plus profitables en modifiant la destination de leurs slots,
- . le mécanisme de sauvegarde pour éviter qu'une compagnie n'échange des slots qu'elle possède sur une route vers une autre route où elle pourrait acquérir une position dominante,
- . le traitement spécifique à appliquer aux pays tiers qui ne donneraient pas des droits équivalents à un Etat membre.

- Relations avec les pays tiers

La Commission a soumis en octobre au Conseil une communication au Conseil dans laquelle elle recommande une approche pragmatique pour traiter progressivement au niveau communautaire les relations commerciales avec les pays tiers dans le domaine de l'aviation civile. Elle a à cet effet défini les domaines prioritaires des négociations et les procédures à envisager de manière à renforcer la position concurrentielle des compagnies communautaires à l'extérieur. La Présidence fera rapport sur cette communication et devrait être en mesure de proposer la création d'un groupe à haut niveau pour approfondir ce dossier.

- Spécifications techniques des équipements de contrôle aérien

La Commission a proposé en juillet 1992 une Directive prévoyant d'introduire dans la législation communautaire les spécifications techniques élaborées par Eurocontrol pour les communications, les systèmes d'assistance et de contrôle de la navigation. Cette mesure devrait permettre de rendre les systèmes de contrôle compatibles et de réduire ainsi les pertes de temps auxquelles sont confrontés les avions civils. Il s'agit d'un pas vers l'unification des systèmes nationaux.

Les premiers échanges de vues techniques sur ce thème entre Etats membres sont encourageants. La plupart d'entre eux acceptent le principe de la Directive. Le Conseil procédera à un tour de table sur ce projet mais ne devrait pas encore être en mesure de se prononcer avant que les travaux du groupe de travail soient finalisés.

II - TRANSPORTS TERRESTRES

1. Fiscalité des transports routiers

Le régime transitoire proposé par la Commission avant la pleine imputation des coûts dans quelques années (lorsque les moyens techniques seront disponibles) est fondé sur une taxe de circulation annuelle minimum, sur un droit d'utilisation des infrastructures autoroutières cohérent avec les règles du traité et l'inclusion de péages dans le système.

Il y a un large accord sur les dispositions du système présenté par la Commission. Le problème le plus important demeure l'opposition de principe d'un Etat membre au droit d'usage (vignette). Les autres points en suspens concernent le champ d'application des droits d'usage (uniquement les autoroutes ou également certaines routes) et le remboursement éventuel des péages autoroutiers.

Il est encore difficile d'évaluer à ce stade les chances d'un accord politique sur ce dossier au Conseil.

2. Cabotage routier

La Commission avait proposé la libéralisation du cabotage routier à partir du 1er janvier 1993. Le compromis élaboré par la Présidence portugaise prévoyant une phase de transition avant 1996 au cours de laquelle les autorisations de cabotage seraient progressivement augmentées et le cabotage consécutif (à une relation entre Etats membres) pourrait être autorisé. Les progrès du cabotage sont étroitement liés à ceux du dossier sur la fiscalité.

3. Mandat de négociation avec les pays tiers sur les voies navigables

En juin 1991, la Commission a soumis au Conseil un projet de résolution pour l'ouverture de négociation avec les pays riverains du Danube en vue de conclure un accord communautaire avec ces pays dans le domaine de la navigation fluviale (règles techniques, commerciales et administratives) de manière à éviter les discriminations à l'égard des transporteurs communautaires. En effet, les Etats membres ont des accords différents avec les pays tiers, voire pas d'accords. Un Etat membre s'est jusqu'ici opposé à la définition de ce mandat et a constitué une minorité de blocage. Si le Conseil n'est pas en mesure de définir un mandat de négociation, la Commission devra vraisemblablement envisager les mesures nécessaires pour assurer la sauvegarde du droit communautaire.

III - TRANSPORT MARITIME

1. Mesures positives - Euros

Lors du dernier Conseil, les Etats membres ont confirmé leur volonté d'enrayer le déclin de la flotte communautaire par le biais de mesures positives et du registre Euros. Les mesures proposées jusqu'ici n'ont pas été suffisantes pour rendre le projet attractif pour les armateurs communautaires. Le Conseil aura à nouveau des échanges approfondis sur les conditions de nationalité des équipages, les aides accordées sans distorsion de concurrence et les mesures non financières (transport de l'aide alimentaire, conditions de sécurité...)

2. Transport de marchandises dangereuses

L'objet de cette proposition de Directive de 1990 est d'informer les Etats membres sur la présence de navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et sur le contenu de leur cargaison afin de permettre une intervention rapide en cas d'incident. Jusqu'ici les Etats membres se sont divisés en deux camps, ceux qui estiment que le texte de cette Directive est trop contraignant et qu'elle étend la compétence de la Communauté dans un domaine qui devrait être réservé aux organisations internationales (IMO). L'autre groupe d'Etats membres souhaite au contraire des obligations précises comme le propose la Commission. La Présidence pourrait proposer un compromis qui permette d'arriver à un accord en allégeant certaines des exigences de notification dans un premier temps mais en prenant l'engagement que de nouvelles initiatives législatives seront prises ultérieurement.

3. Relations maritimes avec les pays tiers

La Présidence a annoncé son intention de présenter une note sur les relations maritimes internationales. Il faut rappeler que dans le domaine du transport maritime le règlement 4055/86 prévoit déjà l'adoption ou la suppression du partage des capacités dans les accords bilatéraux entre Etats membres et pays tiers et que les autres relations maritimes sont en règle générale dominées par le libéralisme.

Enfin la Commission a déjà mené des actions ad hoc en matière de relations internationales vis-à-vis de la Chine, de Taiwan et de la Corée récemment.

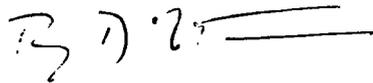
Les enseignements que tirera la Commission du dialogue prochain dans le domaine des relations internationales aériennes sur la base de la Communication qu'elle a récemment transmise au Conseil permettront à la Commission de soumettre dans un proche avenir au Conseil une communication sur les relations maritimes internationales qui devrait être empreinte du même pragmatisme que la Commission précédente.

Autres thèmes

La Commission fera rapport sur l'état d'avancement des négociations de transit avec la Slovénie. La Commission fera également rapport sur l'état d'avancement des travaux dans les domaines de la sécurité routière et maritime.

M. Van Miert présentera le Livre Blanc.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS



Bruxelles, le 7 décembre 1992.

**NOTE BIO(92) 308 (suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

En raison d'un ordre du jour chargé, le Conseil a débuté plus tôt que prévu dans la matinée.

Les points A ont été adoptés en début de Conseil.

- AERIEN

- Négociations avec les pays tiers

Le Conseil a procédé à un tour de table sur la base de la communication de la Commission qui définit de manière pragmatique les actions à entreprendre au niveau communautaire, à savoir comme l'a rappelé le Commissaire Van Miert :

- . la nécessité d'éliminer dans les accords bilatéraux existants les dispositions contraires au droit communautaire, en particulier en matière de discrimination entre les entreprises communautaires,
- . l'opportunité de négocier au niveau communautaire des accords avec les pays tiers après analyse de la situation spécifique de chaque cas en considérant notamment les avantages d'une négociation au niveau communautaire. La nécessité de négocier sur base d'un mandat et le concours apporté par les Etats membres sous forme d'un Comité d'experts nationaux permettront une étroite coordination avec les Etats membres.

Ce tour de table a permis de dégager les orientations suivantes :

- . les Ministres souhaitent une approche pragmatique,
- . une utilité de négocier au niveau communautaire quand il y a une plus value par rapport à une négociation nationale,
- . nécessité de négocier sur la base de mandats,
- . les avantages découlant des négociations doivent être répartis équitablement entre les Etats membres.

Le Conseil s'est prononcé pour la création d'un groupe à haut niveau qui analysera la proposition de la Commission et la précisera de manière à ce qu'il y ait une discussion approfondie sur ce thème sous présidence danoise au mois de mars.

- Normes et spécifications pour l'équipement aérien

Un échange de vues s'est engagé sur la base de la proposition de directive de la Commission. Le Commissaire a souligné que cette mesure permettrait une harmonisation progressive du matériel mais qu'à terme la Commission avait déjà formulé l'intention d'aboutir à l'unification des systèmes nationaux.

La Commission souhaite l'adoption rapide de cette directive en particulier dans l'intérêt des compagnies aériennes soumises à des contraintes techniques qui handicapent leur bon fonctionnement et font peser sur elles une contrainte négative supplémentaire dans un environnement déjà caractérisé par l'accumulation de difficultés. M. Van Miert a souligné l'importance de relations renforcées avec Eurocontrol et la nécessité de poursuivre un programme de recherche approfondi (EURET).

Le Conseil a adopté les conclusions suivantes. Il a :

- souligné le rôle que devait jouer la Communauté dans ce domaine et l'importance d'une coopération avec des organismes de contrôle,
- souhaité la poursuite du programme EURET dans le domaine du contrôle du trafic aérien.

En conclusion, le Commissaire Van Miert a souligné le fait qu'on en venait maintenant à des mesures concrètes et qu'il était urgent d'adopter la directive pour les compagnies aériennes, les fabricants d'équipement et les utilisateurs. Il a souligné qu'il fallait poursuivre la coopération avec l'ECAC et EUROCONTROL pour réaliser une dimension qui dépasse les frontières communautaires.

- Situation des compagnies aériennes

En points divers, la France faisant état de graves difficultés de l'aviation civile communautaire a souhaité que la Communauté réfléchisse à des mesures pour faire face en commun à cette situation sans remettre en cause le processus de libéralisation en cours.

La plupart des délégations se sont déclarées ouvertes à l'idée d'une discussion approfondie sur ce thème au Conseil du mois de mars.

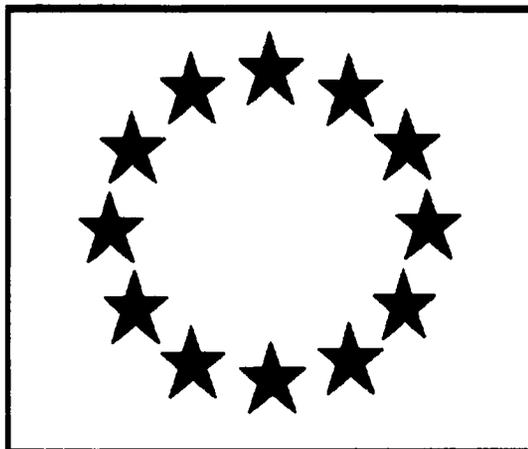
Le Commissaire a estimé que la situation était préoccupante en raison d'une accumulation de problèmes tels que l'après crise du Golfe, l'adaptation des compagnies aériennes communautaires jusque là protégées dans leur espace national à un nouvel environnement, la vive concurrence extérieure, les problèmes structurels (trafic aérien). Le Commissaire a rappelé la nécessité d'avoir une approche d'ensemble cohérente sur ces problèmes en y incorporant en particulier la dimension extérieure. Il a annoncé son intention de réunir les secteurs concernés pour analyser les difficultés et les solutions envisageables d'ici le prochain Conseil de mars.

- Slots

Un groupe d'experts s'est réuni parallèlement à la séance du Conseil pour étudier la proposition sur les créneaux horaires qui sera considérée cet après-midi par le Conseil.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS





COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES
COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

FROM : C.E.C. - G.P.P.
TO : C.E. WASHINGTON - WASHINGTON
REF : 2343043750 - 8-12-1992 10:33

DISTRIBUTION

H.D.	
D.H.D.	
ADM/POL	
A G R	
COM./TR.	
DEVT.	
ECO/FIN	
P.P.A.	
S&T	
SUP. AG.	
T.E.E.	
C.F.	

026123

BIO

CCE M210 MOC
/ZCZC
/GPP46
/GPP108
/MQ13
/ZZZZ

BRUXELLES, LE 8 DECEMBRE 1992

NOTE BIO (92) 308 (SUITE 2) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

CONSEIL TRANSPORTS (BRUNO JULIEN)

LE CONSEIL N' A PU S' ENTENDRE SUR LES PROPOSITIONS DE COMPROMIS DE LA PRESIDENCE CONCERNANT LA FISCALITE ET LE CABOTAGE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ROUTIERS. LE CONSEIL A CONVENU DE SE REUNIR A NOUVEAU SUR CES DEUX THEMES LE 21 DECEMBRE.

PAR CONTRE LES MINISTRES ONT ATTEINT EN ACCORD POLITIQUE SUR LES CRENEAUX HORAIRES (SLOTS) ET ILS ONT ADOPTE LE MANDAT DE NEGOCIATION AVEC LES PAYS RIVERAINS DU DANUBE POUR LA VOIE FLUVIALE.

- FISCALITE ET CABOTAGE ROUTIER

LA PRESIDENCE A SOUMIS DEUX PROPOSITIONS DE COMPROMIS AU CONSEIL EN VUE D'UN ACCORD DEFINITIF SUR CES DEUX DOSSIERS.

LE PROJET SUR LA FISCALITE DEFINIT DE MANIERE PLUS PRECISE LES CARACTERISTIQUES DE LA TAXE D'USAGE EN AJOUTANT AUX GRANDS PRINCIPES QUI DOIVENT LA REGIR (NON DISCRIMINATION, LIBRE CIRCULATION) DES ELEMENTS QUE SOUHAITAIENT CERTAINS ETATS MEMBRES. IL S' AGIT EN PARTICULIER DE LA POSSIBILITE D'APPLIQUER CE SYSTEME A DES ROUTES SIMILAIRES AUX AUTOROUTES ET DE LA POSSIBILITE POUR LA FRANCE DE POURSUIVRE LE REMBOURSEMENT D'UNE PARTIE DES PEAGES AUTOROUTIERS JUSQU' EN 1996.

LE PROJET SUR LE CABOTAGE REPREND LES GRANDES LIGNES DU COMPROMIS PORTUGAIS EN PREVOYANT L'INSTAURATION DU CABOTAGE DEFINITIF LE 1ER JANVIER 1997 ET UNE CROISSANCE DES AUTORISATIONS DE CABOTAGE DE 400/0 PAR AN PENDANT

LA PERIODE INTERIMAIRE AVEC UNE ATTRIBUTION DE 30.000 AUTORISATIONS DE DEUX MOIS DES LE 1ER JANVIER 1993.

EN DEPIT DES EFFORTS DE LA PRESIDENCE, UN CERTAIN NOMBRE D' ETATS MEMBRES ONT CONTINUE A S' OPPOSER FERMEMENT AU

PRINCIPE DE LA CREATION DE TAXES D'USAGE NATIONALES (ENCADREES PAR LES DISPOSITIONS COMMUNAUTAIRES) BLOQUANT AINSI L'ACCORD SUR LA FISCALITE ET PAR CONTRE-COUP CELUI SUR LE CABOTAGE PUISQUE L'ALLEMAGNE A MAINTENU LE LIEN ENTRE CES DEUX DOSSIERS.

EN CONCLUSION DES DEBATS, LE COMMISSAIRE VAN MIERT A REGRETTE L'ABSENCE DE DECISION SUR LA FISCALITE MALGRE L'ENGAGEMENT PRIS AU SOMMET DE DUBLIN. IL A DONC QUALIFIE DE PROBLEME POLITIQUE L'ABSENCE DE DECISION D'AUTANT PLUS REGRETTABLE QU'ELLE BLOQUE UN ELEMENT IMPORTANT DU MARCHE UNIQUE, L'ADOPTION DE LA LIBRE PRESTATION DE SERVICES (CABOTAGE) DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS. LE COMMISSAIRE RECONNAISSANT QUE LE

SYSTEME PROPOSE N'ETAIT PAS PARFAIT A RAPPELE QU'IL S'AGISSAIT D'UNE DECISION TRANSITOIRE EN ATTENDANT QUE LES SYSTEMES TECHNIQUES ADEQUATS SOIENT DEVELOPPES, QUI PERMETTENT L'APPLICATION DANS QUELQUES ANNEES D'UNE FISCALITE FONDEE SUR LE PRINCIPE DE LA TERRITORIALITE

LA PRESIDENCE A FINALEMENT DECIDE QUE LE CONSEIL SE REUNIRAIT A NOUVEAU LE 21 DECEMBRE EN RAISON DE LA NECESSITE D'ARRIVER A UN ACCORD SOUS PEINE DE NE PAS REMPLIR LES ENGAGEMENTS DU MARCHE UNIQUE ET DE S'EXPOSER A UNE CONdamnATION DE LA COUR DE JUSTICE.

- 2 -

- VOIES NAVIGABLES

LE CONSEIL A APPROUVE LE MANDAT POUR L'OUVERTURE DE NEGOCIATIONS AVEC LES PAYS TIERS DE L'EST EUROPEEN APRES UNE LEGERE MODIFICATION DE CELUI-CI. CETTE MODIFICATION TIENT COMPTE PENDANT UNE PERIODE TRANSITOIRE, DANS LE RESPECT DES REGLES DU TRAITE, DE LA SITUATION PARTICULIERE DES NOUVELLES DEMOCRATIES DANS LE CADRE DES ACCORDS MULTILATERAUX ET BILATERAUX EXISTANTS.

- CRENEAUX HORAIRES

SOUS RESERVE D'UN 'TOILETTAGE JURIDIQUE' ET D'UN PASSAGE

LORS D'UN PROCHAIN CONSEIL EN POINT A, LE CONSEIL TRANSPORTS A APPROUVE LA PROPOSITION DE DIRECTIVE SUR L'ATTRIBUTION DES CRENEAUX HORAIRES DANS LES AEROPORTS ENCOMBRES.

IL FAUT RAPPELER QUE CETTE DIRECTIVE PERMETTRA DORENAVANT UNE PLUS GRANDE EFFICACITE ET PLUS DE TRANSPARENCE DANS L'ATTRIBUTION DES CRENEAUX HORAIRES AINSI QU'UNE CONCURRENCE RENFORCEE EN FACILITANT L'ATTRIBUTION DE CRENEAUX A DES NOUVEAUX ENTRANTS

LA COMMISSION A ACCEPTE DE RENONCIER A LA CONFISCATION DES DROITS ACQUIS AUPRES DE COMPAGNIES AERIENNES EN FAVEUR

DES NOUVEAUX ENTRANTS A CONDITION QUE :

LA DEFINITION DES NOUVEAUX ENTRANTS SOIT MODIFIEE EN NE CONSIDERANT PAS UNIQUEMENT LE NOMBRE TOTAL DE CRENEAUX HORAIRES PAR JOUR DANS UN AEROPORT (QUATRE) MAIS EGALEMENT LA CONCURRENCE PAR ROUTE AERIENNE (MOINS DE DEUX COMPAGNIES SUR UNE ROUTE).

LA DEFINITION DES CONDITIONS QUI ENTRAINENT LA PERTE DES CRENEAUX SOUS UTILISES SOIT RENFORCEE. UNE COMPAGNIE QUI UTILISE CES CRENEAUX PENDANT MOINS DE 800/0 DU TEMPS LES PERD. AINSI, LES NOUVEAUX ENTRANTS POURRONT-ILS DISPOSER DE 50 0/0 DES CRENEAUX LIBERES DE CETTE MANIERE SANS AVOIR RECOURS A LA CONFISCATION POUR SATISFAIRE LEURS BESOINS.

EN DEFINISSANT UNE CLAUSE DE REVISION DE LA DIRECTIVE.

- SLOVENIE

LA COMMISSION A FAIT RAPPORT SUR L'ETAT D'AVANCEMENT DES NEGOCIATIONS DE TRANSIT AVEC LA SLOVENIE. LE PROJET ACTUEL PREVOIT LA LIBERTE DE TRANSIT. CELLE-CI EST ASSORTIE D'UNE CLAUSE DE SALVEGARDE MAIS LES MESURES UNILATERALES QUI PEUVENT ETRE PRISES A CE TITRE N'AURAIENT QU'UNE DUREE MAXIMUM DE 3 MOIS ET ELLES DEURAIENT ETRE PRISES DANS LE CADRE D'UNE PROCEDURE STRICTE DE NEGOCIATION AVEC LA COMMUNAUTE. LE PROJET D'ACCORD PREVOIT COMME L'ANCIEN ACCORD AVEC L'EX-YOUGOSLAVIE DES TITRES SUR LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES, LES CHEMINS DE FER ET LE TRANSPORT COMBINE, LES TRANSPORTS ROUTIERS ET LA FACILITATION DE

PASSAGE AUX FRONTIERES.

- SECURITE ROUTIERE

M. VAN MIERT A INDIQUE QUE LA COMMUNICATION SUR LA SECURITE ROUTIERE ETAIT PRETE MAIS QU'ELLE N'AVAIT PAS ETE SOUMISE A LA

COMMISSION POUR LE MOMENT EN RAISON DU DEBAT GENERAL SUR LA SUBSIDIARITE DONT IL VAUT MIEUX ATTENDRE LA FIN. LE COMMISSAIRE A ESTIME QUE CETTE PROPOSITION POURRAIT ETRE FAITE DANS PEU DE TEMPS EN EXPRIMANT LE SOUHAIT QUE LA CONCLUSION DU DEBAT SUR LA SUBSIDIARITE NE MENERAIT PAS A LA DECISION DE RENONCER A ACCROITRE LA SECURITE AU MOMENT OU MAASTRICHT AVAIT RECONNU QU'IL S'AGISSAIT D'UN ELEMENT IMPORTANT. IL A PAR AILLEURS RAPPELE QUE LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DU GROUPE A HAUT NIVEAU SUR LA SECURITE ROUTIERE AVAIENT ETE REPRISES DANS LE LIVRE BLANC.

- SCHEMAS DIRECTEURS

LA COMMISSION SOUHAITE QUE LES SCHEMAS DIRECTEURS QUI ONT ETE ADOPTES PAR LA COMMISSION PUISSENT ETRE TRAITES PAR LE CONSEIL LORS DE LA PRESIDENCE DANOISE.

LE CONSEIL REPREND CE MATIN AVEC LES POINTS MARITIMES.

AMITIES,
BRUNO DETHOMAS

Distel fax autocall-3222350138

SENT BY SPP AT TUE DEC 8 09:57:14 MET 1992

+++ END OF TEXT +++

Bruxelles, le 8 décembre 1992.

NOTE BIO(92) ³⁰⁸ suite 3 et fin AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

Conseil transports (Bruno JULIEN)

- POINT MARITIME

- Transport des marchandises dangereuses et polluantes

L'objectif essentiel de cette proposition de directive de la Commission qui date de 3 années est d'informer les Etats membres sur les mouvements des navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes et de permettre aux Etats membres de connaître la nature exacte de ces marchandises. La Commission considère qu'il s'agit d'une étape avant la mise en oeuvre de mesures plus contraignantes. Le Conseil s'est prononcé à l'unanimité en faveur de cette directive dont le préambule devra encore être rédigé par le COREPER. Une éventuelle reconsultation du Parlement européen sera nécessaire.

La catastrophe récente du pétrolier en Galice évoquée par toutes les délégations soulignait l'importance du renforcement des mesures de protection maritime. Il est en effet clair que plusieurs des dispositions de la directive auraient pu s'appliquer directement à cette catastrophe notamment celles qui concernent la responsabilité d'information du capitaine sur la nature du chargement qu'il transportait.

Il est prévu dans les dispositions de la directive que la Commission proposera avant le mois de juin 1993 de nouvelles propositions pour la mise en oeuvre d'un système d'information plus rigoureux. Cette proposition couvrira également les navires qui transitent le long des côtes des Etats membres et elle inclura des systèmes électroniques d'échanges entre ces navires et la côte.

Le Commissaire Van Miert a indiqué à l'issue du débat et de l'adoption politique du projet de directive que la Commission considérait actuellement 3 types de mesures pour venir en aide aux populations touchées par la catastrophe de Galice :

- . possibilité d'indemnisation pour les navires de pêche immobilisés
- . indemnités versées aux marins et aux aquaculteurs privés momentanément de leur activité,
- . contribution sur le budget 1993 pour des actions de protection de l'environnement.

Le Commissaire a rappelé qu'une mission d'assistance communautaire se trouvait actuellement en Espagne (IP 1004). Il a indiqué que l'aide qui serait consentie en matière de protection de l'environnement serait modeste en raison des ressources budgétaires limitées mais qu'elle aurait valeur de symbole.

- Mesures positives

Le Conseil a procédé à un tour d'horizon complet sur la base des conclusions tirées par la Présidence à la suite du Conseil d'Edimbourg et du groupe à haut niveau organisé à cette occasion en juin 1992.

A la suite de ce débat, le Président du Conseil a dégagé les points saillants qui sont au nombre de trois :

- . à l'unanimité, les Etats membres ne souhaitent pas que les aides d'Etat soient obligatoires,
- . des aides non obligatoires pourraient s'avérer désavantageuses pour les Etats membres qui n'auraient pas les moyens de les financer,
- . de nombreux équipages se sont prononcés en faveur d'une plus grande flexibilité pour la composition des équipages.

La Présidence a invité la Commission à poursuivre ses travaux sur la base de ces conclusions.

Le Commissaire a estimé que ce débat ouvrait de nouvelles perspectives même si leur mise en oeuvre s'avérait difficile. Il a retenu les deux points suivants :

. **flexibilité des équipages**

La Commission pourra faire des propositions en cherchant des formules qui répondent mieux aux souhaits des Etats membres, notamment en fixant éventuellement des conditions minimales assorties de marges de manoeuvre et qui pourraient être différentes suivant le type de navire.

. **aides d'Etat.**

M. Van Miert a noté une contradiction entre le fait que les Etats membres ne souhaitent pas l'imposition de forme d'aide d'Etat spécifique tout en soulignant qu'ils craignent que les aides d'Etat introduisent des distorsions de concurrence. La Commission pourrait faire des propositions d'encadrement souple.

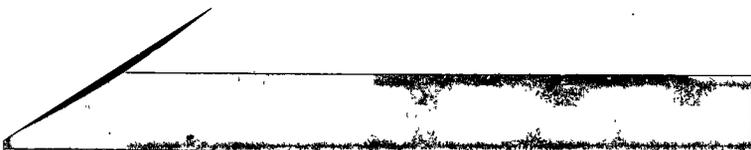
La Commission souhaite maintenant disposer de quelques mois pour trouver de nouveaux équilibres à la lueur des débats du Conseil. Elle soumettra ensuite ces propositions à un groupe à haut niveau en vue d'arriver à un accord définitif qui permette enfin de sauvegarder la flotte communautaire en évitant l'hémorragie des bateaux vers des pavillons de complaisance.

- **Relations avec les pays tiers**

Le Conseil a adopté des conclusions sur la base d'une note de la Présidence qui souligne l'importance pour la Communauté d'adopter aussi vite que possible des objectifs et des priorités en matière de relations maritimes extérieures en suivant une approche pragmatique. A cet effet, la Commission préparera un document stratégique et des bases de travail pratique qui permettront à l'image de ce qui a été fait dans le domaine de l'aviation d'envisager sous quelle forme et sous quelles modalités la Communauté sera appelée à négocier des accords maritimes dans l'avenir.

Le Conseil formel s'est terminé avant le déjeuner au cours duquel seront évoqués les points divers maritimes.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS



COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT



PRESS RELEASE

11213/92 (Presse 258)

1627th Council meeting (continued)

- TRANSPORT -

Brussels, 21 December 1992

President: Mr John MacGREGOR,

**Secretary of State for Transport
of the United Kingdom**

—

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 Transport, Public
Undertakings and Public Building

Denmark:

Mr Kaj IKAST Minister for Transport

Germany:

Mr Günter KRAUSE Federal Minister for Transport

Greece:

Mr STEFANAKOS State Secretary for Transport

Spain:

Mr Manuel PANADERO Secretary-General for Transport

France:

Mr Jean-Louis BIANCO Minister for Transport

Ireland:

Mr Eamonn RYAN Deputy Permanent Representative

Italy:

Mr Giancarlo TESINI Minister for Transport

Luxembourg:

Mr Jim CLOOS Deputy Permanent Representative

Netherlands:

Mrs Hanja MAIJ-WEGGEN Minister for Transport and Public
Works

Portugal:

Mr Jorge ANTAS State Secretary for Transport

United Kingdom:

Mr John MacGREGOR Secretary of State for Transport

The Earl of CAITHNESS Minister of State, Department of
Transport

o

o

o

For the Commission:

Mr Karel VAN MIERT Member

Members of the Council expressed sympathy with the delegations concerned by today's air crash in Faro, Portugal, and offered their condolences to the families of the victims.

LIBERALIZATION OF ROAD HAULAGE CABOTAGE

The Council was unable to reach agreement at this meeting and agreed to resume its discussions on the liberalization of road haulage cabotage at a future meeting.

It noted that the legal effects of Council Regulation (EEC) No 4059/89 would be maintained by the Member States subject to the principle of non-discrimination and Article 76 of the Treaty.

It was understood that the Commission:

- would continue to assign cabotage authorizations to the Member States under the quota as applied during the second half of 1992;
- stood by its proposal for a Council Regulation laying down the definitive system under which non-resident carriers may operate road haulage services within a Member State.

TAXATION OF ROAD TRANSPORT

The Council concluded that it was not possible to reach agreement on this matter at today's meeting and agreed to resume its discussions at a meeting in the near future.

Bruxelles, le 8 décembre 1992.

433

NOTE BIO (92) 311 AUX BUREAUX NATIONAUX
cc. aux Membres du Service du Porte-Parole

CONSEIL AFFAIRES GENERALES (N. Wegter)

URUGUAY ROUND - LITIGE OLEAGINEUX

Les Ministres des Affaires Etrangères, dans la plupart des cas, accompagnés de leur collègues responsables pour l'agriculture et de ceux responsables pour le Commerce extérieur, ont consacré une large partie de l'après-midi à un débat concernant les deux sujets précités.

En effet, le Vice-Président Andriessen ainsi que le Commissaire McSharry ont fait part des éléments essentiels de l'accord de Washington convenu il y a deux semaines et portant sur le volet agricole de l'Uruguay Round ainsi que sur le dossier oléagineux.

Le Vice-Président Andriessen a rappelé que le 20 novembre dernier, la Commission a informé le Comité 113 des principaux éléments de l'accord de Washington et qu'elle a ensuite saisi les instances du Conseil d'un document démontrant la compatibilité de cet accord avec le cadre agréé de la politique de la PAC réformée.

Le Vice-président a ajouté qu'il y a lieu, dès maintenant, d'entamer des négociations sérieuses à Genève et ceci dans le souci d'aboutir à un accord global, complet et équilibré couvrant tous les sujets de l'Uruguay Round, y compris l'agriculture.

Dans ce contexte il a bien souligné qu'aucun sujet ne peut être considéré comme acquis aussi longtemps qu'il n'y a pas d'accord définitif sur les autres sujets de l'Uruguay Round.

C'est la raison pour laquelle il a insisté sur la nécessité d'obtenir un accord définitif et le Conseil, par conséquent, ne devrait se prononcer définitivement qu'au moment où cet accord final a été établi.

La discussion qui s'est ensuite déroulée et à laquelle tous les Ministres présents ont participé, a démontré clairement l'importance que ces mêmes délégations attachent au besoin d'obtenir un résultat final complet et équilibré à Genève. C'est pourquoi plusieurs délégations ont insisté sur la nécessité d'obtenir des concessions substantielles dans les volets non agricoles de l'Uruguay Round, notamment dans le domaine des services, accès aux marchés et subventions.

En ce qui concerne l'accord de Washington, la plupart des ministres se sont prononcés dans des termes relativement positifs, bien que le besoin d'un approfondissement de l'analyse sur la compatibilité de cet accord avec la PAC réformée, a été bien souligné.

C'est notamment la délégation française, expressis verbis, soutenue par la délégation portugaise et italienne qui a souligné que dans les circonstances actuelles, il ne serait pas souhaitable de poursuivre les négociations à Genève en matière agricole aussi longtemps que l'analyse sur la compatibilité précitée n'a pas abouti à des conclusions définitives au niveau du Conseil agricole. Cette même délégation a souligné qu'il y a toutes raisons de se concentrer maintenant à Genève exclusivement sur les dossiers non agricoles pour vérifier dans quelle mesure des résultats positifs peuvent y être atteints et qui devraient donc faire partie d'un paquet final et complet.

Dans une déclaration dont le texte se trouve en annexe I, la délégation française a mis en évidence qu'elle estime que certains éléments de l'accord de Washington et portant sur le dossier oléagineux ne sont pas compatibles avec la réforme de la PAC. La délégation a demandé que ce texte soit inscrit au procès-verbal du Conseil.

M. McSharry ainsi que M. Andriessen, tout en acceptant le besoin de poursuivre le débat sur la compatibilité de l'Accord de Washington avec la PAC réformée, ont toutefois insisté pour que les négociations à Genève se poursuivent dès maintenant d'une façon globale, c'est-à-dire s'en exclure un sujet quelconque, et notamment le dossier agricole.

M. Andriessen a souligné que tout effort d'exclure maintenant l'agriculture du reste des négociations signifie en termes pratiques un blocage sur l'ensemble du dossier Uruguay-Round.

Après une interruption du débat, tous les Ministres ont finalement pu souscrire au texte des conclusions reprises ci-dessous :

Conclusions

"The Council heard a report from the Commission on the latest developments on the Uruguay round, covering inter alia an analysis of the compatibility with CAP reform of the outcome of negotiations with the United States, including on oilseeds. In the light of points made, and questions put by delegations, it concluded that the analysis should be actively pursued in the appropriate fora, including in the Agriculture Council, and due account taken of those discussions in the Geneva process.

Council reaffirmed the great importance of non-agriculture subjects for a success in the Uruguay Round. The Council considered that substantial results in these subjects is essential for the conclusion of a global and balanced agreement. The development in Geneva of the technical elements of the agriculture dossier will have to take due account of the concrete results achieved in these other subjects.

The Council noted that examination of a full GATT outcome would be needed in due course."

Forts de ce texte, le Directeur Général, M. Legras, ainsi que M. Paemen seront aujourd'hui déjà à Genève afin de mener les négociations dans les différents dossiers de l'Uruguay Round, donc y compris l'agriculture.

REFERENDUM SUISSE

A l'occasion du déjeuner, les Ministres, sur base d'une introduction orale du Vice-Président Andriessen, ont eu un échange de vues concernant les conséquences du Référendum suisse à l'égard de l'établissement de l'Espace Economique Européen.

Finalement, les Ministres sont parvenus à la conclusion suivante :

- "- The Council notes, and fully respects, the result of the Swiss EEA referendum.
- It noted that the EEA Agreement provides arrangements to consider the situation, in the event that a party fails to ratify.
- Without Switzerland, the Agreement will require modifications, which will have to be satisfactorily agreed.
- Subject to that agreement, the Council expressed the hope that the EEA will be rapidly pursued.
- It invited the Commission to have early contacts with EFTA Member States on the timing of the next steps; and to report to the FAC on 21 December."

ELARGISSEMENT

Le Conseil a pris acte de la demande d'adhésion du gouvernement norvégien introduite le 24 novembre 1992 et a chargé la Commission, en conformité avec les règles du Traité, et notamment l'article 237, d'établir son avis relatif à la demande norvégienne.

D'autre part, le Conseil s'est référé aux travaux réalisés au niveau du Coreper en ce qui concerne le cadre général de négociation de l'Union à établir suite aux conclusions du Conseil européen de Lisbonne qui avait invité les institutions à accélérer les travaux préparatoires nécessaires à assurer une progression rapide, y compris la préparation, avant le Conseil européen d'Edimbourg, de ce cadre général.

La délégation espagnole notamment, mais soutenue par plusieurs autres délégations, a insisté pour qu'aucune décision ne soit prise au niveau du Conseil en ce qui concerne ce cadre général aussi longtemps qu'il n'y a pas de décision prise en matière des deux conditions définies par le Conseil européen de Lisbonne en matière des négociations d'adhésion, à savoir la ratification de Maastricht ainsi que l'adoption du Paquet Delors II.

C'est la raison pour laquelle, finalement, le Conseil ne s'est limité qu'à prendre acte des éléments essentiels du cadre général précité et préparé par le Coreper sans qu'une décision formelle n'ait été prise.

DEFENSE COMMERCIALE

Le Conseil après un débat relativement bref, a constaté qu'il n'était pas possible de faire des progrès en ce qui concerne les propositions de la Commission en matière de mécanisme décisionnel pour les instruments communautaires de défense commerciale. En effet, de réels progrès

n'étaient pas possibles puisqu'il subsistait de fortes oppositions de plusieurs délégations en ce qui concerne un autre paquet de propositions de la Commission portant sur l'uniformisation des instruments de politique commerciale et couvrant des mesures pour la suppression de la quasi totalité des restrictions nationales en matière des importations en provenance des pays du GATT, d'une part, et des pays à commerce d'état, d'autre part.

En fin de compte, il a été constaté qu'il y a lieu de charger le Coreper d'approfondir son étude en la matière afin de permettre au Conseil d'y revenir lors de sa prochaine séance, prévue pour le 21 décembre prochain.

ACIER

Sous "Divers, la délégation française a fait part de sa vive préoccupation en ce qui concerne les récentes mesures prises par le gouvernement américain à titre des "countervailing actions" dans le domaine des importations d'acier, entre autres en provenance de certains Etats membres.

Toutes les autres délégations, ainsi que la Commission, ont entièrement partagé le souci exprimé par la délégation française, et par conséquent, il y avait un accord unanime en ce qui concerne les conclusions suivantes :

"The Council, recalling and reaffirming its conclusions on 6 October about the numerous anti-dumping and countervailing actions filed in the US against steel imports, notes with grave concern the US Government decision on 30 November to impose provisional countervailing duties on certain flat steel products from the European Community and elsewhere. For some Community exporters, this has resulted in very high countervailing margins.

The Council is deeply concerned by the effect that the closure of a large segment of the US market to a significant volume of steel trade would have on the Community steel industry, which is already severely hit by crisis. The Council once more strongly urges the US Government to join its main steel trading partners in working to establish a multilateral steel arrangement.

Given the political importance of the issue, the Council invites the Commission to take up the steel issue at the political level with the US Government in order to obtain the withdrawal of the countervailing duties; and in the meanwhile to analyse as rapidly as possible the compatibility of the US approach with the GATT subsidies code."

ANNEXE I :

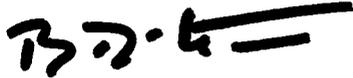
Déclaration de la délégation française à inscrire au PV du Conseil

La France a pris note des clauses du projet d'accord du 20 novembre diffusé le 4 décembre au comité 113 et relatives aux contentieux oléagineux et de la déclaration faite le 3 décembre par la Commission aux parties contractantes du GATT.

La France déclare qu'elle s'opposera aux éléments de cet accord qui sont contraires aux règlements de la Politique Agricole Commune et sur lesquels la Commission ne peut pas engager valablement la Communauté sans une décision préalable du Conseil.

Le dispositif envisagé va à l'encontre des orientations définies dans le cadre de la réforme de la Politique Agricole Commune en lui enlevant sa flexibilité par :

- la fixation d'un taux de gel de terre minimum de 10% et obligatoire alors que le règlement du Conseil prévoit la faculté de déterminer un taux de gel révisable périodiquement sans limite minimum,
- le plafonnement des cultures à usage industriel sur les terres gelées à hauteur d'une production d'un million de tonnes d'équivalents tourteaux de soja, alors que le règlement du Conseil ne fixe aucune limite.



Amitiés,
B. Dethomas.



Préparation Conseil transports du 21 décembre (Bruno JULIEN)

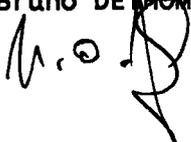
Lors du Conseil transport du 7 Décembre, les Etats membres n'ont pu s'entendre sur la formule de compromis de la présidence sur la fiscalité des transports routiers. Ce compromis prévoyait, ainsi que l'avait proposé la Commission, l'instauration de taux minima pour la taxe de circulation. L'Italie, l'Espagne, le Portugal et la Grèce pourraient appliquer un taux réduit jusqu'en 1996. La proposition prévoyait en outre un système d'encadrement des péages et droits de circulation, autorisant les Etats membres à les mettre en oeuvre, à condition que ces éléments n'entraient pas la libre circulation, ne soient pas discriminatoires à l'égard des transporteurs des autres Etats membres, que les droits soient proportionnels à la durée d'utilisation des infrastructures et qu'ils soient en rapport avec les coûts d'utilisation.

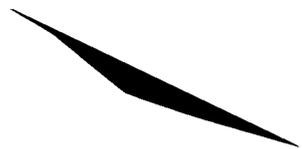
Cette proposition a été faite sur la base de la fiscalité pour la taxe et de la politique des transports pour les droits d'usage.

Un consensus semble possible sur la partie fiscale de la proposition. Par contre, lors du Conseil transport, les Ministres n'ont pu s'entendre sur la création d'un schéma d'encadrement pour les droits d'usages, quelques délégations ayant marqué leur hostilité à l'égard de ce projet. M. Van Miert a rappelé au Conseil que le système proposé était transitoire et qu'il se poursuivrait dès que ceci serait possible, lors de la mise en place d'un système européen de fiscalité routière fondé sur le principe de la territorialité (les utilisateurs acquittent les charges à l'endroit où ils utilisent les infrastructures).

En l'absence d'accord sur le dossier de la fiscalité, l'Allemagne a bloqué le projet de libéralisation du cabotage routier de marchandises. Or, le régime actuel de libéralisation du cabotage se termine à la fin de l'année. Il y a donc risque de vide juridique après cette date si le Conseil ne prend pas de décision. Ce vide juridique serait d'autant plus grave que le premier janvier 1993 la libéralisation du cabotage prévue au titre du marché unique devrait entrer en vigueur, comme c'est déjà le cas dans tous les autres domaines du transport. C'est la raison pour laquelle la Présidence a convoqué le Conseil dans une dernière tentative d'arriver à un accord avant la fin de l'année. Pour mémoire, sur le cabotage routier, les Etats membres semblaient s'orienter lors du dernier Conseil sur une formule proche du compromis de la Présidence portugaise (ouverture progressive du cabotage).

Amitiés,
Bruno DE THOMAS





Bruxelles, le 21 décembre 1992

**NOTE BIO(92) 326(suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

CONSEIL TRANSPORT (Bruno Julien)

- La Présidence britannique a entamé les débats par un tour de table sur la proposition de compromis précédente sur la fiscalité qui a été légèrement amendée de la manière suivante :

- . Il est clair que la proposition de taxe d'usage proposée actuellement est transitoire avant l'instauration d'un système technique permettant de prélever les charges d'utilisation effectives sur le lieu d'utilisation des infrastructures;
- . les routes immédiatement inférieures aux autoroutes peuvent être incluses dans le système;
- . deux ou plusieurs Etats membres peuvent coopérer pour introduire un système de droit d'utilisation commun;
- . le COREPER doit finaliser le texte définitif avant le 1er juillet 1993.

Le tour de table a permis de constater que sept délégations étaient favorables au compromis de la Présidence. Néanmoins cinq délégations et plus particulièrement deux d'entre elles ne peuvent adhérer au compromis. Ces dernières n'ont malgré tout plus d'objection sur le principe d'une taxe d'usage à condition que celle-ci soit créée au niveau communautaire (Eurovignette). M. Van Miert s'est félicité que l'idée d'une vignette fasse son chemin en attendant une solution définitive basée sur la notion de territorialité lorsque les systèmes techniques adéquates seront disponibles. Il s'agit maintenant de trouver un compromis entre les Etats membres qui souhaitent l'instauration d'une vignette nationale créée dans un cadre communautaire et ceux qui souhaitent une vignette communautaire créée dans le cadre communautaire. La Délégation allemande a également émis l'idée du remboursement partiel des taxes annuelles pour les camions propres lorsqu'une taxe d'usage est prélevée.

Le Conseil a ajourné ses travaux avant le repas pour permettre la poursuite de discussions bilatérales dans l'intention de trouver une solution de compromis.

- Le Conseil a également eu un bref débat sur le cabotage routier à l'issue duquel il est apparu que le compromis de la présidence britannique soumis lors du dernier Conseil représentait une position médiane entre les Etats membres qui souhaitent une ouverture rapide du marché avec une période de transition très courte vers le cabotage définitif (1996) et ceux qui au contraire préfèrent une période de transition plus longue et plus progressive (1999). Pour mémoire, le compromis de la présidence prévoit 30.000 autorisations en 1993; un taux annuel d'augmentation de 40% et l'instauration du cabotage définitif en 1997.

Amitiés,



Bruno Dethomas

Bruxelles, le 21 décembre 1992

**NOTE BIO(92) 326 (suite 2 et fin) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

CONSEIL TRANSPORTS (Bruno Julien)

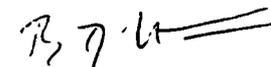
Malgré les efforts accomplis par la Présidence, le Conseil n'a pas été en mesure de conclure un accord sur la fiscalité routière et bien entendu sur la libéralisation du cabotage qui était lié à la fiscalité.

Le Commissaire Van Miert a estimé qu'il était d'autant plus regrettable qu'un accord n'ait pu être atteint que des progrès importants avaient été accomplis. Toutes les délégations acceptent maintenant le principe d'une vignette. Les problèmes qui subsistent sont d'ordre technique et procédural. En effet, certains Etats membres souhaitent suivant la base de la proposition de la Commission, la définition d'un cadre communautaire permettant ensuite aux Etats membres de décider sur base volontaire leur propre système sous condition de respecter le cadre communautaire. D'autres Etats membres, par contre, préfèrent un système où tous les éléments de la vignette seraient décidés au niveau communautaire. En l'absence de majorité qualifiée pour l'un ou l'autre des systèmes, le Conseil n'a pu prendre de décisions et le dossier est renvoyé à la Présidence danoise.

Dans ces circonstances, un accord n'a pas été possible pour le cabotage, or il s'agissait là d'une obligation juridique à remplir au titre de l'Acte unique, a constaté le Commissaire Van Miert. Analyse partagée par le Service Juridique du Conseil qui a expliqué que même si, sans proposition communautaire sur la base de l'accord unanime du Conseil, la législation existante était maintenue, cette décision pourrait de toute manière être contestée par un Etat membre ou par un transporteur communautaire devant la Cour de Justice. C'est en définitive cette solution qui a été retenue par le Conseil puisqu'il a décidé à l'unanimité sans proposition de la Commission de prolonger le système actuel d'autorisation limitée et temporaire de cabotage (18.500) tel qu'il existe depuis 1990. La Commission procédera donc comme par le passé et sur base non discriminatoire à la distribution de ces autorisations sur la base de la décision du Conseil. En fait, il s'agit simplement du respect de l'acquis communautaire. M. Van Miert a bien insisté sur le fait qu'en l'absence de décisions sur un nouveau système de cabotage, la Commission maintenait la proposition qu'elle avait faite pour libéraliser le cabotage.

L'augmentation des franchises voyageurs à partir du 1er janvier 1993 qui avait été liée par la Délégation allemande à un accord sur la fiscalité routière lors du dernier Conseil Ecofin n'a pas été abordée par ce Conseil.

Le Conseil s'est donc séparé sur un constat d'échec et les dossiers devront être repris par la Présidence danoise.

Amitiés, 

Bruno Julien

