

GROUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Brussels, June 1973

EMBARGO : 22/6/73 at 1 p.m.

REFLEXIONS ON PROBLEMS CONCERNING THE INTERNAL MARKET

INTRODUCTION

The common market should by now - a few years after the end of the transitional period laid down for the Community as originally constituted - have come to resemble more and more a single market within which people, goods, services, capital and companies enjoy freedom of movement. Practical experience shows that such a single market has been only partially achieved. Despite Community efforts, the effective opening up of frontiers is still far from being an accomplished fact in numerous fields. In addition, there is the problem posed by the gradual integration of new Member States during the new transitional period.

It is necessary to establish a common market having the features of a single market in order to ensure mobility and optimal allocation of production factors. A common market is the indispensable basis for the Community's economic, social and political development. Above all, it is the sine qua non of a modern industrial policy in the Community. And how can economic and monetary union be achieved if not on the basis of an internal market with compatible structures and compatible behaviour by transactors?

The establishment of an internal market depends on a great variety of extremely complex technical measures. Individually, these measures do not perhaps seem very important and are far from spectacular. They inevitably dishearten the layman. However, their combined effect endows the whole operation with considerable political implications since it shapes the Community's entire future development.

FREE MOVEMENT OF GOODS

Customs procedures and formalities

A first set of measures upon which the Commission will concentrate with a view to achieving free movement of goods will involve the simplification of customs procedures and formalities. The requirements as at present laid down by regulation for intra-Community trade appear in many cases, hardly compatible with the concept of a customs union at all.

.../...

The complex nature of these procedures is partly due to the fact that Community procedures tend to be superimposed on national procedures. Then there is the complex nature of Community rules themselves, in particular those entailed by the common agricultural policy and the various agreements concluded by the Community with certain non-member countries.

As regards the simplification of these procedures, the main achievement so far has been the adoption of Community transit arrangements. Further proposals for simplifying these arrangements will be put forward shortly. Measures can also be expected in the field of customs clearance of goods, including declaration forms, and in respect of the conditions for applying the trade arrangements with EFTA countries.

Technical barriers

Specific rules for numerous products which were laid down by Member States for reasons as diverse as consumer protection, public health, the environment and quality requirements constitute barriers to trade if their effect is that a firm in one Member State has to comply with the rules in force in the other Member States before it can export its goods. The establishment of a single market requires that these barriers be removed, but the fundamental objectives of these rules must not be put in jeopardy. (p.8, March 1973).

One example of the scope and complexity of this work : as regards motor vehicles, 19 directives have so far been prepared , 12 of which have been adopted by the Council. Further directives are however still necessary to ensure completely free movement of goods (Annex 1). This development must be encouraged.

Consequently, the Commission has just proposed, as part of its industrial and technological policy, a concrete programme, along with a precise timetable, for the removal within the next five years of all the technical barriers which have so far been detected (Annex 2).

The removal of technical barriers must not, however, result in harmonization at any price. This approximation procedure must be flexible in its approach to finding solutions so that the range of alternatives available in the Community, to consumers in particular, remains as extensive as possible. This is particularly true in the case of food-stuffs. Flexibility is also necessary if there is to be rapid adjustment to technical progress.

Approximation involves more than the mere removal of barriers to trade. It must also take into consideration qualitative objectives such as public health or protection of the environment. An obvious topical example of this is the pollution caused by fuel combustion in motor vehicles.

For one set of products, pharmaceutical specialities, free circulation is practically non-existent. Certain Member States have so far proved to be particularly sensitive to the rules and monitoring procedures for the the protection of public health. Nonetheless, the proposals at present before the Council are expected to bear their first fruit shortly.

..//...

Public supply contracts

Products and goods intended to meet the requirements of the public sector do not yet enjoy completely free movement by any means. Intra-Community purchases by public and semi-public bodies almost never exceed more than 5% of apparent consumption, whilst in the private sector they account for between 15% and 35%. Purchases by these bodies represent, nevertheless, an increasing share of industrial markets in the Community (at the moment approximately 17%). (P 9/3/71 and P 25/5/73)

The Commission has attempted to prevent national firms from receiving preferential treatment or from being guaranteed public supply contracts when such contracts are being awarded. It has sent the Council a proposal for a directive coordinating procedures for the award of public supply contracts by public authorities which should be adopted by the end of the year. This would represent an important breakthrough in the liberalization of public contracts since it would reduce the arbitrary power of the authorities responsible for the award of these contracts. Other directives will shortly be prepared by the Commission to add to the body of legislation in this field. Finally, a special effort will be made to provide for complementary measures for overcoming historical and psychological obstacles to an effective liberalization of public contracts.

LEGAL FRAMEWORK FOR COMPANIES

There is also a need to tackle the legal and fiscal obstacles which transactors still come up against in their attempts to adapt to the new, enlarged market. In this respect, one important requirement is the establishment of a suitable legal framework for company law. The Commission has proposed several directives on harmonization and also a European company statute and a draft convention for transnational mergers. With one exception, these instruments are nonetheless still awaiting adoption. Other proposals are being drafted concerning, in particular, the law relating to groups of companies, private limited companies and European cooperation groups. A very special effort still needs to be made in this field.

It is important to note that the aim of such action is not merely to harmonize the safeguards required of companies for the protection of the interests of their members and others. The Commission is keen to adopt its action to trends in modern society. It considers that the integration of workers into the economic and social system will be achieved only if they are informed of how their firm operates and how it can develop and take part in the decision-making process.

Harmonization of the laws of on industrial property is also an essential part of the legal framework which the Community must possess. Conventions on patents have already been prepared and should be signed shortly. Furthermore, the Commission will not waste any time in taking the measures necessary for coordinating national laws on trade marks.

SUMMIT DECLARATION 19- 20 OCTOBER 1972

"1. The Heads of State or of Government reaffirm the determination of the Member States of the enlarged Community irreversibly to achieve economic and monetary union, confirming all the elements of the instruments adopted by the Council and by the Representatives of the Member States on 22 March 1971 and 21 March 1972.

" The Heads of State or Government reaffirmed the principle of parallel progress in the different fields of economic and monetary union".

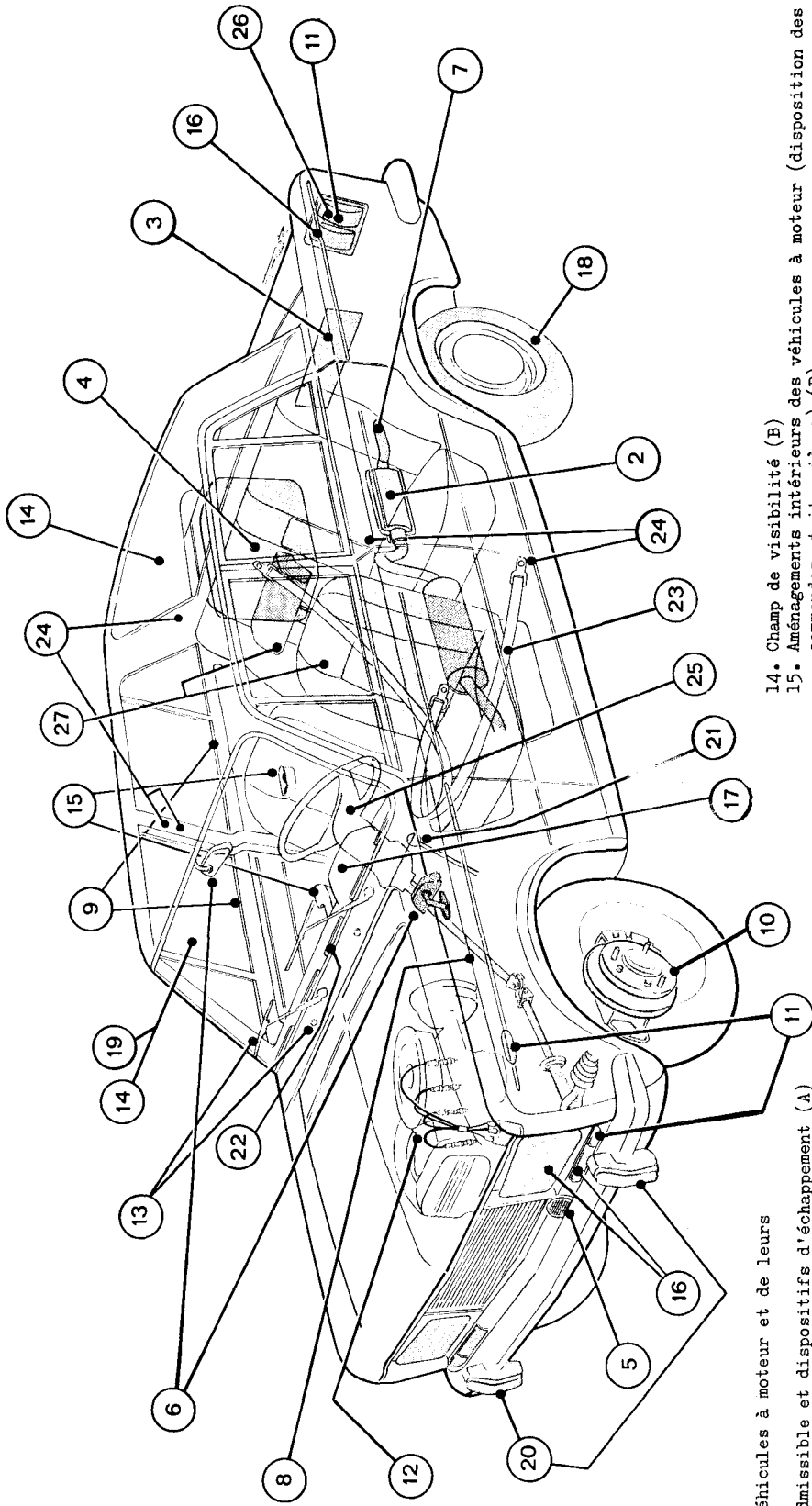
"7. The Heads of State or of Government consider it necessary to seek to establish a single industrial base for the Community as a whole.

This involves the elimination, particularly in the fiscal and legal fields, of barriers which hinder closer relations and mergers between firms, the rapid adoption of a European company statute, the progressive and effective opening up of public sector purchases.

To this end, a programme of action together with a precise timetable and appropriate measures should be decided by the Community's institutions before 1 January 1974".

"15. The Heads of State or Government were agreed in thinking that, for the purpose in particular of carrying out the tasks laid down in the different programmes of action, it was desirable to make the widest possible use of all the dispositions of the treaties, including Article 235 of the EEC Treaty".

- A - Directives adoptées
- B - Propositions présentées au Conseil
- C - Projets en préparation



1. Réception des Véhicules à moteur et de leurs remorques (A)
2. Niveau sonore admissible et dispositifs d'échappement (A)
3. Emplacement et montage des plaques d'immatriculation (A)
4. Réservoirs de carburant liquide et dispositifs de protection arrière (A)
5. Avertisseurs acoustiques (A)
6. Rétroviseurs (A)
7. Mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à essence (A) (B)
8. Dispositifs de direction (A)
9. Portes des véhicules (A)
10. Freinage (A)
11. Indicateurs de direction (B)
12. Suppression des parasites radioélectriques (A)
13. Essuie-glaces et lave-glaces (B)
14. Champ de visibilité (B)
15. Aménagements intérieurs des véhicules à moteur (disposition des commandes, toit, sièges) (B)
16. Eclairage et signalisation lumineuse (C)
17. Indicateurs de vitesse (C)
18. Pneumatiques (C)
19. Vitres de sécurité (B)
20. Aménagements extérieurs (C)
21. Marche arrière (C)
22. Système de dégivrage (C)
23. Ceintures de sécurité (B)
24. Ancrages des ceintures de sécurité (B)
25. Dispositif de protection contre un emploi non autorisé du véhicule (B)
26. Signal de détresse (C)
27. Sièges et ancrages (C)

(A) une autre directive non représentée sur le schéma concerne les mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel (A)

GROUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Bruxelles, juin 1973

EMBARGO : 22/6/73 à 13.00 h.

Considérations sur les problèmes du marché intérieur

INTRODUCTION

Le Marché commun aurait dû maintenant - quelques années après la fin de la période de transition de la Communauté originaire - avoir de plus en plus le caractère d'un marché unique dans lequel les personnes, les biens, les services, les capitaux et les sociétés circulent sans entraves. L'expérience pratique démontre qu'un tel marché unique n'est que partiellement réalisé. Malgré les efforts consentis sur le plan communautaire l'ouverture effective des frontières est encore loin d'être un fait accompli dans de multiples domaines. Il s'y ajoute le problème de l'intégration progressive des nouveaux Etats membres pendant la nouvelle période de transition.

La création d'un marché commun avec les caractéristiques d'un marché unique est nécessaire pour assurer la mobilité et partant, la meilleure allocation des facteurs de production. Elle constitue la base indispensable du développement économique, social et politique de la Communauté. Elle est surtout la condition de départ pour une politique industrielle moderne dans la Communauté. D'ailleurs, comment achever l'union économique et monétaire si elle n'est pas fondée sur un marché interne cohérent tant dans ses structures que dans les comportements des agents économiques?

La création d'un marché interne exige une multitude d'actions à la fois fort diverses et de grande complexité technique. Prises isolément, ces actions ne paraissent peut-être pas tellement importantes et ne sont certainement pas spectaculaires. Elles ne peuvent que rebuter les profanes. Mais leur multiplication donne à l'ensemble de l'opération une résonance politique considérable car elle conditionne tout le développement ultérieur de la Communauté.

LIBRE CIRCULATION DES MARCHANDISES

Procédures et formalités douanières

Une première catégorie d'actions sur laquelle la Commission concentrera ses efforts pour assurer la libre circulation des marchandises sera la simplification des procédures et formalités douanières. Les exigences actuelles de la réglementation pour les échanges intracommunautaires apparaissent, en effet, dans beaucoup de cas, difficilement compatibles avec la notion même d'union douanière.

La complexité de ces procédures provient en partie de ce que les procédures communautaires ont tendance à se superposer aux procédures nationales. A cela, s'ajoute souvent la complexité des réglementations communautaires elles-mêmes, spécialement celles découlant de la politique agricole commune et des divers accords passés par la Communauté avec certains pays tiers.

Le principal résultat obtenu jusqu'à présent pour simplifier ces procédures a été l'adoption du régime du transit communautaire. De nouvelles simplifications au fonctionnement de ce régime seront prochainement proposées. D'autres initiatives peuvent être attendues en ce qui concerne les procédures de dédouanement des marchandises, y compris les formulaires de déclaration, et les conditions d'application du régime des échanges avec les pays de l'AELE.

Entraves techniques

Des réglementations spécifiques pour de nombreux produits, édictées par les Etats membres pour des raisons aussi diverses que la protection des consommateurs, de la santé publique, de l'environnement, des impératifs de qualité, constituent un obstacle aux échanges dans la mesure où une entreprise d'un Etat membre doit pour exporter s'adapter aux réglementations des autres Etats membres. La création d'un marché unique exige l'élimination de ces obstacles sans que pour autant les objectifs fondamentaux poursuivis par ces réglementations soient compromis. (cf. P 8/mars 1973)

Un exemple pour démontrer l'envergure et la complexité de ce travail: Pour les automobiles, 19 directives ont été élaborées jusqu'à présent, dont 12 ont déjà été adaptées par le Conseil. D'autres directives sont néanmoins encore nécessaire pour réaliser une complète libre circulation (cf. annexe 1).

Il convient d'accélérer le mouvement, aussi la Commission vient-elle de proposer dans le cadre de la politique industrielle et technologique un programme concret assorti de délais précis prévoyant l'élimination dans les cinq prochaines années de toutes les entraves techniques décelées à ce jour. (cf. annexe 2).

L'élimination des entraves techniques ne peut cependant conduire à une harmonisation à tout prix. Cette oeuvre de rapprochement doit se montrer flexible dans la recherche de solutions de sorte que la gamme des possibilités offertes dans la Communauté, notamment aux consommateurs, soit le moins possible réduite. Ceci vaut spécialement pour les produits alimentaires. Une flexibilité est également nécessaire pour permettre une adaptation rapide au progrès technique.

L'oeuvre de rapprochement ne peut être conçue en fonction de la seule élimination des obstacles aux échanges mais doit également prendre en considération des objectifs aussi qualitatifs que la santé publique où la protection de l'environnement. Un exemple évident et actuel dans ce domaine est la pollution provoquée par la combustion de l'essence dans les véhicules automobiles.

Pour une catégorie de produits, les spécialités pharmaceutiques, la libre circulation est même pratiquement inexistante. Certains Etats membres se sont montrés en effet particulièrement sensibles jusqu'à présent en ce qui concerne les règles et les procédures de contrôles destinés à protéger la santé publique. On peut néanmoins s'attendre à ce que les propositions en instance devant le Conseil aboutissent prochainement à des premiers résultats.

3. Marchés publics de fournitures

Les produits et biens destinés à satisfaire les besoins du secteur public échappent, pour leur part, encore largement à la libre circulation des marchandises. Les achats intracommunautaires des secteurs publics et para-publics ne dépassent en effet quasiment jamais les 5 % de la consommation apparente alors qu'ils atteignent pour le secteur privé de 15 à 35 %. Les achats de ces organismes présentent néanmoins une part croissante des débouchés industriels de la Communauté (actuellement 17 % environ). (cf. P 9 mars 1971 et P 25 mai 1973).

La Commission s'est efforcée à supprimer, lors de la passation de marchés publics, toutes préférences ou réservations à la production nationale. Elle a proposé au Conseil une directive portant coordination des procédures de passation des marchés de fournitures par les pouvoirs publics, qui devrait être adoptée avant la fin de la présente année. Une brèche importante dans la libéralisation des marchés publics serait ainsi ouverte en réduisant le pouvoir arbitraire des autorités responsables dans la passation de ces commandes. D'autres directives seront prochainement élaborées par la Commission pour compléter l'arsenal normatif en la matière. Enfin, un effort particulier sera consenti pour mettre en place une action complémentaire destinée à vaincre les obstacles d'ordre historique et psychologique à une ouverture effective des marchés publics.

ENCADREMENT JURIDIQUES DES ENTREPRISES

Il faut également attaquer les obstacles juridiques et fiscaux auxquels les agents économiques se heurtent encore aujourd'hui dans leurs efforts d'adaptation du nouveau marché élargi. A cet égard, il convient notamment de mettre en place le cadre juridique approprié en matière de droit de sociétés. Plusieurs directives d'harmonisation ont été proposées par la Commission ainsi qu'un statut de Société Européenne et un projet de convention pour les fusions transnationales. A une exception près, elles doivent néanmoins encore être toutes adoptées. D'autres propositions sont en cours d'élaboration, notamment en ce qui concerne le droit de groupe, les sociétés à responsabilité limitée et le groupement européen de coopération. Un effort tout spécial reste donc encore à accomplir dans ce domaine.

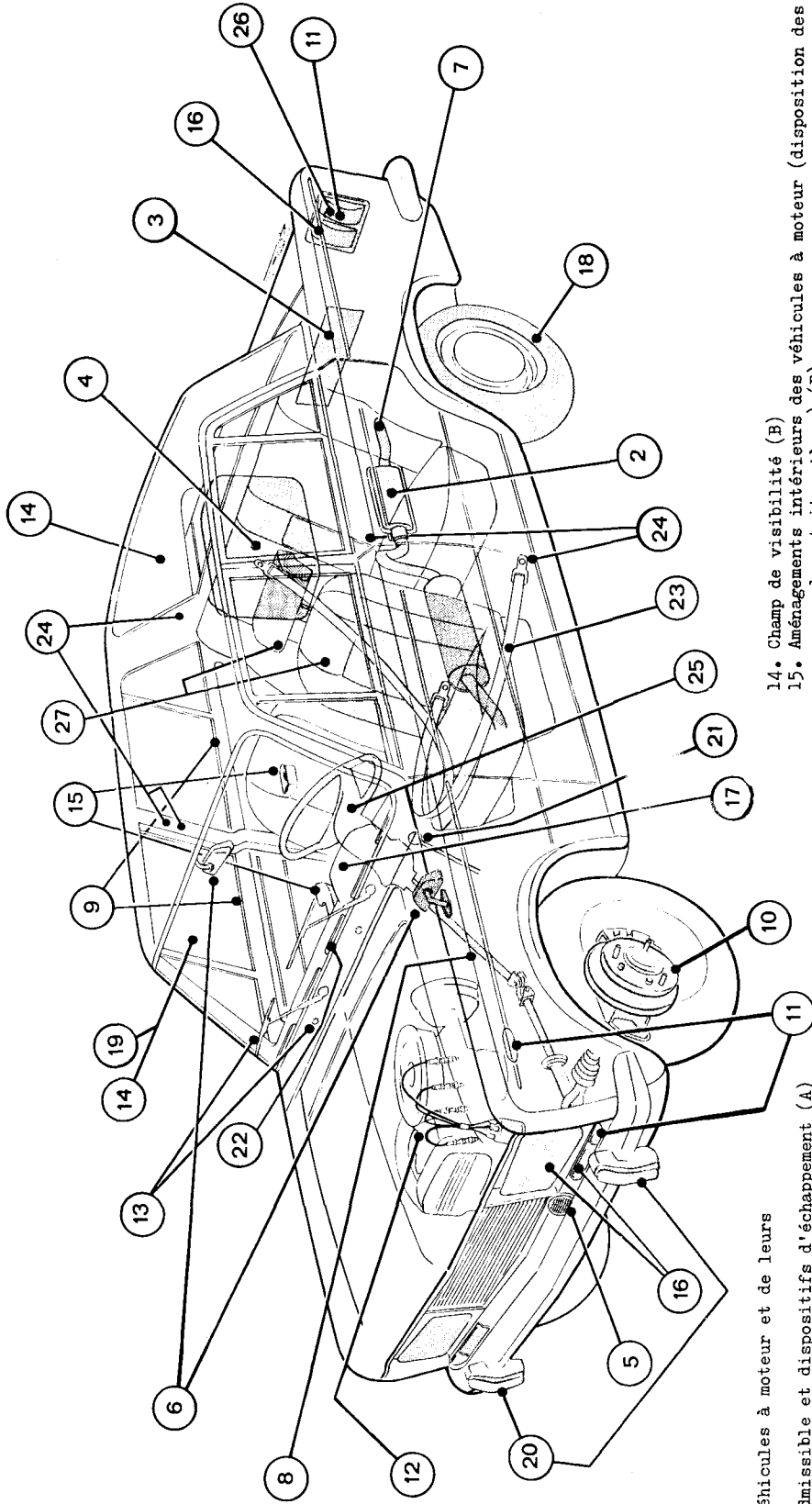
Il est à souligner que ces actions ne visent pas seulement à harmoniser les garanties qui sont exigées des sociétés pour protéger les intérêts tant des associés que des tiers. La Commission tient en effet à adapter son action aux évolutions de la société contemporaine. Elle estime que l'intégration des travailleurs dans l'organisation économique et sociale ne se réalisera que s'ils sont informés des conditions de fonctionnement et de développement de l'entreprise et que s'ils participent aux décisions de celle-ci. C'est dans ce contexte qu'elle a proposé des formules de cogestion.

L'harmonisation des droits concernant la propriété industrielle constitue également un élément essentiel de l'encadrement juridique dont doit disposer la Communauté. Des conventions relatives aux brevets ont déjà pu être élaborées; leur signature devrait intervenir prochainement. En complément, la Commission prendra sans tarder des initiatives pour coordonner les droits nationaux concernant les marques.

DECLARATION SOMMET 19-20 OCTOBRE 1972

- "1. Les Chefs d'Etat ou de Gouvernement réaffirment la volonté des Etats membres des Communautés européennes élargies de réaliser d'une façon irréversible l'Union économique et monétaire, en confirmant tous les éléments des actes adoptés par le Conseil et par les représentants des Etats membres les 22 mars 1971 et 21 mars 1972". (...)
- "Les Chefs d'Etat ou de Gouvernement ont réaffirmé le principe de progrès parallèles dans les différents domaines de l'Union économique et monétaire".
- "7. Les Chefs d'Etat ou de Gouvernement considèrent qu'il est nécessaire de chercher à fournir une même assise industrielle à l'ensemble de la Communauté.
Ceci comporte (...) l'élimination, notamment dans le domaine fiscal et juridique, des barrières qui s'opposent au rapprochement et aux concentrations des entreprises, l'adoption rapide d'un statut de société européenne, l'ouverture progressive et effective des marchés publics, (...).
A cette fin, un programme d'action assorti d'un calendrier précis d'exécution et des moyens appropriés devrait être arrêté, par des institutions communautaires, avant le 1er janvier 1974".
- "15. Les Chefs d'Etat ou de Gouvernement (...) ont été d'accord pour estimer qu'en vue de réaliser notamment les tâches définies dans les différents programmes d'action, il est indiqué d'utiliser aussi largement que possible toutes les dispositions des Traités, y compris l'article 235 du Traité de la CEE".

- A - Directives adoptées
- B - Propositions présentées au Conseil
- C - Projets en préparation



1. Réception des Véhicules à moteur et de leurs remorques (A)
2. Niveau sonore admissible et dispositifs d'échappement (A)
3. Emplacement et montage des plaques d'immatriculation (A)
4. Réservoirs de carburant liquide et dispositifs de protection arrière (A)
5. Avertisseurs acoustiques (A)
6. Rétroviseurs (A)
7. Mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à essence (B) (A)
8. Dispositifs de direction (A)
9. Portes des véhicules (A)
10. Freinage (A)
11. Indicateurs de direction (B)
12. Suppression des parasites radioélectriques (A)
13. Essuie-glaces et lave-glaces (B)

14. Champ de visibilité (B)
15. Aménagements intérieurs des véhicules à moteur (disposition des commandes, toit, sièges) (B)
16. Eclairage et signalisation lumineuse (C)
17. Indicateurs de vitesse (C)
18. Pneumatiques (C)
19. Vitres de sécurité (B)
20. Aménagements extérieurs (C)
21. Marche arrière (C)
22. Système de dégivrage (C)
23. Ceintures de sécurité (B)
24. Ancrages des ceintures de sécurité (B)
25. Dispositif de protection contre un emploi non autorisé du véhicule (B)
26. Signal de détresse (C)
27. Sièges et ancrages (C)

⌘) une autre directive non représentée sur le schéma concerne les mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel (A)