

PRESS RELEASE

10872/90 (Presse 233)

1463rd Council meeting

- TRANSPORT -

Brussels, 17 and 18 December 1990

Presidents: Mr Carlo BERNINI

Minister for Transport  
of the Italian Republic

Mr Carlo VIZZINI,

Minister for Merchant Shipping  
of the Italian Republic

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

Belgium:

Mr Jean-Luc DEHAENE  
Deputy Prime Minister and  
Minister for Communications and  
Institutional Reforms

Denmark:

Mr Knud OESTERGAARD  
Minister for Transport

Mr Joergen HALCK  
State Secretary, Ministry of  
Transport

Mr Chistophe BO BRAMSEN  
State Secretary for Industry

Germany:

Mr Wilhelm KITTEL  
State Secretary, Federal Ministry  
of Transport

Greece:

Mr Nicolaos GUELESTATHIS  
Minister for Transport and  
Communications

Mr Aristotelis PAVLIDIS  
Minister for Merchant Shipping

Spain:

Mr José BARRIONUEVO PEÑA  
Minister for Transport, Tourism and  
Communications

France:

Mr Michel DELEBARRE  
Minister for Infrastructure,  
Housing, Transport and the Sea

Mr Jacques MELLICK  
Minister for the Sea (Ministry of  
Transport and the Sea)

Mr Georges SARRE  
State Secretary for Road and River  
Transport (Ministry of Infrastructure,  
Housing, Transport and the Sea)

17/18.XII.90

art/JM/bd

Ireland:

Mr Séamus BRENNAN	Minister for Tourism and Transport
Mr John P. WILSON	Deputy Prime Minister, Minister for the Marine
Mr Denis LYONS	Deputy Minister for Tourism, Department of Tourism and Transport

Italy:

Mr Carlo BERNINI	Minister for Transport
Mr Carlo VIZZINI	Minister for Merchant Shipping
Mr Gualtiero NEPI	State Secretary, Ministry of Transport

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
-------------------------------	--

United Kingdom:

Mr Malcolm RIFKIND	Secretary of State for Transport
--------------------	----------------------------------

o

o

o

Commission:

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

I. INLAND TRANSPORT

RELATIONS WITH THIRD COUNTRIES OF TRANSIT (AUSTRIA, SWITZERLAND AND YUGOSLAVIA)

The Council took note of a detailed report by Mr VAN MIERT, a member of the Commission, on progress in the negotiations with third countries of transit (Austria, Switzerland and Yugoslavia).

It will be recalled that the Council adopted the negotiating directives on 19 December 1988 and that they were supplemented by the Council's conclusions of 5 June and 4 and 5 December 1989.

The Council then held a debate on the general prospects for the negotiations.

As regards Yugoslavia, the Council noted the satisfactory progress of the negotiations and hoped that they would be concluded in the near future.

As regards the negotiations with Austria and Switzerland, the Council invited the Commission actively to continue its negotiations during the next half-year.

### ROAD TRAINS

The Council agreed by a qualified majority on a draft Directive amending Directive 85/3/EEC, which was in force at present, to increase the maximum authorized length of a road train from 18 m to 18,35 m while guaranteeing sufficient space for the driver's cabin.

To that end the Directive provides that:

- the maximum authorized length of a road train will be fixed at 18,35 m,
- the maximum authorized load length (the sum of the load lengths of the motor vehicle and the trailer) will be fixed at 15,65 m and
- the maximum load length including the distance between the motor vehicle and the trailer (the coupling device) will be fixed at 16 m,

leaving 2,35 m for the driver's cabin and 35 cm for the coupling device.

These dimensions will allow the transportation of two swap bodies of 7,82 m each.

A road train the motor vehicle of which was put into circulation before 31 December 1991 which does not comply with the maximum load length requirements referred to in the second and third indents above will, until 31 December 1998, be deemed to conform with those requirements provided that it complies with the maximum length of 18 m.

COMBINED CARRIAGE OF GOODS

The Council agreed on a draft Directive amending Directive 75/130/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined carriage of goods between Member States.

The Directive provides, inter alia, that:

- the geographical area of the removal of all quotas and prior authorizations for initial and final road haulage legs to and from the inland-waterway port of loading or unloading in combined transport by inland waterway will be extended from 50 to 150 km;
- all hauliers established in a Member State and authorized to carry out international haulage operations will, without discrimination on grounds of nationality or place of establishment, be authorized to carry out initial or final road haulage operations which form an integral part of intra-Community combined transport;
- initial or final road haulage legs in the framework of combined transport will be exempted from any compulsory tariff regulations;
- under the conditions prescribed in the Directive, the initial or final road haulage legs of an own-account combined transport operation in which the towed vehicle does not belong to the own-account transport undertaking will also be considered own-account transport operations and hence be liberalized so as to encourage own-account hauliers to use this type of transport.

The Council also took note of the Commission's intention of speeding up the studies on the possible extension of the scope of Directive 75/130/EEC to include combined transport of which one leg is by sea.

MEASURES TO BE TAKEN IN THE EVENT OF A CRISIS

The Council agreed on a draft Regulation on the measures to be taken in the event of a crisis on the market for the carriage of goods by road.

This Regulation provides that if the Commission, assisted by an advisory committee, establishes that there is a serious disturbance on the Community market it may, by decision, take measures to prevent any further increase in the supply of capacity on the market affected through limits on the increase in the activity of existing hauliers and restrictions on access to the market for new hauliers. The provisional measures introduced in accordance with this provision may remain in force for a period not exceeding six months and may be renewed once only.

INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD - INCREASE IN THE COMMUNITY QUOTA

The Council agreed by a qualified majority on a proposal for the amendment of Regulation 3164/76 on access to the market in the international carriage of goods by road.

The aim of the Regulation is, inter alia, to increase the Community quota by 40% a year for 1991 and 1992, the increase being allocated among the Member States on a linear basis. It should be noted that on 25 April 1990 the Council adopted, by a qualified majority, Regulation No 1053/90 fixing the 1990 Community quota in accordance with the Commission proposal.

The number of Community authorizations allocated to each of the Member States will be as follows:

	1991	1992
Belgium	4 086	5 721
Denmark	3 964	5 550
Germany	6 516	9 123
Greece	1 808	2 532
Spain	4 237	5 932
France	5 540	7 756
Ireland	1 843	2 581
Italy	5 550	7 770
Luxembourg	1 904	2 666
Netherlands	5 775	8 085
Portugal	2 399	3 359
United Kingdom	3 472	4 861

ADJUSTMENT OF THE COMMUNITY QUOTA FOLLOWING GERMAN UNIFICATION

The Council adopted a joint guideline on an amendment to Regulation No 3164/76 on access to the market in the international carriage of goods by road (adjustment of the Community quota following German unification), on which the Economic and Social Committee's Opinion is awaited.

The amendment of the Regulation involves the following:

- total increases in the Community quota of 940 authorizations for 1991 and 1 316 for 1992 (i.e. twice the Commission's proposed increase);
- allocation of half of the additional authorizations produced by these increases to the Federal Republic of Germany;
- allocation of the rest among the other Member States in proportion to the allocation of the present Community quota.

HIGH-SPEED TRAINS

The Council adopted the following conclusions:

1. In the light of the importance attached by the European Council meeting on 14 and 15 December 1990 to the development of major infrastructure networks, the Council welcomes the communication on the European high-speed rail network that the Commission has submitted after consulting the Working Party set up in implementation of the Resolution adopted by the Council at its meeting on 4 and 5 December 1989.
2. The Council welcomes the work that has been done on the preparation of a master plan setting out the priority steps to be taken for the creation of a European network. It notes the progress made on formulating the technical conditions necessary to ensure the compatibility of infrastructures, equipment and rolling stock and to make possible the international movement of the trains.
3. The Council invites the Commission, in collaboration with the Representatives of the Governments of the Member States, the railway companies and the railway industry, to study in detail:
  - the socio-economic impact of the network on the integrated transport market and on the development of the Community, bearing in mind in particular the change of gauge in the Iberian peninsula;
  - the impact of the network on the environment in the broadest sense and comparison in that light with other modes of transport;
  - the economic aspects, including inter alia the commercial aspects of the key links and other problem points in the network, including the problem of their financing.

4. The Council invites the Commission to continue the study of the key links and examine the effects on the network of the development of the Community's relations with the EFTA countries and the countries of central and eastern Europe.
5. The Council notes the Commission's intention of preparing a draft Directive on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions on the movement of trains and stresses the need for common initiatives, at the earliest possible date, to harmonize systems of control and command.
6. The Council welcomes the results of the Working Party's proceedings and invites the Commission to consult the Working Party again on all the points listed above.

CHARGING OF INFRASTRUCTURE COSTS

Mr VAN MIERT, a member of the Commission, gave the Council an outline of the new proposal for a Directive on the charging of infrastructure costs to certain goods vehicles. The proposal concerned vehicle taxes and tolls.

It will be recalled that at its meeting on 30 October 1990 the Council took note of the Commission's intention of submitting proposals on vehicle taxes and tolls and instructed the High-level Working Party of Fiscal Experts and Transport Experts to examine those two aspects of the cost of transport in greater detail.

In addition, it should be recalled that a proposal for the harmonization of excise duty on diesel oil for road use is being studied in connection with the abolition of fiscal frontiers.

The Council agreed to instruct the High-level Working Party to begin discussing the new Commission proposal so that a decision could be taken on it before 30 June 1991 in accordance with the conclusions of the European Council meeting in Rome on 14 and 15 December.

## II. AIR TRANSPORT

### AIR CARGO

The Council agreed on the substance of a proposal for a Regulation on the liberalization of air cargo services. This Regulation concerns both scheduled and non-scheduled air cargo services, and its purpose is to liberalize market access and tariffs and increase the operating flexibility of these services. It should make it possible to improve the services offered to users.

The Regulation provides, *inter alia*, that:

- cargo rates charged by Community air carriers will be set by free agreement between the parties to a contract of carriage;
- all carriers operating within the Community will make all standard cargo rates available to the general public on request;
- this Regulation will not prevent Member States from concluding or maintaining in force between them arrangements which are more flexible than the provisions of this Regulation;
- Community air cargo carriers will be permitted to operate third- and fourth-freedom air cargo services between airports or airport systems in one Member State and airports or airport systems in another Member State when these airports or airport systems are open for air cargo traffic between Member States or for international traffic;

- a Member State will authorize air cargo carriers licensed in another Member State which have been authorized by their State of registration to exercise third-, fourth- and fifth-freedom traffic rights; the fifth-freedom traffic rights will be exercised on a service which constitutes an extension of a service from, or a preliminary of a service to, their State of registration.

#### OVERBOOKING

The Council agreed on the substance of a proposal for a Regulation on common rules for a denied-boarding compensation system in scheduled air transport.

The purpose of this proposal is to resolve the problems stemming from the practice of overbooking scheduled flights by, inter alia, the establishment of minimum standards for the compensation of passengers.

The Regulation provides, inter alia, that if boarding is denied a passenger will have a choice between:

- reimbursement without penalty of the cost of the ticket for the part of the journey not made,
- passage to his final destination at the earliest opportunity, or
- passage at a later date at the passenger's convenience.

Irrespective of the passenger's choice the air carrier will, immediately after boarding has been denied, pay compensation of:

- = ECU 150 for flights of up to 3 500 km
- = ECU 300 for flights of more than 3 500 km

having regard to the final destination specified in the ticket.

Where the air carrier can offer passage to the final destination on an alternative flight, the arrival time of which is not more than two hours later for flights of up to 3 500 km, and not more than four hours later for flights of more than 3 500 km, the compensation stipulated above may be reduced by 50%.

Apart from the minimum compensation amounts mentioned, the air carrier must offer free of charge to passengers who are denied boarding

- a telephone call and/or telex/fax message to the point of destination;
- meals and refreshments in a reasonable relation to the waiting time;
- hotel accommodation in cases where an additional stay of one or more nights is necessary.

This Regulation will apply without prejudice to subsequent application to the courts having jurisdiction with a view to further compensation.

RULES OF COMPETITION

The Council held a policy discussion on a proposal for a Regulation amending Regulation No 3975/87 laying down the procedure for the application of the rules on competition to undertakings in the air transport sector (cut-price fares and other predatory practices), the European Parliament's Opinion on which was awaited.

The President noted that within the Council there were still major differences of opinion on the actual advisability of the proposal and on the option selected.

NORWAY AND SWEDEN

The Commission gave the Council an account of the favourable progress of the negotiations with Norway and Sweden on air transport.

The Council welcomed that information.

### III. SHIPPING

#### TRANSFER OF SHIPS FROM ONE REGISTER TO ANOTHER WITHIN THE COMMUNITY

The Council adopted a joint guideline on the proposal for a Regulation on the transfer of ships from one register to another within the Community, the Economic and Social Committee's Opinion on which was awaited.

It should be recalled that among the major measures intended to improve the operating conditions of Community shipping, the Commission had recommended making it easier to transfer ships within the Community. The Regulation should in particular make an effective contribution to limiting the costs of such transfers.

To achieve that, the Regulation is based on the principle of the mutual acceptance of Member States' interpretations of the technical specifications contained in certain international conventions and makes provision for the mutual recognition of certificates of conformity issued by the Member States.

The Regulation will curtail inspections, conversions, equipment replacements and the administrative formalities which usually accompany the transfer of a vessel. The receiving Member State will nevertheless be able to inspect the vessel to be transferred, and disputes on the interpretation of the specifications of international conventions will be referred to a regulatory committee.

POSITIVE MEASURES

The Council took note of an oral report by the Commission on the progress of the proceedings on positive measures to improve the competitiveness of the Community fleet.

Inter alia, the Commission indicated that in the light of the European Parliament's and the Economic and Social Committee's Opinions it intended to amend the proposals on the EUROS register, cabotage and the definition of a Community shipowner.

It should be recalled that in particular the positive measures concerned:

- changing the registration of vessels (see "Transfer of ships from one register to another within the Community");
- application of Article 85(3) to consortium agreements (group exemptions);
- improvement of port control over the safety of vessels;
- research projects to develop vessel traffic management systems and improve the relationship between men and equipment;
- the free movement and training of seamen;
- application of the 1986 Regulations on the freedom to provide services, the rules of competition, unfair tariff practices and free access to trans-oceanic traffic;
- the provision of financial and fiscal support for the Community's fleets.

### SHIPPING CABOTAGE

The Council held a policy discussion on a proposal for a Regulation applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (cabotage), on the basis of a Presidency compromise proposal.

The Council noted that certain guidelines had emerged and instructed the Permanent Representatives Committee to continue its proceedings so that the Council could resume its examination of this matter at its meeting on 27 March 1991.

### SHIPPING RELATIONS WITH THIRD COUNTRIES

The Council took note of a Commission report on the progress of the negotiations:

- at the Review Conference on the United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences;
- on shipping with west and central African countries.

Bruxelles, le 14 décembre 1990

433

NOTE BIO (90) 398 AUX BUREAUX NATIONAUX  
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

---

CONSEIL TRANSPORTS DES 17 ET 18 DECEMBRE 1990

---

(Bruno JULIEN)

Le Conseil qui débutera lundi matin 17 décembre est pourvu d'un ordre du jour chargé. Outre les points déjà abordés dans des Conseils précédents, des projets de directives récemment adoptés par la Commission seront introduits par le Commissaire Van Miert (Coûts d'infrastructures routiers, schéma TGV).

#### **TRANSPORTS TERRESTRES**

Accords de transit avec l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie

---

M. Van Miert présentera au Conseil l'état d'avancement des négociations en cours. Les projets de textes d'accords sont toujours en discussion au niveau des services et il est peu probable qu'ils puissent être finalisés avant la fin de l'année. Le Commissaire souhaite en effet que tous les volets de la négociation progressent de pair, or le Gouvernement autrichien adopte une attitude restrictive sur le transit des camions. M. Van Miert a clairement laissé entendre qu'il ne pouvait envisager un accord qui réduirait le nombre de camions ou les conditions de transit au travers de l'Autriche.

Longueur des trains routiers

---

La quasi-totalité des Etats membres se rallie maintenant à la longueur maximale proposée par la Commission, à savoir, 18m35, avec un attelage de 70cm. Il est donc envisageable que cette modification de la Directive soit adoptée par le Conseil. Des Etats membres souhaitent néanmoins être autorisés à utiliser également des attelages courts (35cm)

Etablissement de règles communes pour certains transports combinés

---

Cette proposition de directive bénéficie d'un soutien politique unanime. Il existe néanmoins des réserves importantes sur différents éléments de cette proposition (notamment sur la libéralisation des trajets routiers initiaux et terminaux et sur la réduction des taxes) dont le but est d'encourager le développement des transports combinés.

## Transports Internationaux de marchandises par route

---

### - mesures de crise

Cette proposition de règlement prévoit l'instauration par la Commission de mesures visant à résorber une crise en cas d'excès d'offre par rapport à la demande dans le domaine des transports internationaux de marchandises par route entre Etats membres. Le problème majeur en suspens concerne la définition de la crise (crise générale ou affectant un segment particulier du secteur).

### - augmentation du contingent communautaire '91-92

Avant la libéralisation des transports en '93, la Commission propose une augmentation de 40% du contingent communautaire en 1991 (47.094 autorisations) et en 1992 (65.936 autorisations) pour le transport des marchandises par route. Quelques Délégations ont émis des réserves liées en particulier au renouvellement des accords de transit avec les pays tiers et aux taux d'augmentation.

### - adaptation des contingents à la suite de l'unification allemande

La Commission vient de proposer (30.11.90) d'adapter le contingent communautaire en l'augmentant pour tenir compte des flux additionnels de trafic dus à l'unification allemande. Le Conseil semble se diriger vers un accord sur cette proposition.

## Développement du TGV

---

Le Commissaire Van Miert présentera au Conseil les propositions de la Commission sur le schéma européen de TGV, ainsi que l'identification de 15 maillons clés et les travaux sur la compatibilité des infrastructures et des matériels (voir P-98)

## Imputation des coûts d'infrastructures

---

Le Commissaire Van Miert présentera également au Conseil la récente proposition de directive destinée à harmoniser les taxes de circulation des camions en leur imputant progressivement les coûts d'infrastructures routiers et en tenant compte des péages autoroutiers (voir P-87 du 22.11.90).

## **TRANSPORTS AERIENS**

### Fonctionnement des services de fret aérien

---

Cette proposition a pour objet de libéraliser l'accès au marché des compagnies de fret et les tarifs ainsi que d'accroître la souplesse d'exploitation des services de fret aérien. Après l'avis récent du Parlement elle fera l'objet d'un examen approfondi par le

Conseil. Dans l'état actuel des négociations au sein du Coreper, un large consensus existe sur la proposition, toutefois les problèmes principaux en suspens concernent l'inclusion des services non réguliers dans le champ d'application et la situation de l'aéroport de Gibraltar.

#### Surréservation

---

Le projet de règlement prévoit des règles communes d'indemnisation à appliquer aux passagers refusés à l'embarquement sur les vols réguliers. Il n'a pas encore reçu l'avis du Parlement. Le texte actuel de la proposition recueille l'accord général des Etats membres, mais quelques points demeurent en suspens notamment sur le niveau exact des compensations à accorder aux passagers en cas de refus d'embarquement.

#### Règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens

---

Le projet de modification du règlement sur les règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens a pour objet de permettre à la Commission de prévoir (dans certaines circonstances précises) l'adoption de mesures provisoires à l'encontre de pratiques anticoncurrentielles prédatrices dans un environnement général plus libéral. Quelques Délégués maintiennent une réserve sur cette proposition.

#### TRANSPORT MARITIME

##### Changement de registre des navires dans la Communauté

---

La proposition de règlement de la Commission prévoit la reconnaissance mutuelle des certificats de conformité délivrés par les Etats membres. Plusieurs questions sont en suspens dans le groupe de travail, elles concernent en particulier la qualification des organismes de certification des navires, le respect de certaines conventions, la durée de service actif sous le pavillon d'un Etat membre, la comitologie.

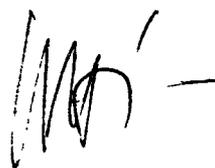
##### Cabotage

---

Cette proposition de règlement prévoit le libre cabotage dans la Communauté pour les armateurs communautaires, il fait partie de la série de mesures destinées à améliorer les conditions d'exploitation de transport maritime dans la Communauté (COM (89) 266). De nombreuses questions restent en suspens sur : la mise en oeuvre progressive du règlement, sa liaison avec la création du registre EUROS, les bénéficiaires du processus de libéralisation, les liaisons avec les territoires isolés, la clause de sauvegarde en cas de perturbations et la réalisation préalable d'une étude sur les effets socio-économiques d'une telle mesure.

Amitiés,

W. HELIN





Bruxelles, le 17 décembre 1990.

**NOTE BIO(90) 398 (suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX  
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

---

**CONSEIL TRANSPORTS (Bruno JULIEN)**

Le Conseil a débuté sur les "chapeaux de roue". Trois mesures importantes ont été adoptées par les Ministres avant le déjeuner :

- Le Conseil a adopté la proposition de directive fixant la longueur maximale des trains routiers en retenant les deux éléments majeurs de la proposition de la Commission, à savoir :

. la longueur maximale ne pourra dépasser 18,35 m, ce qui permettra d'améliorer la sécurité,

. la longueur de la cabine devra être de 2,35 m, garantissant des conditions de confort acceptables pour les conducteurs.

Le texte adopté prévoit la possibilité de recourir à l'utilisation d'attelages courts de 0,35 m.

Le Commissaire Van Miert a noté que l'adoption de ces règles permettrait non seulement d'allier sécurité et confort mais aussi les constructeurs connaissent les normes et peuvent d'ores et déjà prévoir leurs gammes de véhicules dans la perspective du marché unique, tandis que les camions excédant 18,35 m seront autorisés à circuler jusqu'en 1998.

- Le Conseil a adopté la proposition de directive destinée à favoriser le développement du transport combiné en supprimant des obstacles juridiques au recours au transport combiné (parcours initiaux et terminaux libres, liberté de tarification) et en diminuant la distorsion du coût des infrastructures (remboursement des taxes sur les véhicules au prorata des voyages effectués par chemin de fer ou par voie navigable).

Le Commissaire Van Miert a rappelé lors de l'adoption de ce texte l'importance que la Commission attachait au développement du transport combiné. Cette série de mesures permettra de stimuler et de promouvoir son utilisation.

- Le Conseil est arrivé à un accord de principe (sous réserve d'une formulation appropriée des mesures de crise à trouver dans les prochaines heures) sur des mesures concernant les transports internationaux de marchandises par route.

. Adoption des mesures de crise constituant une véritable clause de sauvegarde pour les transports de marchandises par route lorsque ceux-ci seront totalement libéralisés entre les Etats membres à partir du 1er janvier 1993. Ce garde-fou permettra à la Commission d'adopter en cas de crise des mesures (limitation de la capacité et mesures de reconversion).

. Augmentation du contingent communautaire de transport des marchandises par route d'autres Etats membres de 40 % en 1991 et en 1992. Augmentation du contingent communautaire pour tenir compte de la réunification de l'Allemagne.

- Le Commissaire Van Miert a fait un exposé de la situation concernant les négociations transit avec les pays tiers. au Conseil. Il a noté que la négociation avait progressé avec la Yougoslavie depuis le dernier Conseil, ce qui n'est malheureusement pas le cas pour l'Autriche et la Suisse.

Les possibilités de conclure rapidement un accord avec la Yougoslavie existent dans la mesure où :

. Un accord sur le troisième protocole financier est en vue. Cet accord permettra d'épauler les efforts d'infrastructure routière et ferroviaire pour le transit en Yougoslavie.

. Les autorités yougoslaves ont informé la Commission qu'elles étaient prêtes à signer un accord bilatéral avec la Grèce attribuant 40 000 autorisations de transit à cet Etat membre en 1991 et une formule permettant un développement ultérieur.

La Suisse, en dépit d'efforts importants qu'elle est prête à accomplir dans le domaine du transport combiné, n'a fait aucun progrès sur le transit routier. La Commission souhaitait explorer les possibilités d'exception aux véhicules de 28 tonnes pour certains produits ainsi que la possibilité de circuler la nuit et le dimanche. Jusqu'à présent, les autorités suisses n'ont pas été en mesure de satisfaire ces requêtes qui sont en retrait par rapport au corridor de 40 tonnes que souhaitait obtenir la Communauté au travers de ce pays.

De même, les négociations avec l'Autriche ont progressé dans le domaine du transport combiné (tunnel sous le Brenner) tandis que la négociation sur le transit routier est bloquée. Le Commissaire Van Miert a rappelé au Conseil qu'il avait souhaité au minimum un "standstill".

Après un tour de table, le Président du Conseil a tenu à remercier la Commission pour les négociations qu'elle avait menées jusqu'ici en l'invitant à les poursuivre sur les mêmes bases dans les six mois à venir. Le Commissaire Van Miert a informé le Conseil qu'il lui communiquerait début janvier les "non paper" indiquant précisément l'état actuel des négociations avec les trois pays concernés.

Amitiés,  
Bruno DETHOMAS



Bruxelles, le 18 décembre 1990.

**NOTE BIO(90) 398 (suite 2) AUX BUREAUX NATIONAUX  
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

---

**Conseil transports (Bruno JULIEN)**

Le Conseil a poursuivi ses travaux à un train d'enfer après avoir été en mesure de conclure un accord définitif sur les mesures de crise concernant les transports internationaux de marchandises par route (voir note Bio 398-1).

- Le règlement sur le fonctionnement des services de frêt aérien réintroduit, comme ce fut auparavant le cas dans le domaine du transport de passagers, une libéralisation de l'accès au marché et des tarifs dans le domaine du frêt aérien. Il prévoit la libre prestation pour les transporteurs communautaires à l'intérieur de la Communauté ainsi qu'une grande souplesse d'exploitation (fréquence, types d'avions et volume du frêt) et la liberté et la transparence des tarifs. Ce règlement concerne les transporteurs aériens communautaires effectuant des vols réguliers ainsi que quelques compagnies aériennes inscrites dans les Etats membres. Ainsi, la libéralisation progressive du transport aérien s'étendra-t-elle progressivement au frêt permettant le développement de cette activité sur une base économique et concurrentielle dans la perspective du marché unique (les marchandises transportées dans la Communauté par la voie des airs ne représentent au total que 0,08 % du total du volume intracommunautaire de marchandises). L'entrée en vigueur de ce règlement est prévue pour le 1er janvier 1991.

- Un accord de principe sur la proposition de règlement concernant les règles communes d'indemnisation des passagers refusés à l'embarquement permettra l'adoption en point A au prochain Conseil lorsque l'article 5 (droit des passagers ayant souscrit un voyage à forfait) aura été reformulé par le COREPER selon les vœux du Conseil.

Ainsi, ce règlement qui pourra entrer en vigueur dès le premier trimestre 1991 protégera-t-il les intérêts des passagers débarqués en raison de surréservation sur les vols réguliers en permettant :

- . de préserver les droits des passagers prioritaires,
- . de réacheminer correctement les passagers débarqués et de les prendre en charge lors de leur attente,
- . d'indemniser les passagers victimes de la surréservation (150 Ecus au minimum pour un parcours inférieur à 3 500 km et 300 Ecus au-delà de 3 500 km. Les sommes seront diminuées de moitié si les passagers effectuant un parcours de 3 500 km peuvent atteindre leur destination finale moins de deux heures après l'heure prévue d'arrivée pour un parcours de moins de 3 500 km et moins de quatre heures après l'arrivée prévue pour un parcours de plus de 3 500 km).

Le Commissaire Van Miert s'est félicité de l'accord intervenu au sein du Conseil, car il préservera les intérêts des passagers communautaires et incitera les compagnies aériennes à gérer leurs réservations avec prudence. A la demande de quelques Etats membres, le Commissaire s'est engagé à étudier et faire éventuellement des propositions dans le cas de surréservation sur les compagnies charters.

- Le Conseil a adopté une résolution dans laquelle il accueille favorablement les travaux menés par le groupe de travail sur le réseau européen de trains à grande vitesse (schéma directeur, maillons clés, harmonisation - voir note P 98). Il invite la Commission à approfondir les études sur l'impact (socio-économique et environnemental du réseau et sur les problèmes économiques et financiers liés aux maillons clés). Le Conseil prend note de l'intention de la Commission de préparer un projet de directive sur le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives concernant la circulation des trains.

Le Conseil souligne aussi son attachement au développement d'un mode de transport européen intégré à brève échéance.

- Le Commissaire Van Miert a présenté au Conseil la proposition de Directive sur l'imputation des coûts d'infrastructure routière aux camions (voir note P 87 du 22/11/90) en rappelant la résolution adoptée la semaine dernière lors du sommet européen de Rome qui a insisté sur la nécessité d'une harmonisation fiscale rapide dans le secteur routier.

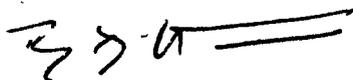
- Parmi les points divers, le Ministre luxembourgeois, M. Goebels, a évoqué la nécessité de prendre des initiatives européennes en matière de sécurité routière pour endiguer l'hécatombe. Il a été convenu que M. Van Miert prendrait prochainement contact avec les Etats membres qui éprouvent des difficultés de principe à traiter le sujet de la sécurité pour des raisons de compétence. Puis ce thème sera traité à partir d'initiatives pratiques, vraisemblablement sous la présidence luxembourgeoise.

Plusieurs Etats membres ont souhaité que la Commission fasse des propositions sur le temps de conduite des conducteurs routiers, ne délaissant pas ainsi les aspects sociaux de la construction européenne en matière de transports au profit des aspects économiques. Le Commissaire Van Miert a rappelé qu'il était favorable à une telle proposition mais qu'une orientation n'avait pu se dégager dans cette voie parmi les Etats membres au préalable d'autant plus qu'une telle décision serait possible sur la base des propositions actuelles de la Commission. Le Commissaire étudiera avec la Présidence luxembourgeoise les moyens d'accélérer les travaux.

Le Conseil s'est séparé en fin d'après-midi après avoir constaté avec satisfaction qu'une tâche importante avait été accomplie au cours de cette journée avec l'adoption formelle (ou de principe) de 5 Directives ou Règlements et d'une Résolution importants pour l'achèvement du marché communautaire unique des transports.

Les travaux du Conseil reprendront à 10 H 00 le 18 décembre par l'examen des moings maritimes inscrits à l'ordre du jour.

Amitiés,  
Bruno DETHOMAS



Bruxelles, le 18 décembre 1990.

**NOTE BIO(90) 398 (suite 3) AUX BUREAUX NATIONAUX  
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

---

**Conseil transports (Bruno JULIEN)**

Le Conseil a adopté une orientation commune (dans l'attente de l'avis du CES) sur le règlement relatif au changement de registre des navires marchands à l'intérieur de la Communauté qui entrera en application dès le 1er janvier 1992. Ce règlement prévoit que, pour les navires cargo de plus de 500 tonnes battant pavillon d'un Etat membre en service actif depuis plus de 6 mois, en cas de transfert sous un autre pavillon national, le nouvel Etat membre d'enregistrement accepte les certificats internationaux (délivrés par l'Etat membre d'origine) attestant que le navire répond aux normes techniques internationales (OMI) et nationales.

Cette disposition importante facilitera le transfert des navires entre Etats membres en supprimant des opérations coûteuses de mise en conformité des navires transférés avec les dispositions techniques particulières à certains Etats membres.

Ce règlement sera adopté en point A lors d'un prochain Conseil.

Amitiés,  
Bruno DETHOMAS





Bruxelles, le 18 décembre 1990.

**NOTE BIO(90) 398 (suite 4 et fin) AUX BUREAUX NATIONAUX  
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

---

**Conseil transports (Bruno JULIEN)**

1. Le Commissaire Van Miert a procédé à une présentation sur l'état du dossier concernant les mesures positives destinées à améliorer la compétitivité de la flotte communautaire (COM(89) 266 du 3 août 1989). Le Commissaire a noté que, depuis le débat qui avait eu lieu l'année dernière à ce sujet, plusieurs progrès avaient été réalisés, notamment sur :

- L'expédition de l'aide alimentaire. La Commission a introduit des dispositions pour augmenter la transparence des opérations d'adjudication.

- Les consortia. La Commission a présenté ses propositions de règlements du Conseil pour une exemption des règles de concurrence.

- La recherche. Le programme EURET qui contient des projets spécifiques de recherche dans le domaine maritime est en principe prêt pour adoption.

- Le transfert des navires entre registres communautaires (voir point suivant).

- La reconnaissance mutuelle des diplômes dans le domaine des professions maritimes et la liberté de circulation des marins.

Ceci représente un progrès notable mais le Commissaire a regretté que la proposition centrale de ce paquet, à savoir la mise en oeuvre d'un registre communautaire (EUROS) n'ait pas progressé. Il a rappelé les propositions récentes d'amendements du Parlement qui pourraient rendre le pavillon communautaire plus compétitif et plus attractif dans les domaines de :

- L'équipage des navires en introduisant des différences quant à la composition de ceux-ci entre les navires marchands et les navires de passagers,

- L'incitation fiscale en introduisant une taxe uniforme à la tonne suivant le système grec et en exemptant les marins d'impôts sur le revenu,

- L'aide directe à l'armement communautaire.

Sachant que certaines de ces requêtes posent des problèmes (par exemple, l'intervention de la Communauté dans des dispositions liées au Code des impôts des Etats membres ou l'absence de fonds communautaires conséquents pour le financement du registre communautaire), la Commission a néanmoins préparé une proposition révisée sur la base de certains de ses amendements. Elle la soumettra prochainement au Conseil en souhaitant qu'il soit en mesure de progresser sous les présidences luxembourgeoise et néerlandaise dans la perspective de 1993.

Le Commissaire a lancé un appel pressant aux délégations pour que le Conseil soit en mesure d'accomplir des progrès rapides sur ce dossier.

2. Le Conseil a procédé à un large échange de vues sur la proposition de règlement relative à la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage). En dépit de positions initiales divergentes entre les délégations nationales, le Conseil a été en mesure d'atteindre une orientation majoritaire sur une proposition de compromis de la Présidence qui concernait deux points majeurs permettant la progression de ce dossier.

Au titre de ce compromis, la Présidence a retenu que les Etats membres souhaitent scinder la libéralisation en deux phases. Une première phase concernera la libéralisation du cabotage continental. La deuxième phase concernera la libéralisation du cabotage dans les îles et les territoires éloignés.

Le deuxième élément du compromis concerne la mise en oeuvre de la première phase. Il a été décidé que celle-ci serait appliquée pendant l'année 1993 au plus tard.

Le Commissaire Van Miert a noté que ces propositions représentaient des progrès substantiels mais il a rappelé l'obligation juridique découlant du Traité, à savoir que la libéralisation totale du marché communautaire doit être effective le 1er janvier 1993. C'est pourquoi le Commissaire a indiqué qu'il consulterait les services de la Commission pour contrôler si une solution juridique adéquate existait pour remplir les obligations juridiques du Traité tout en rencontrant le souhait de la majorité des délégations. Le Commissaire a en outre rappelé qu'il ne disposait pas de mandat de la Commission pour accepter la composition du Conseil.

Si des progrès sont accomplis dans cette voie, Le Commissaire en informera le prochain Conseil et celui-ci pourra alors se pencher sur les détails pratiques de la mise en vigueur du cabotage côtier sur le continent.

Finalement, M. Van Miert a fait deux courtes communications au Conseil sur des aspects de politique extérieure.

Il a souhaité que le Conseil recommande au COREPER de finaliser une position commune des Etats membres pour permettre aux travaux sur le Code de conduite de l'OCDE dans le cadre de la "Liner Conference" de progresser. Pour les relations avec l'Afrique de l'Ouest, le Commissaire a indiqué que les services de la Commission procéderont à la mise en oeuvre de procédures d'infraction si les règles de concurrence en matière de partage du marché n'étaient pas respectées.

Le Commissaire Van Miert s'est félicité du nombre spectaculaire des décisions prises au cours de ce Conseil. Il a néanmoins noté que de nombreuses décisions restaient à prendre au cours de l'année 1991 dans tous les domaines du transport et en particulier dans celui du chemin de fer.

Le prochain Conseil transports est fixé au 27 mars 1991.

Amitiés,  
Bruno DETHOMAS

