

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT

PRESS RELEASE

10387/91 (Presse 243)

1547th Council meeting

- TRANSPORT -

Brussels, 16 and 17 December 1991

President: Mrs Hanja MAIJ-WEGGEN

Minister for Transport
of the Kingdom of the Netherlands

16/17.XII.91

kin/AH/mh

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
Minister for Transport

Denmark:

Mr Kaj IKAST Minister for Transport
Mr Christophe BO BRAMSEN State Secretary for Industry

Germany:

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

Greece:

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

Spain:

Mr José BORRELL Minister for Public Works and Transport

France:

Mr Paul QUILES Minister for Infrastructure, Housing,
Transport and Space
Mr Jean-Yves LE DRIANT State Secretary for the Sea

Ireland:

Mr Séamus BRENNAN Minister of State at the Department
of Tourism, Transport and Communications

I. LAND TRANSPORT

SPEED LIMITATION DEVICES

The Council reached a political agreement on a Directive on the installation and use of speed limitation devices on heavy vehicles used for the carriage of goods and passengers.

The Directive provides, in order to avoid distortion of competition between hauliers, for the generalized installation and compulsory use of such a device designed to restrict the speed of the vehicles concerned to harmonized limits.

The Directive includes the following provisions:

- for heavy goods vehicles ⁽¹⁾, the speed limitation device will have to be set in such a way that the vehicles concerned cannot exceed 90 km/h, which means that in the present state of technology it will be set at 85 km/h;
- for buses ⁽²⁾ having a maximum weight exceeding 10 metric tonnes, the speed limitation device will have to be set at 100 km/h;

This device will be applied:

- as from 1 January 1994 in the case of newly registered vehicles;

(1) Category N3: vehicles used for the carriage of goods and having a maximum weight exceeding 12 metric tonnes.

(2) Category M3: vehicles used for the carriage of passengers, comprising more than 8 seats in addition to the driver's seat, and having a maximum weight exceeding 5 metric tonnes.

- not later than 1 January 1995 in the case of vehicles registered between 1988 and 1994 used for both international and national carriage;
- not later than 1 January 1996 in the case of vehicles registered between 1988 and 1994 used solely for national carriage.

The Directive will be formally adopted shortly, once the text has undergone legal and linguistic finalization.

ROAD SAFETY

The Council heard an oral statement by the Commission on the proceedings of the High-level Working Party on Road Safety set up in response to the Resolution of 21 June 1991 on the Community action programme.

Following a brief exchange of views, the Council asked the Commission to submit a formal report to it as soon as possible.

WEIGHTS, DIMENSIONS AND OTHER TECHNICAL CHARACTERISTICS OF CERTAIN ROAD VEHICLES (SUSPENSION)

The Council reached a political agreement on the proposal for a Directive designed to ensure equivalence between certain non-pneumatic and pneumatic types of suspension on certain commercial vehicles.

ACCESS TO THE MARKET FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

Pending the European Parliament's Opinion, the Council adopted a broadly favourable attitude to the proposal for a Regulation on access to the market for the carriage of goods by road to or from the territory of a Member State or passing across the territory of one or more Member States.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue examining the matter, notably in the light of the European Parliament's Opinion, and to make preparations for a Council decision on it at a forthcoming meeting.

It will be remembered that in Regulation No 1841/88 the Council had decided to introduce the new arrangements for access to the market for cross-border carriage whereby any quota system for journeys carried out on Community territory would be abolished as from 1 January 1993 and replaced by a system of Community licences granted on the basis of qualitative criteria.

The aim of the above proposal is to adopt the measures required to implement Regulation No 1841/88.

INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS BY COACH AND BUS

The Council reached agreement by a qualified majority on a Regulation whereby the principle of freedom to provide services applies to the international carriage of passengers by coach and bus, thereby guaranteeing transport undertakings in all Member States access to this market without discrimination on grounds of nationality or place of establishment.

Moreover, this Regulation already provides for:

- the liberalization of shuttle services with accommodation and of most occasional services as well as journeys by empty vehicles in connection with such carriage;

- objective criteria for authorizing new regular and shuttle services without accommodation.

The Regulation goes on to provide for future simplification of the procedures for authorizing services still subject to it and does not preclude further liberalization subsequently.

To this end, the Commission will report to the Council and submit to it, before 1 January 1996 and in the light of that report, a proposal for a Regulation on which the Council will act by a qualified majority before 1 January 1997.

The provisions of the Regulation apply to the international carriage of passengers by road on Community territory, carried out on behalf of third parties or on own account by hauliers established in a Member State in accordance with its legislation and using vehicles registered in that Member State which, depending on their type of construction and equipment, are suitable for carrying more than nine passengers, including the driver, and are intended for this purpose, as well as journeys by empty vehicles in connection with such carriage.

In the case of carriage from a Member State to a non-member country and vice versa, this Regulation applies to the journey carried out on the territory of the Member State of departure or destination once the necessary agreement between the Community and the non-member country has been concluded.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE NETWORKS

The Council heard a progress report from the Commission transport infrastructure networks, in particular in the following areas:

- European high-speed train network;
- combined transport system;
- European inland waterway network;
- road network.

At the Council's request, the Commission undertook to submit relevant specific proposals by 1 May 1992.

FOURTH FRAMEWORK PROGRAMME IN THE FIELD OF RESEARCH AND TECHNOLOGICAL DEVELOPMENT

- TRANSPORT

The Council adopted the Resolution stressing the need to take into account the importance of the transport sector when preparing the fourth framework programme for Community activities in the field of research and technological development.

ACCESSIBILITY OF TRANSPORT TO PERSONS WITH REDUCED MOBILITY

The Council and the Representatives of the Governments of the Member States meeting within the Council adopted the Resolution concerning a Community action programme on the accessibility of transport to persons with reduced mobility, the text of which is set out below:

"Whereas the completion of an internal market without frontiers may be expected to increase opportunities for mobility for all the people of Europe;

Whereas persons with reduced mobility, as citizens enjoying equal rights, must also be able to benefit from these opportunities;

Whereas increase of average life expectancy for the population of Europe will

manifest itself in an increase in the number of persons with reduced mobility;

Whereas Community action to promote the accessibility of transport to persons with reduced mobility should form an integral part of a common transport policy;

Request the Commission, taking account of the proposal which it has submitted to the Council for a Directive on minimum requirements to improve the mobility and the safe transport to work of workers with reduced mobility ⁽¹⁾ and also of the principle of subsidiarity and in co-operation with the experts from the Member States, to formulate a Community action programme including proposals for concrete measures designed to improve accessibility to all modes of public transport and to the access points thereto;

Request the Commission to submit a draft of this action programme to the Council, if possible before the end of September 1992."

CONDITIONS UNDER WHICH NON-RESIDENT CARRIERS MAY TRANSPORT GOODS OR PASSENGERS BY INLAND WATERWAY WITHIN A MEMBER STATE (CABOTAGE)

Following the agreement reached at its meeting on 7 October 1991, the Council adopted the above Regulation by a qualified majority.

The Regulation provides that with effect from 1 January 1993, any carrier of goods or passengers by inland waterway shall be permitted to carry out the national transport of goods or persons by inland waterway for hire or reward in a Member State in which he is not established, provided that:

(1) OJ No C 68, 16.3.1991, p. 7.

- he is established in a Member State in accordance with its legislation and, where appropriate,
- he is entitled there to carry out the international transport of goods or persons by inland waterway.

CHARGING OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE COSTS TO HEAVY GOODS VEHICLES

The Council:

- noted the Presidency's note in conjunction with the above Commission proposal;
- asked the ECOFIN Council and the Commission to place greater weight on environmental aspects so that users would pay an amount which varied according to how much they used the roads;
- recommended to the ECOFIN Council and to the Commission that the link with diesel excise duties and with tolls should be taken into account in further discussions on heavy goods vehicle taxes, without ruling out any approach for the time being ⁽³⁾;

(3) Reference was also made in this context to other dues affecting transport costs.

- wanted the TRANSPORT Council to be much more closely associated with future discussions in view of the repercussions which tax harmonization would have on conditions of competition in the road transport sector.

II. AIR TRANSPORT

THIRD LIBERALIZATION PACKAGE

Pending the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee, the Council held an exchange of views on this matter and succeeded in establishing a number of guidelines necessary for further discussions in this area.

LIMITATION OF THE OPERATION OF CERTAIN SUBSONIC JET AEROPLANES

The Council agreed on the Directive on the limitation of the operation of civil subsonic jet aeroplanes as specified in Chapter 2 of the Annex to the Chicago Convention ⁽⁴⁾ for the purpose of reducing noise due to air traffic.

This Directive forms part of the programmes of action of the Community on

(4) The aeroplanes concerned are those with a maximum take-off mass of 34 000 kg or more with a certified maximum internal accommodation for the aeroplane type in question consisting of more than 19 passenger seats.

the environment, which have shown clearly the importance of the problem of noise and, in particular, the need to take action against noise due to air traffic.

The proposal is designed to establish a uniform Community policy and to limit further the noise from civil subsonic jet aeroplanes, taking into account the work done by international organizations.

To that end, the Directive lays down that in the first stage, as from 1 April 1995, civil subsonic jet aeroplanes fitted with engines having a by-pass ratio of less than 2 cannot operate at airports situated in the territory of the Member States (excluding the overseas departments) unless granted noise certification meeting certain standards of the Convention on International Civil Aviation, provided that they were first issued with an individual certificate of air worthiness less than 25 years previously.

In the second stage, as from 1 April 2002, all civil subsonic jet aeroplanes operating from airports in the Member States should comply with the standards set out in Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation (Part II, Chapter 3, Volume 2, 2nd edition).

The Directive provides that, under certain conditions, aeroplanes registered and operated in developing nations shall be granted exemptions.

III. SHIPPING

APPLYING THE PRINCIPLE OF FREEDOM TO PROVIDE SERVICES TO MARITIME TRANSPORT WITHIN MEMBER STATES (CABOTAGE)

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

The discussion enabled a number of guidelines to emerge for the further work under the Portuguese Presidency.

CONSORTIA

The Council agreed in substance on the Regulation on the application of the Treaty to certain categories of agreements, decisions and concerted practices between shipping companies (consortia).

Under this Regulation, the Commission is empowered to grant a group exemption for consortia agreements in liner shipping. To that end the Commission may, in accordance with Article 85(3) of the Treaty, declare the provisions of Article 85(1) inapplicable in the case of categories of agreements between

undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices intended to promote or establish co-operation for the purpose of joint operation of shipping services or combined shipping and land-based services.

LORAN-C RADIONAVIGATION SYSTEM

The Council agreed in substance on a Decision on the LORAN-C radionavigation system⁽⁵⁾.

This Decision provides for Member States participating in regional agreements to establish LORAN-C radionavigation chains to seek to achieve configurations which cover the widest possible geographical area in Europe and in neighbouring waters. In addition, Member States shall sustain their efforts to establish a worldwide LORAN-C chain system. The Decision will not adversely affect other existing systems, such as DECCA or the worldwide OMEGA system provided they fulfil any obligations they might have in regard to LORAN-C under regional agreements in this area.

(5) The LORAN-C system is a terrestrial-based radio hyperbolic position-fixing system, based upon measurements in the difference in time of arrival of pulses of radio frequency energy radiated by a chain of synchronized transmitters separated by hundred-mile intervals.

OTHER TRANSPORT DECISIONS

Following agreement at the Transport Council on 7 October 1991 (see press release No 8526/91 Presse 161), the Council adopted:

- the Regulation on the harmonization of technical rules and administrative procedures applicable to civil aviation;
- the Directive on the acceptance of personnel licences for the exercise of civil aviation operations;
- the Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to the compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3,5 tonnes;
- the Directive on the reciprocal recognition of national boatmasters' certificates for the carriage of goods and passengers by inland waterway.

Bruxelles, le 13 décembre 1991.

**NOTE BIO(91) 403 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

433

Préparation du Conseil transports des 16 et 17 décembre 1991 (Bruno JULIEN)

L'ordre du jour du Conseil est très chargé puisqu'il ne comprendra pas moins de 18 points répartis sur les transports terrestres, maritimes et aériens et une série d'informations de la Commission. Les points saillants concerneront pour les trois secteurs les dispositions visant à introduire la libre prestation et l'accès au marché pour les transporteurs communautaires. Le Conseil aura notamment son premier débat de fond sur le troisième paquet aérien. Il pourrait être en mesure d'arriver à un accord sur la libéralisation des transports de voyageurs par autocars et autobus tandis que le cabotage maritime déjà abordé à de nombreuses reprises pourrait progresser.

- Parmi les points A, le Conseil adoptera les Directives sur la reconnaissance mutuelle des licences du personnel dans l'aviation civile, l'harmonisation des règles techniques dans le domaine de l'aviation civile (JAR) et le port obligatoire des ceintures de sécurité. La proposition de règlement concernant le cabotage sur les voies navigables intérieures qui avait fait l'objet d'un accord politique unanime lors du Conseil du 7 octobre sera néanmoins inscrite à l'ordre du jour à la demande de la délégation hellénique qui souhaite soumettre à l'appréciation du Conseil un projet de déclaration sur l'extension du champ d'application de cette directive aux ressortissants grecs établis dans des pays tiers.

Transports terrestres

- Le Conseil examinera la proposition de Règlement concernant l'accès au marché des transports internationaux de marchandises par route (voir P 58 du 24/07/91). Cette proposition vise à supprimer à partir du 1er janvier 1993 le régime de contingentement existant actuellement lors du transport de marchandises par route dans la Communauté, exécuté au départ ou à destination d'un territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs Etats membres en le remplaçant par un système de licences communautaires accordées sur base de critères qualitatifs (compétence professionnelle, capacité financière, respect des règles sociales). Un large accord semble se dessiner sur ce projet sur lequel le Parlement n'a toutefois pas encore émis d'avis. Néanmoins, une réserve subsiste sur le champ d'application, à savoir si le règlement doit ou non s'appliquer également aux relations entre Etats membres et pays tiers, c'est-à-dire si le règlement affecte ou non les dispositions discriminatoires à l'égard des ressortissants des autres Etats membres figurant dans des accords bilatéraux conclus par les Etats membres avec des pays tiers. La Commission proposait d'inclure dans le champ d'application non seulement les transports entre Etats membres mais également les transports entre un Etat membre et un pays tiers, l'objectif étant de permettre par exemple à un transporteur belge de prendre un chargement à Munich pour l'acheminer à Budapest dans le cadre de l'accord bilatéral Allemagne/Hongrie. Pratiquement l'unanimité des Etats membres souhaitent que le projet de règlement se limite au seul transport intracommunautaire.

- La proposition de Règlement du Conseil destinée à libéraliser le transport des personnes par autobus et par autocars pourrait enfin être adoptée par le Conseil. Cette proposition établit des règles communes pour le transport des personnes. Elle définit les services occasionnels, les services de navette et les services réguliers et elle étend aux deux dernières catégories les conditions de souplesse qui existaient déjà dans la première catégorie tout en concernant les procédures d'autorisation pour les services réguliers et les services de navette sans hébergement.

Un accord semble maintenant se dessiner au Conseil qui permettrait de libéraliser un secteur qui ne l'est pas du tout pour le moment. Toutefois, comme dans le règlement précédent, il subsiste une réserve sur le champ d'application, à savoir si le règlement doit aussi s'appliquer ou non aux relations entre Etats membres et pays tiers.

- Le Conseil adoptera vraisemblablement une résolution priant la Commission d'élaborer un programme d'action communautaire comprenant des propositions de mesures concrètes visant à améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux moyens de transport.

- La Commission fera un premier rapport sur l'exécution du programme sur la sécurité routière résultant de la résolution adoptée par le Conseil le 20 juin. Cette résolution prévoyait que la Commission avec l'aide d'un groupe à haut niveau élabore et mette en oeuvre un programme communautaire de mesures concrètes dans le domaine de la lutte contre les accidents de la route. Le rapport envisage les domaines d'action prioritaires (conditions de conduite, sécurité routière, sécurité des véhicules, échanges d'informations et d'expériences...). Le Conseil envisagera la forme que devrait prendre dans l'avenir "la force de frappe" communautaire en matière de sécurité routière.

- Le Conseil aura un premier débat sur la proposition de Directive relative à l'installation et à l'utilisation de limiteurs de vitesse sur les camions (80 km/h) et les autobus (100 km/h) (voir IP 736 du 26/07/91) sur laquelle le Parlement n'a pas encore donné son avis. Ce projet est destiné à harmoniser l'installation et l'utilisation des limiteurs de vitesse. Plusieurs réserves se sont manifestées : sur la compétence communautaire, la vitesse maximum (80 ou 90 km/h pour les camions), la rétroactivité puisque le projet prévoit l'installation de tels dispositifs sur les véhicules immatriculés à partir du 1er janvier 1985.

- Le Conseil examinera deux propositions de modification à la Directive 85/3/CEE relative aux poids et aux dimensions des camions qui font suite à la publication d'un rapport sur l'effet des suspensions sur les routes. La première consiste à établir une équivalence entre suspensions non pneumatiques et pneumatiques afin de stimuler la production de véhicules dotés de suspension moins agressives pour les routes. La deuxième modification propose qu'à partir de 10,5 tonnes par essieux, ceux-ci soient dotés de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou équivalents. Il est vraisemblable que le premier amendement puisse être accepté, certains Etats membres souhaitent par contre que des études et recherches soient poursuivies avant d'adopter le deuxième amendement.

- La Commission fera un rapport sur les travaux des quatre groupes qui se penchent sur les réseaux d'infrastructures (TGV, navigation intérieure, transports combinés, réseaux routiers).

- a) Pour le TGV, une étude sur l'impact socio-économique du réseau sur le marché intégré des transports est en cours, elle sera terminée vers la mi 1992.

Une étude d'impact sur l'environnement est en cours. Des études économiques sur les maillons clés sont entreprises, elles seront terminées courant 1992. Un groupe se penche actuellement sur les problèmes liés au financement des maillons clés.

La Commission envisage pour l'année prochaine d'étendre la carte du réseau au-delà des frontières de la Communauté et de l'AELE. Les travaux d'harmonisation technique progressent (alimentation électrique, contrôle commande) et serviront de base à un futur projet de Directive.

- b) Dans le domaine du transport combiné, le premier projet de réseaux ferroviaires et d'axes de navigation intérieure sera soumis au Conseil en septembre et des propositions concrètes seront élaborées au début de 1992.
- c) Un groupe de travail sur la navigation fluviale a commencé ses travaux en septembre. Un rapport est en cours d'élaboration sur le réseau existant, le réseau à développer et l'analyse des chaînons manquants, des goulets d'étranglement ainsi que des problèmes liés à leur financement.
- d) Un groupe de travail sur le réseau autoroutier élabore un rapport qui devrait être adopté au début de 1992. Ce rapport constatera l'aggravation des dysfonctionnements et fera des recommandations sur l'adaptation du réseau, la politique de circulation routière et le financement.

- Le Conseil examinera un projet de résolution qui met l'accent sur l'importance de la recherche dans ce secteur et sur la nécessité de prendre cette dimension en compte dans le quatrième programme cadre de recherche de développement technologique.

- La proposition de Directive relative à l'imputation des coûts d'infrastructure de transport à certains véhicules utilitaires fera l'objet d'un rapport sur l'état d'avancement du groupe ad hoc du Conseil, car cette Directive sera examinée en Conseil ECO-FIN. Pour mémoire, il s'agit d'harmoniser les taxes dans le secteur routier (structure et mode de calcul).

Transports aériens

- Le Conseil examinera au cours d'un débat d'orientation les trois Directives (tarifs, accès, procédures d'enregistrement, voir P 49-50-51-52) qui constituent le troisième paquet aérien destiné à établir les conditions du marché unique dans le domaine de l'aviation civile. Le Commissaire Van Miert souhaite que le Conseil dégage les premières grandes options politiques afin que les progrès nécessaires à l'adoption de ce paquet puissent être accomplis sous présidence portugaise. Le débat sera donc général mais il devrait aborder notamment les aspects liés à la libéralisation (cabotage/notion de service public).

- La limitation de l'exploitation des avions relevant du chapitre 2 avait fait l'objet d'un quasi-accord lors du dernier Conseil mais la Commission devait dresser une liste des avions à exempter dans les pays en voie de développement. Ce projet vise à limiter l'exploitation des avions les plus bruyants dits du chapitre 2 (de l'Annexe de la Convention de Chicago). Il existe déjà une Directive communautaire qui limite l'adjonction sur les registres des Etats membres d'avions ne pouvant satisfaire aux normes accoustiques du chapitre 3. Dorénavant, il s'agit de limiter graduellement à partir de 1995 l'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 2, puis d'interdire à partir de 2002 l'exploitation des avions du chapitre 2. Ce texte prévoit des dérogations temporaires notamment pour les pays en voie de développement. Le Conseil pourrait marquer son accord politique pour ce projet qui n'a pas encore reçu l'avis du Parlement.

Transports maritimes

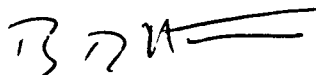
- Le Conseil examinera la proposition de règlement prévoyant l'habilitation de la Commission à octroyer sous certaines conditions une exemption de groupe aux accords de consortia en matière de transports maritimes. Le débat devrait porter sur la base juridique (liée avec les transports) et sur la définition des accords de consortia.

- En ce qui concerne le cabotage maritime, il faut rappeler que le Conseil de décembre 1990 avait dégagé une orientation majoritaire sur une libération en 2 étapes du cabotage maritime. Le Conseil examinera à nouveau le cabotage en vue d'arriver comme il avait été prévu à sa libération dès 1993.

Le Conseil examinera le projet de décision sur la participation des Etats membres au système de radionavigation Loran C couvrant l'Europe du Nord-Ouest et l'Atlantique Nord, la Méditerranée, la Péninsule Ibérique et la Baltique. Ce projet est destiné à encourager les Etats membres à participer aux accords régionaux établissant des chaînes de radionavigation Loran C couvrant l'ensemble du territoire et des de la Communauté afin d'assurer un degré élevé de la navigation et de la protection de l'environnement marin.

Le Portugal et le Royaume-Uni qui avaient déjà opté pour les systèmes de radionavigation DECCA et OMEGA avaient jusqu'ici bloqué cette proposition mais ils pouvaient lever leur réserve dans la mesure où la Commission a modifié la proposition pour permettre aux Etats membres de maintenir les systèmes DECCA et OMEGA sans les obliger à participer à l'accord Loran C.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS



FROM : C.E.C. - G P P.
TO : C.E. WASHINGTON - WASHINGTON
REF : 1350076274 - 16-12-1991 16 00

DISTRIBUTION

H.D.	
D.H.D.	
ADM/PCL	
A G R	
COM./TR	<i>HJs</i>
DEVT.	
ECO/FIN	<i>of</i>
P.P.A.	<i>Sections</i>
S&T	
SUP. AG.	
T.E.E.	
C.F.	

038628

DG GPP BERL 1/6

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

BRUXELLES, LE 16 DECEMBRE 1991

NOTE BIO(91) 403 (SUITE 1: AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

CONSEIL TRANSPORTS (BRUNO JULIEN)

- RESOLUTION DU CONSEIL SUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

LE CONSEIL A ADOPTE UNE RESOLUTION PRIANT LA COMMISSION
D'ELABORER AU COURS DE L'ANNEE 1992 UN PROGRAMME D'ACTION
COMMUNAUTAIRE COMPRENANT DES PROPOSITIONS DE MESURES CONCRETES
POUR AMELIORER L'ACCESSIBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE
AUX MOYENS DE TRANSPORT M VAN MIERT A ACCUEILLI FAVORABLEMENT
CETTE SUGGESTION EN RAPPELANT QU'ELLE NE DEVAIT NEANMOINS PAS
RETARDER LES TRAVAUX EN COURS EN VUE DE L'ADOPTION DE LA
PROPOSITION DE DIRECTIVE CONCERNANT L'AMELIORATION DE L'ACCES AUX
MOYENS DE TRANSPORT POUR LES TRAVAILLEURS A MOBILITE REDUITE QUI
RELEVE DE LA POLITIQUE SOCIALE DE LA COMMUNAUTE

- LIMITEURS DE VITESSE

LE CONSEIL A MARQUE SON ACCORD DE PRINCIPE UNANIME SUR LE PROJET
DE DIRECTIVE RELATIF A L'INSTALLATION ET A L'UTILISATION DES
LIMITEURS DE VITESSE SUR LES CAMIONS DE PLUS DE 12 T ET LES
AUTOBUS DE PLUS DE 8 PASSAGERS. AU TITRE DE CET ACCORD DONT LES
TEXTES JURIDIQUES DEVONT ETRE FINALISES POUR ADOPTION PAR UN
PROCHAIN CONSEIL

A) LES VEHICULES IMMATRICULES APRES LE 1ER JANVIER 1994
DEVONT ETRE MUNIS DE LIMITEURS DE VITESSE TELS
QUE DEFINIS DANS LA DIRECTIVE SUR LES
DISPOSITIFS LIMITEURS DE VITESSE (MARCHE
INTERIEUR)

- POUR LES CAMIONS, CES APPAREILS SERONT REGLES A 85 KM/H,

CE QUI, COMPTE TENU DE LA TOLERANCE ACTUELLE DE 5 KM/H

(PREVUE DANS LA DIRECTIVE MARCHE INTERIEUR) LIMITERA LA
VITESSE DES CAMIONS A 90 KM/H

- POUR LES BUS, IL EST PREVU QUE LES LIMITEURS DE VITESSE
SERONT REGLES A 100 KM/H

- B) POUR LES VEHICULES IMMATRICULES APRES LE 1ER JANVIER 1988
LES DISPOSITIFS REGLES DE LA MEME MANIERE DEVRONT ETRE
INSTALLES

- AVANT LE 1ER JANVIER 1995 POUR LES VEHICULES EFFECTUANT
DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUTAIRES,

- AVANT LE 1ER JANVIER 1996 POUR LES VEHICULES EFFECTUANT
DES TRANSPORTS NATIONALS

AMITIES,
BRUNO DETHOMAS

SENT BY SPP AT : MON DEC 16 15:29:09 MET 1991

+++ END OF TEXT +++

RCV BY:EEC/WAS/1
TO: DELEGATION OF EUROPEAN COMM.-
2024291766

EEC/WAS/1:# 1

MESSAGE ID: WRUE0338

INBOUND MESSAGE RECEIVED ON DEC 17 AT 09:48 [ASSIGNED// WRUE0338]
21877 COMEU B
COMPUTER MESSAGE :

FROM : C.E.C. - G.P.P.
TO : C.E. WASHINGTON - WASHINGTON
REF : 1351079644 - 17-12-1991 15:31

DISTRIBUTION

H.D.	
D.H.D.	
AL M-POL	
A.C.B.	
COLL. GEN	Hds
DEVE.	of
ECO-FIN	
EXT.	Sections
R&T	
SUP. AG.	
T.E.E.	
C.F.	

038736

DG GPP BERL 1/16

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

BRUXELLES, LE 17 DECEMBRE 1991.

NOTE BIO(91) 403 (SUITE 2) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

CONSEIL TRANSPORTS (BRUNO JULIEN)

DES VITESSES QUE LES AUTOBUS ET LES CAMIONS NE POURRONT PLUS
DEPASSER, UN TRAFIC INTRACOMMUNAUTAIRE DE MARCHANDISES PAR ROUTE
TOTALEMENT LIBERALISE, UNE PLUS GRANDE LIBERTE D'ACCES AU MARCHÉ
DES TRANSPORTS PAR AUTOBUS, LES PREMISSES DU GRAND MARCHÉ AERIEN
COMMUNAUTAIRE, LA REDUCTION DU BRUIT DES AVIONS. IL NE S'AGIT PAS
D'UN INVENTAIRE A LA PREVERT MAIS DE QUELQUES POINTS IMPORTANTS
SUR LESQUELS LES MINISTRES DES TRANSPORTS SONT ARRIVES A DES
ACCORDS LORS DE LA PREMIERE JOURNEE DU CONSEIL.

- APRES L'ACCORD INTERVENU SUR LES LIMITEURS DE VITESSE
(VOIR NOTE BIO 403-1), LE CONSEIL A MANDATE LA COMMISSION
POUR POURSUIVRE SES TRAVAUX SUR LA SECURITE ROUTIERE ET
POUR LUI FAIRE DES PROPOSITIONS ULTERIEURES.
- LA DIRECTIVE SUR LES POIDS ET DIMENSIONS (85/3) A ETE
MODIFIEE DE MANIERE A RECONNAITRE L'EQUIVALENCE DES
SUSPENSIONS PNEUMATIQUES DES CAMIONS (QUI DEGRADENT PEU
LES ROUTES) AVEC LES SUSPENSIONS CLASSIQUES.
- LE CONSEIL A SOUMIS DES RECOMMANDATIONS AU CONSEIL ECO-

FIN SUR L'IMPUTATION DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT A CERTAINS VEHICULES UTILITAIRES EN INTEGRANT LES ACCISES SUR LE FUEL ET LES PEAGES.

- APRES QUATRE ANNEES DE NEGOCIATIONS, LE CONSEIL A FINALEMENT MARQUE SON ACCORD A LA MAJORITE QUALIFIEE (MOINS L'ITALIE) SUR LE REGLEMENT EDICTANT DES REGLES COMMUNES POUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS PAR AUTOBUS. CE REGLEMENT LIBERALISERA UN SECTEUR QUI ETAIT JUSQU'ICI SOUMIS A DE TRES FORTES CONTRAINTES PUISQUE SEULS QUELQUES TYPES DE VOYAGES OCCASIONNELS ENTRE ETATS MEMBRES NE REQUERAIENT PAS D'AUTORISATION PREALABLE. DORENAVANT, SEULS LES VOYAGES REGULIERS ET LES NAVETTES SANS HEBERGEMENT ENTRE ETATS MEMBRES SERONT SOUMIS A UNE AUTORISATION PREALABLE QUI SERA EN OUTRE ACCORDEE DANS DES CONDITIONS MIEUX DEFINIES.

- EN L'ABSENCE D'AVIS DU PARLEMENT, LE CONSEIL S'EST PRONONCE (ACCORD POLITIQUE) A LA MAJORITE QUALIFIEE (MOINS L'ITALIE) SUR LA PROPOSITION DE REGLEMENT PREVOYANT LE LIBRE ACCES AU MARCHÉ DU TRANSPORT INTRACOMMUNAUTAIRE DE MARCHANDISES PAR ROUTE. CE REGLEMENT EST IMPORTANT CAR IL SE SUBSTITUE A UN REGIME D'AUTORISATION ET IL INTRODUIT LA LIBERTE DE PRESTATION POUR LES OPERATEURS COMMUNAUTAIRES DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT INTRACOMMUNAUTAIRE DE MARCHANDISES PAR ROUTE SOUS RESERVE QU'ILS REMPLISSENT LES CONDITIONS REQUISES (COMPETENCE, SECURITE...).

- APRES UNE REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL EN MARGE DU CONSEIL SUR LE 'TROISIEME PAQUET AERIEN', LE CONSEIL A ADOPTE DES CONCLUSIONS PROVISOIRES SUR LA PROPOSITION DE

LA COMMISSION QUI SONT EN FAIT LES GRANDES LIGNES SUR LESQUELLES LA PRESIDENCE PORTUGAISE DEVRA FAIRE PROGRESSER LA NEGOCIATION DANS LES MOIS A VENIR.

LE COMMISSAIRE VAN MIERT S'EST REJOUI DE LA MANIERE POSITIVE DONT LE CONSEIL S'ETAIT MAINTENANT SAISI DE CE DOSSIER. IL A SOULIGNE A CET EGARD QUE :

. LE CONSEIL ETAIT EN ACCORD AVEC LES PRINCIPES ET LE CHAMP DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION.

. LE CONSEIL ACCEPTE LE PRINCIPE DE L'HARMONISATION DES CRITERES DE RECONNAISSANCE DES COMPAGNIES (LICENSING) BASE SUR DES EXIGENCES NOTAMMENT DE SECURITE, DE PROTECTION DES CONSOMMATEURS ET DE NATIONALITE.

. LE CONSEIL ACCEPTE L'ACCES AU MARCHÉ COMMUNAUTAIRE, AINSI IL SEMBLE D'ORES ET DEJA ACCEPTER DES 1993 LA LIBERALISATION DE LA CINQUIEME LIBERTE ET SE PRONONCE POUR UNE ENTREE EN VIGUEUR PROGRESSIVE DU CABOTAGE ET DE LA 7EME LIBERTE (EX. SABENA EFFECTUE DES VOLS PARIS/LONDRES SANS PASSER PAR BRUXELLES) EN ENVISAGEANT PAR EXEMPLE QUE LE CABOTAGE CONSECUTIF PUISSE ETRE LIBERALISE DES 1993 (CABOTAGE CONSECUTIF ; CABOTAGE

EFFECTUE A LA SUITE D'UN VOL ENTRE L'ETAT MEMBRE D'ORIGINE ET DE DESTINATION - EX. BRUXELLES-PARIS-NICE).

. ENFIN DES SAUVEGARDES PEUVENT ETRE ENVISAGEES DE MEME QUE LA NOTION DE SERVICE PUBLIC POUR CERTAINES RELATIONS MAIS ELLE NE DOIVENT PAS S'OPPOSER AU PRINCIPE DE L'UNICITE DU MARCHE COMMUNAUTAIRE.

- LE CONSEIL A APPROUVE LA DIRECTIVE SUR LA LIMITATION DU BRUIT DES AVIONS QUI PREVOIT L'ELIMINATION DES AVIONS DITS DU CHAPITRE 2 EN 2002 DANS LA COMMUNAUTE ET LEUR ELIMINATION GRADUELLE DES 1995. UNE LISTE DE DEROGATIONS PRECISES (POUR 56 AVIONS DE PVD) EST ANNEXEE A LA DIRECTIVE.

- LE CONSEIL A ENTENDU UN RAPPORT DU COMMISSAIRE VAN MIERT SUR L'ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS LE DOMAINE DES RESEAUX D'INFRASTRUCTURE EN RAPPELANT A CET EFFET LA DECISION IMPORTANTE DU CONSEIL DE MAASTRICHT SUR LES RESEAUX D'INFRASTRUCTURE ET SUR LES MESURES PREVUES DANS LE FOND DE LA COHESION. IL A ETE PREVU QUE LA COMMISSION FINALISERAIT DANS LES PROCHAINS MOIS LES TRAVAUX EN COURS, NOTAMMENT SUR LE TRANSPORT COMBINE ET QUE CE POINT SERAIT PORTE A L'ORDRE DU JOUR D'UN CONSEIL SOUS PRESIDENCE PORTUGAISE.

- LE CONSEIL A ADOPTE A LA MAJORITE QUALIFIEE (MOINS GRECE) LE REGLEMENT SUR LE CABOTAGE FLUVIAL SUR LEQUEL UN ACCORD POLITIQUE AVAIT ETE ATTEINT LORS D'UN PRECEDENT CONSEIL.

- LE CONSEIL A ADOPTE UNE RESOLUTION SOULIGNANT L'IMPORTANCE DE LA PRISE EN COMPTE (DE MANIERE COHERENTE) DU DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS LORSQUE LES PROGRAMMES DE RECHERCHE COMMUNAUTAIRE SONT DECIDES.

A L'ISSUE DE CETTE PREMIERE JOURNEE FERTILE EN DECISION, LE COMMISSAIRE VAN MIERT S'EST FELICITE DES PROGRES ACCOMPLIS DANS LA VOIE DE L'INTEGRATION DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DES PERSPECTIVES OUVERTES POUR LA PRESIDENCE PORTUGAISE SUR LES

GRANDS DOSSIERS QU'ELLE AURA A TRAITER ET EN PARTICULIER CEUX DES INFRASTRUCTURES ET DE LA POLITIQUE AERIENNE.

LE CONSEIL SE POURSUIT AUJOURD'HUI AVEC L'EXAMEN DES POINTS MARITIMES.

AMITIES
BRUNO DETHOMAS

SENT BY SPP AT : TUE DEC 17 11:03:37 MET 1991

+++ END OF TEXT +++

RCV BY:EEC/WAS/1

:12-17-91 :10:28AM :

32 2 2350138

REF 1351081218 - 17-12-1991 16 28

Distelfax autocall-3222350138

FROM C E C - G P P
TO C E. WASHINGTON - WASHINGTON
REF 1351081218 - 17-12-1991 16 28

DISTRIBUTION

H.D.	
D.H.D.	
ADM/POL	
AGE	
COM./TE	
DEVT.	<i>HDS</i>
ECO/FIN	<i>of</i>
P.P.A.	<i>of</i>
S&T	<i>Sections</i>
SUP. AG.	
T.E.E.	
C.F.	

030804

BIO 1/6

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

BRUXELLES, LE 17 DECEMBRE 1991

NOTE BIO(91) 403 (SUITE 3 ET FIN) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

CONSEIL TRANSPORTS (BRUNO JULIEN)

LE CONSEIL A ADOPTE LA DECISION RELATIVE AU SYSTEME DE
RADIONAVIGATION 'LORAN C' QUI EST UN SYSTEME D'AIDE A LA
NAVIGATION DES BATEAUX DANS L'ATLANTIQUE

LE CONSEIL A ADOPTE UN REGLEMENT CONCERNANT L'EXEMPTION DE GROUPE
ACCORDEE AUX CONSORTIA DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS MARITIMES.
CE REGLEMENT PPEVOIT QUE LA COMMISSION PUISSE DECLARER LES
DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 85 INAPPLICABLES AUX CATEGORIES
D'ACCORD ENTRE ENTREPRISES, DECISION D'ASSOCIATION D'ENTREPRISES
ET PRATIQUES CONCERTEES QUI ONT POUR OBJET DE PROMOUVOIR OU
D'ETABLIR UNE COOPERATION POUR L'EXPLOITATION EN COMMUN DE
TRANSPORTS MARITIMES ENTRE COMPAGNIES MARITIMES

ENFIN, LE CONSEIL A PROCEDE A UN TOUR DE TABLE SUR UNE
PROPOSITION DE COMPROMIS DE LA PRESIDENCE SUR LE CABOTAGE
MARITIME. CE COMPROMIS FIXE LE CADRE DES LIBERALISATIONS QUI
DEVONT INTERVENIR ENTRE 1993 ET 1999 DANS LE DCMAINE DU
CABOTAGE. IL DISTINGUE PLUSIEURS CATEGORIES DE CABOTAGE
(CONTINENTAL, INSULAIRE, CONSECUTIF ET NON CONSECUTIF, POUR LES
MARCHANDISES, POUR LES PASSAGERS, POUR LES PRODUITS
STRATEGIQUES) SUIVANT LES CATEGORIES DE CABOTAGE, LES PERIODES
DE LIBERALISATION DIFFERENT AINSI QUE LES DEROGATIONS AUX REGLES
DE L'ETAT DU PAVILLON CONCERNANT LA NATIONALITE DE L'EQUIPAGE ET
LES REGLES DE SECURITE.

EN DEFINITIVE, LE CONSEIL PREVOIT UNE LIBERALISATION PROGRESSIVE
PAR ETAPES ENTRE 1993 ET 1999, LES ETAPES LES PLUS RECLEES
S'ADRESSANT AUX SECTEURS LES PLUS SENSIBLES.

APRES LE TOUR DE TABLE, LA PRESIDENCE A CONSTATE QU'IL Y AVAIT UN
LARGE ACCORD SUR LE CADRE EN GENERAL QUI PERMETTRA A LA
PRESIDENCE PORTUGAISE DE MIEUX CERNER LES DIFFERENTES ETAPES ET
DE REpondre AUX DESIRS PARTICULIERS EVOQUES PAR CERTAINES
DELEGATIONS QUI PEUVENT DANS LEUR ENSEMBLE S'INSERER DANS CE
CADRE GENERAL.

Distelfax autocal-3222350138

LE COMMISSAIRE VAN MIERT S'EST REJOUI DE CES DEBATS ET A EGALEMENT CONSTATE QUE PRATIQUEMENT TOUTES LES DELEGATIONS POUVAIENT SOUSCRIRE AU CADRE GENERAL QUI CONSTITUERA LA BASE POLITIQUE SUR LAQUELLE POURRA SE REPOSER LA PRESIDENCE PORTUGAISE POUR ELABORER UN COMPROMIS DEFINITIF.

A L'ISSUE DU CONSEIL, M. VAN MIERT S'EST FELICITE DE L'ACTIVITE DU CONSEIL SOUS PRESIDENCE NEERLANDAISE PUISQUE PLUS DE 10 TEXTES LEGISLATIFS SOUVENT IMPORTANTS POUR LE MARCHE UNIQUE ONT ETE ADOPTES. IL A CONSTATE QU'AU COURS DES TOUTES DERNIERES ANNEES, UNE CINQUANTAINES DE DECISIONS AVAIENT ETE PRISES PAR LE CONSEIL. IL S'EST DECLARE OPTIMISTE SUR LA BASE DES DISCUSSIONS EN COURS POUR L'ACCOMPLISSEMENT DU MARCHE INTERIEUR DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS. LE COMMISSAIRE A EGALEMENT TENU A RAPPELER LES DECISIONS IMPORTANTES DU CONSEIL EUROPEEN DE MAASTRICHT CONCERNANT LES RESEAUX DE TRANSPORT EUROPEENS ET LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LE CADRE DU FONDS DE COHESION. LES DEBATS DU CONSEIL SUR LE TROISIEME PAQUET AERIEN ET SUR LE CABOTAGE MARITIME OUURENT AUSSI DES PERSPECTIVES PROMETTEUSES POUR LA PRESIDENCE PORTUGAISE.

AMITIES,
BRUNO DETHOMAS

SENT BY SPP AT : TUE DEC 17 16:09 16 MET 1991

+++ END OF TEXT +++