

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES  
GENERAL SECRETARIAT

PRESS RELEASE

5395/91 (Presse 40)

1480th Council Meeting

- TRANSPORT -

Brussels, 27 March 1991

President: Mr Robert GOEBBELS,  
Minister for Transport  
of the Grand-Duchy of Luxembourg

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

Belgium:

Mr Jean-Lux DEHAENE Deputy Prime Minister and Minister  
for Communications

Denmark:

Mr Kaj IKAST Minister for Transport

Germany:

Mr Günther KRAUSE Federal Minister for Transport

Mr Wolfgang GRÖBL Parliamentary State Secretary,  
Federal Ministry of Transport

Greece:

Mr K. STEFANAKOS Secretary-General

Spain:

Mr José BORRELL Minister for Public Works and  
Transport

France:

Mr Louis BESSON Minister attached to the Minister for  
Infrastructure, Housing, Transport  
and the Sea, with responsibility for  
Housing

Mr Georges SARRE State Secretary attached to the  
Minister for Infrastructure, Housing,  
Transport and the Sea, with  
responsibility for Road and River  
Transport

Ireland:

Mr Denis LYONS

Deputy Minister for Tourism,  
Department of Tourism and Transport

Italy:

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 Jorge MENDES ANTAS

State Secretary, Ministry of Transport

United Kingdom:

Mr Malcolm RIFKIND

Secretary of State for Transport

o

o o

Commission:

Sir Leon BRITTAN  
Mr Karel VAN MIERT

Vice-President  
Member

27.III.91

rob/HM/bzb

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

On the basis of a detailed report by Mr VAN MIERT, the Council held a detailed discussion on the progress of the negotiations with the three third countries of transit (Austria, Switzerland and Yugoslavia).

The Council welcomed the conclusion of the negotiations with Yugoslavia and noted that the Commission had recently initialled the relevant Agreement. The Council asked the Commission to forward the text of the draft Agreement as soon as possible so that it could be signed without delay.

The Council noted the progress made in the negotiations with Austria and Switzerland and asked the Commission to press ahead so as to complete them if possible by mid May although the negotiating mandate would remain valid until the end of June.

The Council welcomed the Commission's approach of continuing the negotiations on the basis of an "environmental model" which would maintain the present number of heavy goods vehicles in transit and allowed for a possible increase in the context of a reduction in pollution caused by transit traffic. This approach should be implemented by a simple and non-bureaucratic system, and the Community and the Member States should be involved in its management. The other outstanding road transport questions should be resolved in the context of this approach.

27.III.91

rob/HM/bzb

On the question of the tonnage limits imposed by Switzerland on heavy goods vehicles, the Council asked the Commission to investigate all the possibilities for exemption which might be granted for such vehicles.

Finally, the Council instructed the Permanent Representatives Committee to monitor the progress of the negotiations in the light of the Commission's interim reports.

## RAILWAYS

### RAILWAY DEVELOPMENT

The Council held an initial policy debate on the aims of the proposal for a Directive on the development of the Community railways. The purpose of this Directive is to clarify the relationship between the railways and the State and to establish the conditions whereby the technical advantages offered by rail can be fully exploited.

Specifically, the aim of the proposal is to lay the foundations for the creation of a Community railway system which is adapted to the needs of a single transport market. With that market in mind, the Commission believes that the railways offer genuine prospects for expansion in comparison with other modes of transport because of the economies of space and the energy savings which they can achieve and their environmentally friendly nature.

On the basis of a note from the Presidency, the Council examined the following objectives in particular:

- opening of national networks to railway carriers other than existing public undertakings;
- financial restructuring of the existing public railway undertakings through the introduction of arrangements for absorbing debts incurred in the past in order to create a sound financial situation;
- legal autonomy of railway undertakings and reinforcement of their operational independence;
- distinction between the operation of the infrastructure and the provision of transport services;

- right for international groupings of railway undertakings to have access to the infrastructure of the Member States in which the grouped undertakings are established and to transit via the infrastructure of the other Member States.

At the end of the debate, the Council instructed the Permanent Representatives Committee to press on with its discussions so as to enable the Council to approve the Directive at its next meeting on 20 June.

The Council also asked the Commission to propose suitable measures at an early date for advancing technical harmonization in the railway sector.

#### PUBLIC SERVICE

The Council discussed a proposal for amending Regulation No 1191/69 on action by Member States concerning the obligations inherent in the concept of a public service in transport by rail, road and inland waterway.

Other than for certain transport undertakings or the supply of certain services, this proposal would remove the obligations inherent in the concept of a public service as imposed by the Member States on transport by rail, road and inland waterway and would introduce an optional system of public service contracts. The competent authorities of a Member State and the transport undertakings would negotiate the conditions and detailed procedures for the provision of a public service in a contract.

At the end of the discussion, the Council:

- noted a broad convergence of views on the draft Regulation;

- noted that some delegations had established a link between the draft Regulation and the proposal for a Directive on the development of the Community railways;
- accordingly instructed the Permanent Representatives Committee to finalize the draft Regulation in the light of the guidelines to be established when the proposed Directive was examined, with a view to both the Regulation and the Directive being adopted at the Council meeting on 20 and 21 June 1991.

#### COMBINED CARRIAGE OF GOODS

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

By means of this Directive the Council intends to develop the combined carriage of goods further.

Increased use of this method of carriage as a substitute for long-distance intra-Community road haulage should help to resolve the growing problems of:

- road congestion, as well as damage to the environment and the undermining of road safety;
- the boom in trade which the large single market will bring in 1993;
- the increased demand for the carriage of goods brought about by the opening up of Eastern Europe;
- transit across certain third countries.

(See also Press Release No 10872/90 of 17 December 1990).



ROAD TRAFFIC

DRIVING LICENCE

The Council discussed the progress made on the proposal for a second Directive on the driving licence. This Directive should replace Directive 80/1263/EEC and is designed in particular to ensure the mutual recognition of each Member State's driving licences throughout the Community, regardless of the State of residence of the holder.

The Council:

- noted the stage reached in discussions on this question;
- in this connection, noted with satisfaction that substantial progress had been made by the relevant Council bodies;
- instructed the Permanent Representatives Committee to continue examining the outstanding problems so as to enable the Council to take a decision on the matter at its meeting in June 1991.

ROADWORTHINESS TESTS FOR VEHICLES

- Test standards and methods

The Council adopted a Directive amending Directive 77/143/EEC on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers.

Directive 77/143/EEC established the principle of compulsory roadworthiness tests for certain categories of vehicles, but the standards and methods used for the tests have remained unharmonized at Community level. It has therefore been impossible to guarantee the same level of safety and environmental friendliness in all the Member States. The new Directive sets out to harmonize test standards and methods, in particular by:

- = establishing a system whereby the Council will, on the basis of proposals from the Commission, adopt separate Directives laying down the standards and methods for testing the points listed in Annex II to Directive 77/143/EEC;
- = setting up a Committee on adaptation to technical progress of the resulting technical standards.

- Extension to private cars

The Council examined in detail a proposal for a Directive amending Directive 77/143/EEC to cover private cars; following the adoption of Directive 88/449/EEC, that Directive now covers heavy lorries, coaches and buses, taxis and ambulances, light goods vehicles and mini-buses.

At the end of its discussion, the Council, noting that there was broad agreement on the key aspects of the proposal, instructed the Permanent Representatives Committee to press ahead with examining the proposal so as to enable it to take a decision at its June meeting.

ROAD TRANSPORT TAXATION

The Council held an exchange of views on the draft conclusions prepared by the Presidency and noted that the ECOFIN Council would be examining them at its forthcoming meeting on 8 April 1991.

Further to the instructions from the European Council in Rome on 14 and 15 December 1990 and on the basis of the recent proposals submitted by the Commission, the Council must decide in favour of a consistent Community approach (excise duties on fuel, taxes and tolls) with regard to the taxation of road transport to be implemented in parallel with the process of liberalizing activities in the transport sector.

•  
•

AIR TRANSPORT

SITUATION OF AIRLINES

On the basis of the Commission communication to the Member States of 20 February 1991 and additional information provided by Sir Leon BRITTAN and Mr VAN MIERT, the Council held an exchange of views on the temporary measures to be taken to alleviate the effects of the Gulf War on Community airlines.

PREDATORY FARES AND OTHER PREDATORY PRACTICES

By a qualified majority, the Council agreed on a proposal for a Council Regulation amending Regulation (EEC) No 3975/87 laying down the procedure for the application of the rules on competition to undertakings in the air transport sector.

This amendment will enable the Commission to adopt temporary emergency measures to combat predatory fares and other predatory practices in the air transport sector.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to have the draft Regulation finalized for formal adoption at a forthcoming Council meeting.

AGREEMENT BETWEEN THE EEC AND NORWAY AND SWEDEN ON AIR TRANSPORT

The Council noted with satisfaction that on completion of the negotiations between the Commission and Norway and Sweden on 20 March 1991, the parties had reached an agreement.

The Council hoped that the Commission would as soon as possible forward the text of the draft agreement for adoption.

27.III.91

rob/HM/pj

This agreement will cover the acceptance by Norway and Sweden of the "acquis communautaire", the rules on competition and future legislation on air transport.

AIR CARGO

Mr VAN MIERT introduced the report forwarded by the Commission to the Council on 26 March 1991 on the definition of "Community air cargo carrier" as provided for in the existing Regulation on the operation of air cargo services.

The Council discussed this matter and instructed the Permanent Representatives Committee to continue examining the question in the light of its discussion.

MISCELLANEOUS DECISIONS

Iraq/Kuwait embargo

The Council adopted a Regulation amending for the third time Regulation (EEC) No 2340/90 preventing trade by the Community as regards Iraq and Kuwait.

This amendment will enable the Community henceforth to provide Iraq, in addition to medicines and food products intended for humanitarian purposes, with other products for medical use, subject to their being supplied under the strict supervision of the Community or of the Government of a Member State or of any suitable humanitarian aid organization.

Relations with the EFTA countries: EEA negotiations

The Council authorized the Commission to extend the negotiations on the creation of the EEA to cover ECSC products.

Trade policy

The Council adopted a Decision authorizing extension or tacit renewal of certain trade agreements concluded between Member States and third countries.

Spray-suppression systems of certain categories of motor vehicles

The Council adopted a Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to the spray-suppression systems of certain categories of motor vehicles and their trailers.

27.III.91

rob/HM/pj

Travellers' allowances

The Council adopted the Directive amending Directive 69/169/EEC regarding allowances on tax-paid purchases made in the course of intra-Community travel, specifically covering the derogation granted to the Kingdom of Denmark and to Ireland as regards duty-free import arrangements for travellers (see ECOFIN Council Press Release No 5198/91 of 18 March 1991).

ECSC

The Council gave its assent

- pursuant to Article 54, second paragraph, of the ECSC Treaty, for the granting of a loan to Eurotunnel Finance SA and Eurotunnel Finance Ltd.;
- pursuant to Article 56(2)(a) of the ECSC Treaty concerning
  - = Industria de Turbo-Propulsores SA (Spain)
  - = E.N. HULLERAS del Norte SA (Spain).

Appointment

The Council replaced a member of the Advisory Committee on Safety, Hygiene and Health Protection at Work for the remainder of his term of office.

Bruxelles, le 25 mars 1991

433

**NOTE BIO(91) 99 AUX BUREAUX NATIONAUX  
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

---

**Conseil transports du 27 mars 1991 (Bruno JULIEN)**

Le Conseil s'articulera autour de trois thèmes importants :

- La politique ferroviaire de la Communauté à laquelle M. Van Miert souhaite donner un véritable élan en 1991 après que de réels progrès aient été enregistrés au cours des années précédentes dans les politiques des transports aériens et routiers.
- La négociation d'un accord de transit avec l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie qui représente un enjeu important pour la circulation communautaire dans le cadre du grand marché et de l'ouverture à l'Est.
- Les problèmes liés à la sécurité routière (permis de conduire, contrôle technique, rapport sur la sécurité routière).

**1. Les accords de transit avec les pays tiers**

Le Commissaire Van Miert fera rapport au Conseil sur l'état d'avancement des négociations avec les trois pays concernés et les Ministres des transports de l'Autriche (M. Strelcher) et de la Suisse (M. Ogi) seront les hôtes à déjeuner de la Présidence.

- L'accord de transit avec la Yougoslavie est pratiquement acquis, il devrait être signé dans les prochaines semaines. Cet accord qui a été lié à l'adoption du troisième protocole financier avec la Yougoslavie (permettant à ce pays de moderniser son réseau de transport) est caractérisé par l'augmentation du nombre d'autorisations de transit accordées (+ 5 % par an).
- Pour la Suisse et l'Autriche, l'accord envisagé comporte trois parties distinctes mais complémentaires, le transit routier, le développement du transport combiné par rail, la définition d'un "camion propre". Les deux derniers volets de l'accord sont pratiquement prêts. Par contre, des pourparlers se poursuivent sur le transit routier sur la base d'une solution récemment proposée par le Commissaire Van Miert au Chancelier d'Autriche pour débloquer une négociation difficile. Les discussions en cours s'orientent sur la voie d'une limitation annuelle globale de la pollution par les camions (sur la base des émissions de monoxyde d'azote). Le Commissaire indiquera les options techniques en discussion qui devraient permettre un maintien, voire une augmentation du trafic routier tout en limitant les nuisances pour les riverains, permettant ainsi d'apporter une solution conjointe aux exigences et aux souhaits des transporteurs communautaires et aux riverains des pays de transit.

S'il s'avère qu'un accord politique sur les bases proposées et négociées n'est pas réalisable, le Commissaire envisage de transférer la négociation dans le cadre global de l'EEE.



Si les Ministres accueillent favorablement les options des négociateurs, les pourparlers techniques devront se poursuivre sur la base des orientations en Conseil pour fixer les modalités pratiques précises d'un éventuel accord.

## **2. Politique commune des chemins de fer**

Dans sa communication du 1er décembre 1989 (COM(89) 564), la Commission analyse la situation des chemins de fer de la Communauté. Elle développe une série de principes et elle soumet au Conseil les conditions permettant aux chemins de fer de fonctionner efficacement dans le cadre du grand marché. Ce document comporte une série de quatre propositions.

a) La proposition de directive concernant les transports combinés de marchandises entre Etats membres (libéralisation des parcours initiaux et terminaux, tarification, exemption de taxes) a fait l'objet d'un accord de principe au Conseil du 17 décembre 1990. Elle sera adoptée en point A lors de ce Conseil.

b) Le développement du réseau européen de train à grande vitesse a fait l'objet d'une étude fouillée, de l'identification des maillons clés et de proposition d'harmonisation (voir P 98 du 5/12/90). Le Conseil de décembre 1990 a adopté sur la base de ce rapport une résolution invitant la Commission à approfondir l'ensemble de ces sujets.

c) La proposition de Directive relative au développement des chemins de fer de la Communauté constitue la pièce maîtresse de la proposition de la Commission. Le groupe de travail du Conseil considérant que l'analyse de la situation actuelle de la Commission (développement insuffisant des chemins de fer, eu égard à leurs nombreux avantages, en raison de leur organisation actuelle) et les mesures proposées constituant une bonne base de discussion, le Conseil procédera à un débat d'orientation approfondi sur les objectifs de la proposition de Directive centré sur ses principaux aspects, à savoir :

- séparation (organique et gestionnaire) des infrastructures de l'activité d'exploitation des chemins de fer,
- droit de regroupements internationaux de compagnies d'exploitation,
- accès aux infrastructures pour ces regroupements,
- assainissement financier des compagnies d'exploitation.

Il est clair que la proposition de la Commission n'a pas pour but d'imposer les relations entre Etat et compagnies de chemin de fer ni les conditions d'agrément de la ou des compagnies des chemins de fer par un Etat membre. Le but de la proposition de la Commission est de mettre fin à des monopoles nationaux en réorganisant les compagnies de manière à ce que :

- une plus grande transparence se réalise au niveau de l'infrastructure et des droits d'utilisation de cette infrastructure.

- une concurrence puisse se développer entre compagnies exploitantes sur la base de critères commerciaux,

- le mode de transport chemin de fer concurrence librement et sur un pied d'égalité les autres modes de transport (l'utilisateur garde les infrastructures, la maîtrise de son outil dont le choix est guidé par son client, il retribue les infrastructures),

- l'harmonisation et la concurrence découlent de la réorganisation.

Le débat au Conseil permettra d'orienter les délibérations du groupe de travail en vue d'arriver à un accord lors du prochain Conseil de Juin.

d) Le Conseil procédera enfin à l'examen du projet de règlement relatif à la notion de service public dans le domaine du transport. Ce règlement a pour but d'introduire une plus grande transparence dans l'exercice d'activités liées au service public en prévoyant notamment la passation de contrats de service public entre les Etats membres et les entreprises de transport.

### 3. La sécurité routière

#### - Contrôle technique des véhicules à moteur

Le Conseil devrait adopter en point A une modification à la Directive sur le contrôle technique (Directive 77/143) qui prévoit l'instauration au 1er janvier 1992 d'un Comité (type IIIa) composé de représentants des Etats membres et présidé par un représentant de la Commission pour l'adaptation au progrès technique des directives relatives au contrôle technique au fur et à mesure que de nouveaux développements apparaissent.

- Le Conseil considérera l'extension aux véhicules privés des dispositions de contrôle technique qui concernent déjà tous les véhicules utilitaires (directive 77/143). La Commission a prévu qu'un premier contrôle puisse être opéré quatre années après la première immatriculation puis au bout de 6 ans et ensuite tous les ans. Huit Etats membres ont déjà instauré le contrôle technique pour les véhicules privés. En dépit d'un compromis de la Présidence qui prévoit l'entrée en vigueur de la Directive deux ans après son adoption et l'application progressive des dispositions dans les Etats membres qui n'ont pas encore instauré le contrôle technique (DK, IRL, I, P), il semble qu'un compromis ne puisse pas encore se dégager lors de ce Conseil sur cette proposition très importante pour le renforcement de la sécurité routière.

#### - Directive sur le permis de conduire

Il existe déjà une directive relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire (80/1263). Elle établit un modèle communautaire de permis de conduire et permet à un citoyen d'un Etat membre d'échanger son permis contre celui de l'Etat de résidence lorsqu'il a transféré sa résidence. Toutefois, des différences parfois importantes entre les législations nationales subsistent (âge des conducteurs, catégories de véhicules, formation).

La proposition actuelle vise à supprimer ces différences et à assurer la reconnaissance mutuelle dans toute la Communauté des permis de conduire délivrés par un Etat membre, quelque soit le lieu de résidence du titulaire. Le projet n'est pas mûr pour un accord lors de ce Conseil et la Présidence souhaite après la présentation de l'état actuel des travaux au sein du groupe de travail du Conseil, obtenir des Ministres une impulsion politique nécessaire pour résoudre les problèmes en suspens avant le prochain Conseil des Ministres de Juin.

- Le rapport sur la sécurité routière récemment remis à la Commission par un groupe d'experts sera présenté à la Commission (IP 139 du 19/02/91).

#### 4. Autres points à l'ordre du jour

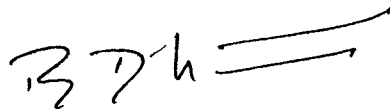
Le Conseil examinera plusieurs points dans le domaine aérien :

- une communication de la Commission sur la situation des compagnies aériennes,
- les dispositions de l'accord aérien Norvège/Suède négocié par la Commission (état d'avancement des négociations - voir P 103 du 12/12/90). Les négociations sont terminées et le projet d'accord sera incessamment soumis au Parlement et au Conseil. Il prévoit l'application complète de l'acquis communautaire dans le domaine aérien y compris dans le domaine de la concurrence.
- la définition des transporteurs communautaires de fret (point en suspens sur le projet de directive sur lequel le Conseil est arrivé à un accord politique en décembre 1990),
- les tarifs et autres pratiques de bradage dont l'intérêt a été ravivé par la crise du Golfe.

Enfin plusieurs points à l'ordre du jour du Conseil feront l'objet d'une présentation orale de la Commission :

- présentation du rapport 2000 (voir IP 46 du 21/01/91)
- rapport sur la conférence de révision de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes,
- conférence de Prague sur les transports en Europe (octobre 1991), sur la coordination des politiques de transport dans tous les Etats européens en vue de définir les priorités pour la réalisation de projets d'intérêt européen,
- harmonisation fiscale dans le domaine du transport routier,
- conséquences des hostilités du Golfe sur les compagnies aériennes.

Amitiés,



B. DETHOMAS

Bruxelles, le 27 mars 1991

**NOTE BIO(91) 99 (Suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX**  
cc aux membres du Service du Porte-Parole

**CONSEIL TRANSPORT - 27 mars 1991**

**Chemins de fer**

Le Conseil a débuté par l'examen du projet de directive relative au "développement du système de chemins de fer européens". Comme l'avait souhaité la Présidence, ce premier débat général s'est concentré sur cinq questions de fond, à savoir:

- Droit d'établissement des compagnies ferroviaires
- Restructuration financière des compagnies
- Autonomie des compagnies ferroviaires
- Séparation entre l'infrastructure et son exploitation
- Droit de transit aux compagnies internationales (regroupement des compagnies nationales).

Le Commissaire Van Miert a indiqué que ce projet était destiné à élaborer les éléments d'une politique basée sur la concurrence et l'efficacité afin que les compagnies ferroviaires répondent aux nouvelles opportunités du marché et aux conditions du grand marché. D'autre part, les options proposées par la Commission devraient permettre une plus grande transparence et une meilleure compétitivité des compagnies ferroviaires. C'est certes une proposition audacieuse mais tout à fait logique dans la perspective de développement de l'Europe. M. Van Miert a souhaité que le Conseil adopte les lignes de conduite proposées. Il a indiqué qu'il était prêt à faire preuve de flexibilité (progressivité et échancier) pour arriver aux objectifs fixés.

La réaction des Etats membres a été dans l'ensemble positive et le Président du Conseil a mandaté le Coreper pour qu'il approfondisse l'analyse des questions qui ont été posées au Conseil en y adjoignant l'harmonisation technique et la sécurité.

En conclusion, le Commissaire s'est félicité du débat qui a apporté des clarifications. Il a souligné que l'harmonisation technique ne pouvait pas être un préalable à la réorganisation des chemins de fer, mais qu'elle devait aller de pair avec celle-ci. Il s'est en outre déclaré prêt à tenir compte dans l'accomplissement des objectifs de la situation particulière qui existe dans chaque Etat membre (c'est le cas pour les dettes du passé). A titre d'illustration de la flexibilité dont il était prêt à faire preuve, le Commissaire a mentionné que dans la séparation entre la gestion des infrastructures ferroviaires et leur exploitation par les compagnies, il était prêt, dans un premier stade, à accepter une séparation comptable avant de passer aux étapes ultérieures.

Le Conseil a examiné rapidement l'état d'avancement du projet de "règlement sur la notion de service public" dans les domaines ferroviaire, routier et de la navigation intérieure. Il a constaté que quelques points techniques nécessitaient une mise au point. C'est pourquoi ce dossier finalisé sera soumis au prochain Conseil du mois de Juin, après un dernier examen au Coreper

### Accords de transit

M. Van Miert a informé le Conseil de la finalisation de la négociation de l'accord de transit avec la Yougoslavie. Il a à cet effet rendu hommage au négociateur de la Commission, M. Pena, inspecteur général des services de la Commission. Le Conseil s'est félicité du résultat de la négociation, il a pris acte du paraphe du projet d'accord par la Commission et il a chargé celle-ci de lui faire prochainement des propositions sur la répartition des augmentations d'autorisation de transit (5% par an) entre les Etats membres.

Présentant ensuite l'état de la négociation transit avec l'Autriche, le Commissaire Van Miert a indiqué que les efforts déployés récemment avaient permis une certaine avancée sur la base des critères environnementaux que la Commission a proposés à l'Autriche. Il a souhaité que le Conseil indique s'il était prêt à mandater la Commission pour poursuivre la négociation dans cette voie. Celle-ci devrait permettre plus de flexibilité et éventuellement, une augmentation du transit des camions si les transporteurs accomplissent des efforts pour réduire rapidement le taux de pollution des camions qu'ils utilisent. La solution envisagée doit en aucun cas réduire le nombre des camions transitant avec l'Autriche. D'autre part, l'instauration du système envisagé ne doit pas se traduire par une augmentation des formalités bureaucratiques. Enfin, le système doit être techniquement gérable. M. Van Miert a abordé les questions en suspens, telles que:

- l'extension du système à toute l'Autriche ou sa limitation au seul Brenner;
- le problème des poids et dimensions à considérer dans cette négociation ou dans la négociation EFTA;
- la durée de l'accord (la Commission estime que dix années est la période raisonnable maximum).

En conclusion, si la Commission poursuit la négociation dans le cadre ses compétences transport, celle-ci doit se terminer vers la mi-mai pour des exigences de calendrier compatibles avec la négociation sur l'EEE.

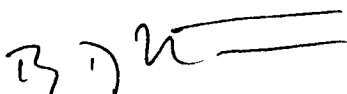
En ce qui concerne les négociations de transit avec la Suisse, le Commissaire a noté que peu de progrès avaient été réalisés dans le domaine du transit routier car les autorités persistent à refuser un couloir pour les camions de 40 tonnes. Par contre, les autorités fédérales ont manifesté leur intention de faire d'énormes efforts pour le développement du transport combiné par rail.

En conclusion, le Président du Conseil a souhaité ne pas clore le débat avant le déjeuner qui réunit actuellement les douze Ministres et leurs collègues, M. Streicher, Ministre autrichien des Transports et M. Ogi, Conseiller Fédéral suisse.

Une conférence de presse est en principe prévue à l'issue du déjeuner avant la reprise du Conseil.

Amitiés,

B. DETHOMAS



Bruxelles, le 28 mars 1991

NOTE BIO (91) 99, suite 2 et fin, AUX BUREAUX NATIONAUX  
CC AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

---

## Conseil Transports

### Négociation transit

Après un long déjeuner de travail consacré aux problèmes de transit à travers l'Autriche et la Suisse, les ministres Ogi et Streicher, le Président Goebels et M. Van Miert ont tenu une conférence de presse sur ce sujet.

Ils ont précisé que leur entretien était une séance d'explication et de clarification et non pas une négociation.

Le Président a qualifié les échanges d'ouverts et de constructifs indiquant qu'ils s'étaient déroulés dans une bonne atmosphère.

Les ministres suisse et autrichien ont insisté sur l'importance qu'accordent leurs pays à la défense de l'environnement et sur la nécessité de trouver des solutions à moyen et long terme passant par le développement des transports combinés (rail).

Le ministre autrichien a indiqué que les négociations avec la Communauté avaient progressé dans la voie d'une solution écologique.

Pour sa part le ministre suisse a insisté sur la volonté populaire du maintien de la limite des 28 tonnes.

Le Commissaire Van Miert a rappelé la nécessité de conclure rapidement les négociations sous peine qu'elles ne retombent dans le cadre de l'EEE. La Commission dispose d'un mandat de négociation aux termes duquel il est clair qu'elle ne peut accepter une diminution du transit routier. L'objectif est de réduire la pollution. Le Commissaire a estimé que l'on pouvait atteindre cet objectif si l'on faisait preuve de souplesse de part et d'autre sans limiter le trafic. Il a rappelé les efforts déployés par la Communauté à la fois pour l'environnement (dernières décisions du Conseil environnement sur le camion propre et le transport combiné, schéma directeur communautaire à l'étude mesures récentes adoptées par le Conseil pour développer le transport combiné).

Le Conseil a ensuite repris ses travaux sur le transit et après un tour de table, il a mandaté le Commissaire pour poursuivre les négociations sur la base du mandat précédant en l'assortissant de la conclusion suivante du Conseil.

Le Conseil a pris connaissance de l'état d'avancement des négociations. Il demande à la Commission de les poursuivre rapidement afin qu'elles aboutissent au plus tard vers la mi-mai.

Le Conseil accueille favorablement l'approche de la Commission de poursuivre les négociations sur la base d'un modèle environnemental qui garantit à la fois:

- le maintien et, dans le cadre de la réduction de la pollution, la croissance du nombre de camions en transit;
- la réduction annuelle de la pollution causée par le trafic de transit.

La gestion de ce système doit être simple et non bureaucratique; la participation de la Communauté à la gestion doit être assurée.

Les autres problèmes en suspens doivent trouver leur solution dans le cadre de l'approche susmentionnées.

Le Président a en outre rajouté qu'en ce qui concerne la Suisse, la Commission est chargée d'explorer toutes les voies qui pourraient conduire à une exception à la règle des 28 tonnes.

Le Commissaire a pour sa part remercié le Conseil de confirmer la voie de négociation qu'avait choisie la Commission en concluant que celle-ci serait dure, car elle doit être courte (6 semaines), et outre la solution à appliquer au transit de nombreux autres problèmes sont en suspens (limitation au Brenner et à toute l'Autriche, Poids et dimensions, durée de l'accord...). Indiquant qu'il ne souhaitait acheter "un chat dans un sac" le Commissaire a souhaité que tout au long de cette négociation les services de la Commission maintiennent une coopération très étroite avec les experts nationaux.

#### Contrôle technique

Un consensus se dégage peu à peu sur l'extension du contrôle technique aux véhicules automobiles sur la base du compromis de la présidence (périodicité des contrôles de 4 ans, 2, 2, 2..) et application en 1998. Toutefois le Conseil n'a encore pu se prononcer définitivement sur le projet qui est renvoyé au COREPER pour adoption, en principe au prochain Conseil.

#### Permis de conduire

Des progrès intéressants ont été constatés par le Conseil dans la voie de l'adoption du permis européen. Le Conseil a chargé le COREPER de finaliser le dossier pour le prochain Conseil.

À une question du ministre danois sur l'échange des permis, M. Van Miert a précisé que dans l'état actuel des textes les Etats membres ne devront pas remplacer les formulaires de permis existants.

#### Rapport sur la sécurité routière (Gerondeau)

Ce rapport d'un groupe d'experts n'engage pas la Commission, mais M. Van Miert l'a qualifié de bon rapport car il analyse la situation et définit une stratégie pragmatique pour réduire le nombre d'accidents de la route de 20 à 30% à l'horizon 2000. Il s'agit a dit le Commissaire "d'une obligation humaine". Le Commissaire a annoncé qu'après examen détaillé du rapport, la commission examinerait la possibilité de développer des initiatives complémentaires.

La présidence préparera un projet de résolution sur le rapport qu'elle soumettra au prochain conseil.

#### Pratiques de bradage dans le domaine aérien

Le projet de directive a été adopté à la majorité qualifiée.

### Plan d'aide aux compagnies aériennes à la suite des événements du Golfe.

Les ministres ont adressé des remerciements à la commission pour l'initiative qu'elle avait prise en soulignant la portée psychologique et politique de cette mesure. Après avoir mentionné l'amélioration actuelle dans le secteur des transports aérien, le Commissaire Van Miert a rappelé que le plan se terminait en mai, que la politique aérienne ne serait pas modifiée et que les aides d'état actuelles (Sabena, Air France) seraient considérées par la Commission, après leur notification, dans le cadre de la politique communautaire en matière d'aides d'état.

### Accord avec Norvège/Suède

La négociation est terminée, le conseil en a pris acte et a adressé ses félicitations à la Commission. Le Commissaire a indiqué son intention de soumettre ce projet à la Commission dans les prochains jours. Il s'agit d'un accord important car il matérialise la compétence externe de la Communauté en matière aérienne, il est aussi important de noter que le projet d'accord correspond au mandat du Conseil:

- acquis communautaire appliqué par les signataires
- règles de concurrence acceptées par les signataires
- la future législation communautaire sera appliquée par les signataires

### Fret aérien

M. Van Miert a préconisé d'inclure EAT sur la liste des compagnies communautaires et il a indiqué qu'il serait dans ce cas opportun que la Communauté saisisse cette occasion pour explorer les opportunités d'accords de réciprocité avec les pays tiers. Cette suggestion importante a bien été accueillie par la Présidence et elle fera l'objet d'une proposition formelle de la Commission pour le prochain conseil.

### Groupe fiscalité

Le Président a présenté les conclusions du groupe d'experts que le commissaire Van Miert a appuyées (accises, taxes, péages). Ces conclusions sont transmises au Conseil ECO/FIN.

### Conférence de Prague

La Présidence et la Commission ont insisté sur l'importance politique de cette conférence pour les relations Est/Ouest dans le domaine du transport. Ils ont invité les ministres à y participer.



Rapport du groupe 2000

Il s'agit d'un rapport (d'experts indépendants) important car il situe les perspectives de la politique de transport européenne à l'horizon 2000 dans un cadre général qui intègre les dimensions sociale, environnementale, d'aménagement du territoire...M. Van Miert estime que cette première initiative pour dégager une vue d'ensemble permettra à la commission (en y ajoutant d'autres travaux tels que ceux du groupe Gerondeau ) d'élaborer un livre ("blanc, vert ou de toute autre couleur") pour envisager une approche générale de la problématique des transports qui servira de base aux délibérations du Conseil sous présidence néerlandaise.

Amitiés,  
B. Jullien

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. Jullien', with a long horizontal stroke extending to the right.