



COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT



PRESS RELEASE

429th meeting of the Council
- Transport -
Brussels, 16 December 1976
President: Mr T.E. WESTERTERP,
Minister for Transport
of the Netherlands

1490/76 (Presse 171)

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

Belgium:

Mr Josef CHABERT

Minister for Transport and
Harbour Policy

Denmark:

Mr Niels MATTHIASSEN

Minister for Transport

Mr Jørgen HALCK

State Secretary,
Ministry of Public Works

Germany:

Mr Heinz RUHNAU

State Secretary,
Ministry of Transport

France:

Mr Marcel CAVAILLE

State Secretary for Transport

Ireland:

Mr Thomas FITZPATRICK

Minister for Transport and
Power

Italy:

Mr Constante DEGAN

Deputy State Secretary,
Ministry of Transport

Luxembourg:

Mr Jean DONDELINGER

Ambassador,
Permanent Representative

16.XII.1976

Netherlands:

Mr T.E. WESTERTERP

Minister for Transport

Mr M.H.M. VAN HULTEN

State Secretary,
Ministry of Transport

United Kingdom:

Mr William RODGERS

Secretary of State,
Department of Transport

Commission:

Mr Carlo SCARASCIA MUGNOZZA Vice-President

o
o o

VEHICLE ROADWORTHINESS TESTS

The Council adopted the Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers.

In view of the wide divergences in the practice of Member States, the Directive is confined, as a first stage, to the specification of the minimum frequency and content of tests, and to the most important categories of vehicles to be tested. Member States remain free to apply higher standards and to test further categories of vehicles if they so desire.

The Directive provides for a transitional period totalling 6 years from its adoption. During the first year Member States are required to adapt their national laws and regulations to the provisions of the Directive; during the remaining period these provisions may be brought gradually into operation.

The existing situation, as regards both the frequency and the extent of testing, varies greatly between Member States, and the associated costs borne by road hauliers varies accordingly. The harmonization of the laws of Member States relating to roadworthiness tests is an important part of the common transport policy directed towards the equalization of competitive conditions between transport undertakings.

It is the general view that an improved standard of roadworthiness testing would contribute to road safety by encouraging the removal of unsafe vehicles from the road when it becomes uneconomic to maintain them to the standard demanded for passing the roadworthiness test.

WEIGHTS AND DIMENSIONS

The Council held a policy debate on the Commission's suggestions regarding the problem of weights and dimensions.

Instead of fixing maximum weights per axle for all vehicles, the Commission suggested with regard to types of vehicles with 5 axles used in traffic between Member States, fixing a maximum laden weight of 40 tonnes.

Such a solution would permit greater standardization of production and would contribute to effective harmonization of conditions of competition since only this particular kind of vehicle would be eligible for registration in and be admitted to all the Member States.

The Council, aware of the environmental aspects of this matter, gave generally sympathetic consideration to the solution suggested by the Commission and requested the latter to make formal proposals corresponding to its suggestions. The Council instructed the Permanent Representatives Committee to carry out a detailed study of the technical aspects of these proposals in preparation for a Decision by the Council at one of its forthcoming meetings.

INTERNATIONAL TRANSPORT OF PERISHABLE FOODSTUFFS

The Council discussed certain difficulties pointed out by the Commission in its report on the implementation of the Agreement on the international transport of perishable foodstuffs and the special equipment to be used for such transport (ATP).

This Agreement entered into force on 21 November 1976 for the contracting Parties, which include France and the Federal Republic of Germany. Denmark became a Contracting Party on 22 November 1976. Problems may therefore arise regarding the mutual recognition of certificates of conformity with ATP provisions which the authorities of these countries are obliged to require when vehicles from the Member States which have not yet ratified the ATP present themselves for frontier checks.

The Council decided that temporary transitional solutions could be sought, and it noted that the Commission would be keeping a careful watch on developments, in close liaison with the competent authorities of the Member States.

FOLLOW-UP TO THE TRANSPORT COUNCIL OF 4 NOVEMBER 1976

The Council confirmed the decisions of principle it took on 4 November 1976 and adopted, in the official languages of the Communities, the Directive on the minimum level of training for road transport drivers and the Regulation on the Community quota for the carriage of goods by road between Member States ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ See Press Release No 1224/76 (Presse 128) of 4 November 1976.

COMMON RULES

The Council discussed the proposal for a Directive on the establishment of common rules for certain types of carriage of goods by road between the Member States.

The proposal is designed to give a broader definition of frontier zones, taking account more especially of their economic structures, the way in which they are administered and their geographical peculiarities. It is also aimed at freeing certain specific categories of transport from the quantitative restrictions to which they were subject, particularly the transport of perishable foodstuffs in controlled-temperature vehicles and the transport of live animals in special vehicles.

The Directive also makes a contribution to achieving free movement for goods transport services by definitively providing for free movement in the case of carriage on own account and by abolishing all quantitative restrictions on other types of carriage such as certain forms of transit traffic, carriage of supplies for aircraft and carriage of vehicles which have broken down.

After discussion, the Council stressed its political will to find a satisfactory solution to the whole question of common rules so that substantial progress could be made in liberalizing transport and recorded its agreement in principle to the

abolition of all quantitative restrictions on the carriage of live animals in special vehicles. The Council also instructed the Permanent Representatives Committee to continue its discussions on all the other aspects of this body of problems, with particular reference to today's discussions, and to report back on the matter to the next Transport Council.

RAILWAY POLICY

The Council decided to send a letter to the Group of railway companies of the nine countries of the European Communities requesting them to continue and to step up their co-operation within the framework of their administrative autonomy. The Council decided not to ask these companies for the time being to submit the joint report on the progress of their co-operation provided for in item IV of the Resolution of 7 December 1970 on co-operation between railway undertakings.

The Commission informed the Council that, pursuant to the Decision of 20 May 1975 on the improvement of the situation of railway undertakings and the harmonization of rules governing financial relations between such undertakings and States, it intended to take the necessary steps to co-operate with the Member States and the railway undertakings on a study of supplementary measures to further co-operation between the latter. The Council noted that the Commission intended to prepare a work programme to this end as soon as possible. Before 1 January 1978, the Commission will submit a progress report to the Council on the preparations of this programme.

The Council also noted a statement by the German delegation on the problems of railways in the Community. It agreed to include this problem on the agenda of its next meeting so that it could hold a general discussion on the subject of the carriage of goods.

SOCIAL MEASURES

During its examination of the interim report on the proposal for a Regulation on the harmonization of certain social legislation relating to road transport, the Council laid down certain guidelines for future work.

These guidelines which relate both to the principles embodied in various Commission proposals in this field and to the derogations and exemptions provided for, concern the following questions:

- authorization of the Member States to lay down, within certain limits and following a Community procedure, less restrictive provisions for national transport than for intra-Community transport, without losing sight of the goal of full harmonization of all these provisions after a certain number of years
- a transitional period during which Ireland and the United Kingdom will have the option, in the case of national transport, of maintaining in force more flexible Community rules than for intra-Community transport
- a provision abolishing the "two-man crew" rule for journeys of more than 450 km, provided a tachograph is installed and used, but leaving each Member State the option of applying this rule to crews of vehicles registered in its own territory

- a provision banning the practice of paying employed crew-members according to distances covered and/or the quantity of goods transported, even in the form of bonuses or wage increases, unless these payments are not such as to jeopardize road safety

- a provision authorizing Member States, in accordance with a Community procedure, to make exemptions from the rule on installing and using a tachograph (provided other effective methods of control are prescribed) in the case of:
 - = vehicles engaged in national transport within a radius of 50 km from the place where the undertaking is based - either all such vehicles or vehicles not exceeding a certain tonnage
 - = all vehicles engaged in the national transport of goods the maximum weight of which, including trailers or semi-trailers, does not exceed 6 tonnes

- the question of whether
 - = the minimum total rest period per week provided for by Regulation (EEC) No 543/69 is adequate or not
 - = provisions on spreadovers should be introduced.

The Council concluded its exchange of views by instructing the Permanent Representatives Committee to continue its deliberations on welfare measures in the transport field in the light of today's discussions so as to prepare the decisions which it, the Council, would have to take.

None of the delegations opposed the abolition of the "two-man" crew rule for journeys of more than 450 km. The Council will accordingly take the appropriate definitive measures as part of the revision of Regulation (EEC) No 543/69.

ROAD HAULAGE

The Council took note of a statement by the Netherlands delegation on the subject of road haulage involving third countries, especially the countries of Eastern Europe.

The statement urged the use of a procedure for exchanging information on the matter, particularly in the context of preparations for the Belgrade Conference.

o

o

o

In winding up the meeting, the President, Mr WESTERTERP paid tribute to Mr SCARASCIA-MUGNOZZA, Vice-President of the Commission, whose term of office expires at the end of 1976, for his very considerable services to the European Communities, particularly in the transport field.

PRIORITE P - 1

Note BIO (76) 432 aux Bureaux Nationaux
c. c. aux Membres du Groupe et à MM. les Directeurs Généraux des DG I et X
et à M. Finn Christensen DG VIII

CONSEIL TRANSPORTS du 16 décembre 1976

Le Conseil, qui s'ouvrira à 15 h., est appelé à avoir des débats d'orientation sur certains sujets importants (poids et dimensions, règlements sociaux transports routiers) ainsi qu'à prendre des décisions sur des points de moindre importance.

1. Contrôle technique des véhicules

La Commission a proposé en 1972 l'harmonisation des législations des Etats membres en matière de contrôle technique et cela afin d'harmoniser les conditions de concurrence et d'augmenter la sécurité routière. La directive soumise au Conseil fixe la périodicité minimale du contrôle et les points à contrôler et ne concerne que les catégories les plus importantes des véhicules. Une réserve d'ordre général subsiste de la part d'un pays membre, l'Irlande, sur cette directive; des questions techniques mineures sont également à régler.

2. Poids et dimensions

Il s'agit d'un vieux dossier dont les travaux se poursuivent depuis des années dans l'impossibilité de dégager une solution commune consistant à déterminer un poids maximal par essieu d'application uniforme pour tous les types de véhicules. La Commission a soumis aux Etats membres une solution alternative après avoir consulté toutes les parties intéressées. Cette nouvelle solution consisterait à déterminer au niveau communautaire les caractères de certains types de véhicules qui seraient alors autorisés à circuler librement entre les Etats Membres.

Dans une première phase la Communauté établirait les caractères des catégories plus lourdes des véhicules articulés. Pour ces véhicules la Commission suggère un poids total de 40 tonnes sur 5 essieux et cela avec des garanties pour la sécurité et la protection de l'environnement. Les législations nationales resteraient en vigueur pour tous les autres types de véhicules.

Le Conseil est appelé à discuter sur cette solution et s'il y a un accord de principe la Commission pourrait préparer des propositions concrètes.

3. Accord relatif aux transports internationaux des denrées périssables

Cet accord, conclu dans le cadre de la commission économique pour l'Europe des Nations Unies en 1970, a été ratifié par deux Etats Membres, la France et l'Allemagne, et est entré en vigueur pour ces pays le 21 novembre 1976.

La Commission a proposé que cette convention soit ratifiée par tous les Etats membres. En attendant qu'une décision intervienne sur cette

proposition il y a une série de problèmes pratiques qui se posent du fait de la mise en vigueur de la Convention par ces Etats membres. La Commission fera rapport sur les contacts qu'elle a eus avec les Etats membres sur les moyens de surmonter ces difficultés.

4. Règlements sociaux dans le domaine des transports par route

En mars 1976, la Commission, après de longues discussions avec les représentants des Etats membres et les partenaires sociaux du secteur routier, a soumis une nouvelle proposition de règlement au Conseil en la matière. Cette proposition modifie certaines des dispositions du règlement n° 543/69 pour les rendre plus souples, reprend certaines des dispositions de sa proposition du deuxième règlement, notamment celles sur les amplitudes, les congés et l'interdiction de primes en fonction de la distance ou du volume transporté et introduit certaines possibilités de dérogations dans des conditions bien précises. Cette proposition de troisième règlement devrait rencontrer les demandes de flexibilité et de meilleure application de la réglementation sociale.

Le Comité économique et social a largement débattu de cette nouvelle proposition. Cependant, ses efforts pour arriver à un compromis entre les adversaires et les partisans de la proposition ont échoué. Un avis détaillé n'a pas pu être émis.

Le Parlement européen rencontre aussi certaines difficultés dans l'établissement de son avis qui n'est pas encore disponible.

Le Conseil sera appelé à donner des réponses de principe aux grandes questions encore ouvertes: dérogations aux dispositions communautaires en ce qui concerne les transports nationaux, en particulier pour les nouveaux Etats membres, suppression de la règle du "double équipage" sur des parcours de plus de 450 Km dans le cas des véhicules équipés d'un tachygraphe, interdiction de certaines formes de rémunération, exemptions de l'installation et de l'utilisation du tachygraphe, augmentation du temps de repos et adoption des dispositions relatives aux amplitudes.

5. Règles communes pour certains transports de marchandises par routes entre Etats membres

Dans l'effort de procéder à une libéralisation accrue des transports entre Etats membres la Commission a proposé au Conseil de libéraliser intégralement certaines zones aux catégories de service, les plus importantes desquelles sont les transports des animaux vivants et les transports des denrées périssables. Une décision est possible sur cette proposition de la Commission.

6. Coopération entre les entreprises de chemin de fer

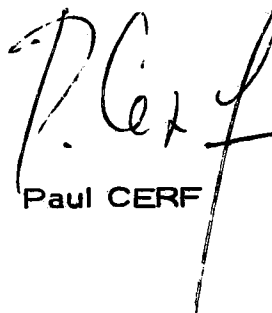
Par sa résolution du 7 décembre 1970 relative à la coopération entre les entreprises de chemin de fer, le Conseil a invité ces entreprises à promouvoir la coopération sur les plans technique, commercial et d'exploitation et à lui présenter annuellement un rapport sur l'évolution de cette coopération.

Au cours des années écoulées, trois rapports ont ainsi été soumis au Conseil et le 7 mai 1976 le Groupe des Neuf Chemins de Fer a adressé au Conseil une lettre dans laquelle il précise les idées majeures sur lesquelles il envisage de continuer ses efforts en matière de coopération.

Le Conseil est appelé à formuler les orientations pour intensifier cette coopération.

Sous "divers" il est prévu que la délégation néerlandaise fasse une déclaration au sujet des transports routiers de marchandises avec les pays tiers.

Amitiés,


Paul CERF

COMMISSION
DES
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

GROUPE DU PORTE-PAROLE

Bruxelles....., le17 décembre 1976.....
GC/sg

remis au telex à: 10h45

PRIORITE-P-1

NOTE BIO (76) 432 (suite 1 et fin) aux Bureaux Nationaux
c.c. aux Membres du Groupe et à MM. Les Directeurs Généraux des DG I et X et
à M. Finn Christensen DG VIII

CONSEIL TRANSPORTS

Le Conseil s'est terminé à 20h30 avec un bilan satisfaisant. A l'actif de ce Conseil il y a l'adoption de la directive sur le contrôle technique et surtout l'amorce du déblocage sur la vieille querelle du poids et dimensions. En effet le Conseil est convenu d'inviter la Commission à soumettre les propositions concrètes suivant les orientations énoncées dans la nouvelle solution qui avait été mise sur la table du Conseil par la Commission en tant que nouvelle approche aux problèmes. Aucun Etat membre ne s'est prononcé contre cette approche.

Le Conseil a longtemps discuté des questions sociales. Bien qu'aucune décision formelle ne soit intervenue, un accord de principe s'est manifesté pour la suppression de la règle du double équipage pour les parcours supérieurs à 450 Km. et pour la suppression de certaines formes de rémunération.

En matière de libéralisation le Conseil a pu se mettre d'accord seulement sur la libéralisation des transports des animaux vivants.

Le Conseil a également invité les entreprises de chemin de fer des Neuf à intensifier leur coopération. A cette occasion il a été convenu, à la demande de la délégation allemande, que la Commission entamera une série de contacts avec les autorités nationales afin de soumettre au Conseil un rapport sur les capacités des infrastructures ferroviaires et sur les problèmes qui se posent à ce sujet au niveau communautaire.

Le Conseil a conclu ses travaux en rendant hommage, par la voix de son Président aux efforts accomplis par le Vice-Président Scarascia Mugnozza dans l'exercice de ses responsabilités en matière de transports.

FIN

Amitiés,

B. OLIVA

