

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT

PRESS RELEASE

10311/89 (Presse 230)

1373rd meeting of the Council

- TRANSPORT -

Brussels, 4 and 5 December 1989

President: Mr Michel DELEBARRE

Minister for Infrastructure, Housing,
Transport and the Sea
of the French Republic

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

Belgium:

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

Denmark:

Mr Knud OESTERGAARD Minister for Transport

Germany:

Mr Friedrich ZIMMERMANN Federal Minister for Transport

Greece:

Mr Apostolos-Athanassios TSOCHATZOPOULOS Minister for Transport and
Communications

Mr Nicolaos PAPPAS Minister for the Merchant Navy

Spain:

Mr Emilio PEREZ TOURINO Deputy Minister for Transport,
Tourism and Communications

France:

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

Mr Jacques MELLICK Minister for the Sea (Ministry
for Infrastructure, Housing,
Transport and the Sea)

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

Ireland:

Mr Seamus BRENNAN

Minister for Tourism and
Transport

Mr John P. WILSON

Minister for the Navy

Italy:

Mr Carlo BERNINI

Minister for Transport

Mr Carlo VIZZINI

Minister for the Merchant Navy

Luxembourg:

Mr Robert GOEBBELS

Minister for Transport

Netherlands:

Ms Hanja MAIJ-WEGGEN

Minister for Transport and
Public WorksPortugal:

Mr João de OLIVEIRA MARTINS

Minister for Public Works
Transport and Communications

Mr Carlos SILVA COSTA

State Secretary for
Internal Transport

Mr Eduardo CORREIRA DE MATOS

State Secretary for External
Transport and CommunicationsUnited Kingdom:

Mr Michael PORTILLO

Minister of State at the
Ministry for Transport (Minister
for Public Transport)Commission:

Sir Leon BRITTAN

Vice-President

Mr Karel VAN MIERT

Member

SHIPPING

The Council adopted the following conclusions on shipping:

1. Discussions on port State control

The Council calls upon the Member States and the Commission to discuss at the forthcoming meeting of the Committee set up under the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Antwerp, May 1990), together with their Scandinavian colleagues and Canadian and United States associates, the achievement of the objectives contained in the Paris Memorandum by improving controls, emphasizing the need for uniform and effective application of control procedures, and the training of inspectors.

2. Shipping food aid

The Council calls upon the Commission to take all useful initiatives concerning the shipping of food aid, laying stress on the transparency of procedures for awarding transport operations pursuant to the provisions of Regulation (EEC) No 954/79 and Regulation (EEC) No 4055/86, No 4056/86, No 4057/86 and No 4058/86, given that third-country carriers may participate in the trade if they operate on the basis of fair commercial competition.

3. Need to adopt a Regulation on group exemption for consortia

The Council calls upon the Commission to find a way, in the very near future, of removing the legal uncertainty facing consortia, preferably by means of a proposal for a Council Regulation. The Council will have to examine whether at this stage group exemption would facilitate the company groupings necessary for competition with the major shipping groups that exist or are being formed in third countries.

4. Need for legal clarification on multi-modal transport

The Council calls upon the Commission to find a way, in the very near future, of clarifying the position under competition law of multimodal transport containing a shipping leg, taking into account the fact that multi-modal transport, in particular much modern container transport, could be simplified by - indeed is not possible without - agreements on land transport prices and conditions and that, as a consequence, the Council will have to examine whether such agreements should be covered by a group exemption.

5. A research programme on shipping

The Council took due note of the information provided by the Commission on the shipping research projects contained in the proposal for a transport research programme (EURET) that it recently adopted in particular on the development of vessel traffic services (VTS), the optimum deployment of manpower and the analysis of the relationship between the human being and on-board equipment. The Council hopes that shipping research will be given a suitable place in the next framework programme for research (1990 to 1994), as it will play a major role in restoring the competitiveness of Community fleets.

6. Vessel transfer

The Council, anxious to free shipowners operating merchant ships of all tonnages flying the flag of a Member State from the costs and administrative procedures involved in a change in register within the Community in the very near future, would like the Commission to submit at the earliest opportunity a short, general proposal on the matter in the spirit of the internal market based on the principle of mutual recognition of existing international technical standards. Such a proposal would be an efficient means of limiting outdated costs and would very swiftly come to represent a milestone in common shipping policy.

7. Freedom of movement for seafarers

In order to develop freedom of movement for Community seafarers on board Community-registered ships, the Council calls upon the Commission to complete its current work as soon as possible and to present suitable proposals for the mutual recognition of certificates and diplomas issued by Member States.

8. Implementation of the 1986 Regulations

Besides these new proposals, the Council stresses that the active and consistent implementation of the Regulations adopted in 1986 should also help considerably in strengthening the competitive position of Community fleets. In this connection, the Council would point out that the first phase of the liberalization provided for by Regulation (EEC) No 4055/86 will be in force by 1 January 1990. The Council therefore invites the Commission to submit to it a report on the implementation of the Regulations adopted in 1986.

The Council also instructed the Permanent Representatives Committee to continue the examination of the following points:

- improvement in the operating conditions of Community shipping;
- financial and fiscal measures concerning shipping operations with ships registered in the Community;
- maritime cabotage.

NEGOTIATIONS WITH THE COUNTRIES OF WEST AND CENTRAL AFRICA

The Council asked the Commission to pursue its contacts with the African countries concerned, preferably at a high political level, in order to find ways of advancing the negotiations.

LAND CABOTAGE

The Council agreed by a qualified majority on a draft Regulation laying down the conditions under which non-resident carriers may operate road haulage services within a Member State.

The Council stressed the importance of the adoption of this Regulation, which constitutes a first significant stage in the implementation of Community road cabotage, an essential element in the construction of a frontier-free Europe. The transitional system permits any road haulage carrier for hire or reward who:

- is established in a Member State in accordance with its legislation, and

- is authorized in that State to operate international road haulage services, in accordance with the legislation of the aforementioned State,

to operate on a temporary basis, under the conditions laid down in the present Regulation, national road haulage services for hire or reward in another Member State, without having a registered office or other establishment therein.

The draft Regulation provides, among other things, for:

- the introduction of a transitional road cabotage system, to apply from 1 July 1990 until 31 December 1992;
- the introduction of specific cabotage authorizations on a quota basis (for the first year 15 000 authorizations each valid for two months, with the possibility of converting an authorization into two authorizations valid for one month);
- the allocation of the authorizations among the Member States calculated on the basis of the Community quota for intra-Community road transport held by each Member State, i.e.:

BELGIUM	1 302
DENMARK	1 263
GERMANY	2 073
GREECE	573
SPAIN	1 350
FRANCE	1 767
IRELAND	585
ITALY	1 767
LUXEMBOURG	605
NETHERLANDS	1 842
PORTUGAL	765
UNITED KINGDOM	1 107

Alice
821-3206

- the fixing by the Commission, each year, of the increase in cabotage quota in line with the average trends in internal road haulage in the Member States on the basis of the Community statistics available; if the average percentage increase is less than 10% then the figure of 10% shall be adopted;
- the introduction of safeguard clauses;
- the entry into force of the definitive cabotage system on 1 January 1993, with adoption of the system by the Council, acting on a proposal from the Commission before 1 July 1992.

VOCATIONAL TRAINING FOR DRIVERS OF VEHICLES CARRYING DANGEROUS GOODS

The Council adopted a Directive on vocational training for certain drivers of vehicles carrying dangerous goods by road.

This Directive will require certain drivers of vehicles carrying dangerous goods by road to hold a vocational training certificate.

The training required of these drivers in order to obtain a vocational training certificate will be given in the form of a theoretical course accompanied by practical exercises and approved by the competent authority. The vocational training will be ratified by the passing of an examination approved by the competent authority.

The essential objectives of the training referred to in the Directive will be to increase awareness of the risks inherent in the carriage of dangerous goods and impart to those concerned the basic knowledge needed to minimize the chance of an

incident occurring and, if one does occur, to take the measures necessary to safeguard themselves and the environment and to limit the effects of the accident.

While compatible with the ADR, the Directive imposes tighter controls in certain of its aspects. Thus, the Directive will apply to all national and international transport within the Community. It includes a more comprehensive list of topics to be covered in the vocational training and imposes the obligation to follow practical and theoretical courses, and to take an examination. It also provides for the mutual recognition of training certificates and in certain cases will apply from an earlier date than that laid down in the ADR.

The Directive will enter into force:

- as from 1 July 1992:

= for the carriage of dangerous goods in tanks and for the carriage of explosive substances;

- as from 1 January 1995, for all other types of carriage of dangerous goods.

USE OF VEHICLES HIRED WITHOUT DRIVERS FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

Pending the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee, the Council held a preliminary discussion on the proposal for a Directive amending Directive 84/647/EEC on the use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road, and on a Commission report on this subject.

Following the discussion, the Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue talks so as to enable the Council to take a decision when it has received the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee.

NEGOTIATIONS BETWEEN THE EEC AND THIRD COUNTRIES OF TRANSIT

The Commission submitted a report to the Council on the progress in the negotiations with the third countries of transit (Austria, Switzerland, Yugoslavia).

After examining this matter, the Council adopted supplementary conclusions for the furtherance of negotiations with these countries.

RAILWAYS POLICY

The Council held an exchange of views on railways policy in the Community.

Commissioner VAN MIERT announced that the Commission had just approved a communication concerning the areas in which the Member States are asked to act in order to clarify the relations between railways and public authorities and to create the conditions enabling full use to be made of the technical advantages offered by rail.

This communication is accompanied by a number of proposals:

- (1) proposal for a Directive on the development of railways;
- (2) proposal for a Regulation amending Regulation No 1191/69 (public service);

- (3) proposal for a Decision on the creation of a European TGV network;
- (4) proposal for a Directive amending Directive 75/130 (combined transport).

As regards the development of a high-speed rail network within railway infrastructures, the Council adopted the following resolution:

"COUNCIL RESOLUTION

The Council requests the Commission to convene a high-level Working Party comprised of representatives of the Governments of the Member States and of the European railway companies to discuss the development of a European high-speed rail network.

This Working Party will be consulted with a view to the preparation, by 31 December 1990, of an outline plan stating the priority projects to be undertaken with a view to the completion of a European high-speed rail network, on the basis of national plans and decisions already taken at international level, in particular. This plan will be referred to the Council for approval.

The Working Party will also be consulted on the common technical standards and features which will enable modern trains to operate on this network and ensure compatibility of techniques and infrastructures between the various sections of the network."

ROAD SAFETY

The Council held a policy debate on those areas in which the Community could contribute to the improvement of road safety.

The Council acknowledged receipt of a note from the Belgian, Luxembourg and Netherlands delegations on initiatives to be taken in this field.

Finally, the Council instructed the Permanent Representatives Committee to begin the required discussions, also on the basis of the guidelines which emerged from the meeting on 16 October 1989.

SOCIAL REGULATIONS CONCERNING ROAD TRANSPORT

The Council held a brief exchange of views on social regulations concerning road transport, on the basis of a note from the Presidency stating the need to re-examine existing Community regulations with a view to making improvements as and where necessary, particularly in regard to the provisions on the working time of drivers.

The Council took note of the Commission's observations, and of the initiatives it had undertaken or was contemplating in this area, including in particular, consultations with workers and employers. Reference was made in this context to the negotiations which will take place in 1990 within the Economic Commission for Europe of the United Nations for the revision of the AETR.

TRANSPORT INFRASTRUCTURE

The Council continued the policy debate begun on 16 October 1989 on an amended proposal for a Regulation for an action programme in the field of transport infrastructure with a view to the completion of an integrated transport market in 1992.

The Council took note of a working document from the Commission on this subject.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue discussions on this subject.

DEVELOPMENT OF CIVIL AVIATION IN THE COMMUNITY

In order to facilitate the furtherance of discussion on the Commission proposals on the second phase of development of civil aviation in the Community, the Council thought that significant progress must be reached during this second phase in the areas of the liberalization of passenger and freight air transport external policy and harmonization.

With regard to capacity, the Council agreed on the principle of a progressive increase of capacity share from 1 November 1990, with a view to achieving the elimination of bilateral restrictions on 1 January 1993.

With regard to fares, the Commission proposal based on the system of "double disapproval" remains an objective to be attained on 1 January 1993. In the intervening period, the Council agreed to set up a more flexible, simple and efficient zones system.

On the subject of relations between the State of registration and its carriers, it was recognized that the principles put forward by the Commission correspond to the objectives needed for the completion of the Internal Market, principles which will be put into effect before 1 July 1992 on the basis of general specifications and harmonized criteria. The Council also approved a certain number of conclusions on market access, cabotage, competition and non-regular services.

The Danish, Greek and Portuguese delegations entered reservations on some of the dates in these conclusions.

4/5.XII.1989

Finally, concerning airspace congestion, the role of EUROCONTROL as the competent body for development of co-operation measures in Europe should be confirmed, and Member States should be reminded of the need to join and to have the Commission draft a Directive on purchases of air navigation equipment in order to harmonize technical specifications for such equipment and for air traffic control procedures, defined in close co-operation with EUROCONTROL.

MISCELLANEOUS DECISIONSOther decision in the transport sector

The Council adopted the Directive on the limitation of noise emission from civil subsonic jet aeroplanes.

The substance of this Directive was decided upon on 16 October 1989. Its object is to further the Community's action on the noise emission from aeroplanes in accordance with the pertinent rules of the Convention on International Civil Aviation: this action was initiated by Directive 80/51/EEC on the limitation of noise emission from subsonic aeroplanes and amended by Directive 83/206/EEC.

Environment

The Council authorized the Commission on behalf of the Community, to take part in the 1st European Conference on the environment and health (Frankfurt, 7 and 8 December 1989).

Common agricultural policy

The Council adopted the Regulations:

- amending Regulation No 1188/81 laying down general rules for granting refunds adjusted in the case of cereals exported in the form of certain spirituous beverages and the criteria for fixing the amount of such refunds
- amending Regulation 2727/75 on the common organization of the market in cereals.

This amendment involves the introduction of a de minimis rule for the cereals co-responsibility levy.

- laying down general rules for implementing the Act of Accession of Spain and Portugal as regards the compensation mechanism on imports of fruit and vegetables originating in Spain.

Relations with the Eastern European countries

Further to the political agreement achieved at the General Affairs Council on 27 November 1989, the Council adopted the Regulation suspending non-specific quantitative restrictions in respect of Poland and Hungary and amending Regulation No 3420/83 accordingly.

Relations with Tunisia

The Council adopted the Regulation implementing Decision No 2/89 of the EEC-Tunisia Co-operation Council of 27 September 1989 amending on account of the accession of Spain and Portugal to the European Communities, the Protocol concerning the definition of the concept of "originating products" and methods of administrative co-operation.

Relations with the ACP States and the OCT

The Council adopted the Regulations:

- on the application of Decision No 1/89 of the ACP-EEC Council of Ministers amending Protocol No 1 to the Third ACP-EEC Convention concerning the definition of the concept of "originating products" and methods of administrative co-operation
- amending Annex II, concerning the definition of the concept of "originating products" and methods of administrative co-operation, to Decision 86/288/EEC on the Association of the Overseas Countries and Territories with the European Economic Community.

Customs union

The Council adopted the Regulations opening and providing for the administration of:

- autonomous Community tariff quotas for certain agricultural, chemical and industrial products (1990)
 - a Community tariff quota for frozen peas originating in Sweden (1990)
 - Community tariff quotas for cod and fish of the species *Borengadus saida* originating in Norway (1990).
-

Bruxelles, le 1 décembre 1989

Note BIO(89) 365 aux bureaux nationaux
cc. aux membres du Service du Porte-Parole

433

Préparation Conseil des transports des 4/5 décembre 1989 (E. REUTER)

Menu très complet pour le Conseil des ministres des transports qui se réunissent sous la présidence de M. Michel Delebarre à partir de lundi, 4.12., 10.00 heures, pour deux jours.

Les points à l'ordre du jour peuvent se regrouper à trois grands chapitres : transport maritime, transport terrestre et transport aérien.

TRANSPORT MARITIME

Le Conseil reprendra la discussion sur le paquet maritime proposé par la Commission au printemps et composé de projets de règlements visant à créer un registre communautaire, à définir la notion d'armateur communautaire et à appliquer le principe de la libre prestation des services au transport maritime à l'intérieur de la Communauté. La Commission avait également préconisé le renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port dans la Communauté et l'étude de mesures financières et fiscales pour réduire le coût de l'exploitation des navires communautaires. L'idée centrale de cette approche est d'améliorer la compétitivité de la flotte communautaire.

Au niveau des experts on a préparé un projet de résolution destiné à orienter les travaux futurs dans ce secteur.

Au chapitre maritime, le Conseil examinera également l'état de négociations avec les pays de l'Afrique de l'Ouest. Il s'agit d'organiser le trafic maritime euro-africain de manière à assurer une part du marché aux armements africains tout en permettant aux flottes européennes de participer à ce trafic sur une base commerciale normale. Suite à des contacts avec M. Van Miert et la présidence, on recherche l'élaboration d'un dispositif spécifique prévoyant un organisme neutre dans lequel seraient représentés les intérêts des armements africains, européens et pays tiers pour surveiller ce trafic. Dans ce contexte, le transport en vrac serait libre.

TRANSPORT TERRESTRE

Cabotage routier.

Le Conseil reprendra la discussion sur le cabotage routier sur la base d'un nouveau compromis de la présidence française. Celui-ci ressemble beaucoup à un compromis qu'avait présenté pendant le premier semestre la présidence espagnole et prévoit un contingent communautaire composé de 15.000 autorisations de cabotage d'une durée d'un mois, réparti entre les Etats membres en fonction de leur part du contingent communautaire pour transports intra-communautaires. Ces contingents seraient augmentés en fonction de l'évolution moyenne du trafic routier. Le compromis prévoit aussi des mesures de sauvegarde ainsi que l'exigence d'un représentant fiscal du transporteur routier étranger dans l'Etat membres ou il fait du cabotage.

Dans les discussions préparatoires on constate de la part des Etats membres beaucoup d'intérêt pour ce compromis. En ce qui concerne le nombre des autorisations on évoque le chiffre de 15.000. La Commission, anxieuse de voir se réaliser, le 1er janvier 1993, un vrai marché intérieur des transports routiers, plaide pour l'ouverture la plus large de ce compromis ainsi que pour un engagement du Conseil à décider sur la phase définitive du cabotage avant juillet 1992.

Le cabotage est un élément fondamental du grand marché et il faut rappeler que la Cour de Justice avait, en 1985, constaté la carence du Conseil dans ce domaine.

Transport de marchandises dangereuses.

Il s'agit de finaliser les discussions sur la proposition de la Commission visant à exiger un certificat d'aptitude professionnel pour les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses. Les problèmes concernent la définition des marchandises dangereuses et les modalités de mise en oeuvre de cette directive. Compte tenu des réserves exprimées par certains Etats membres, il n'est pas certain que la directive puisse être adoptée à la majorité qualifiée.

Location de voitures et transport de marchandises.

La Commission a proposé d'éliminer les restrictions à l'utilisation dans un autre Etat membre d'un véhicule pris en location sans chauffeur par des entreprises qui viennent y travailler. Ni le Parlement, ni le CES n'ont donné leur avis. La présidence a proposé, à titre de compromis, une mise en oeuvre graduelle de cette proposition et une majorité qualifiée semble se dessiner autour de la table.

Transit alpin.

Le Conseil fera le point sur ce dossier suite aux contacts que M. Van Miert a eus avec les parties intéressées.

* * *

Le Conseil prendra également connaissance des propositions de la Commission sur la politique ferroviaire dans la Communauté et évoquera les dossiers de la sécurité routière.

M. Van Miert plaidera également avec beaucoup d'insistance la nécessité de parvenir rapidement à des décisions positives sur la mise en oeuvre du programme d'action dans le domaine des infrastructures de transport nécessaires au bon fonctionnement du grand marché.

TRANSPORT AERIEN

Le Conseil discutera du paquet aérien suite à l'échange de vue à la réunion informelle du début d'octobre et les réunions d'experts à haut niveau. Si on constate des perspectives d'accords sur les grands principes de l'ouverture du marché, on ne peut cependant cacher des divergences profondes en ce qui concerne le système de double désapprobation des tarifs aériens proposé par la Commission,

les relations entre gouvernement et compagnies aériennes, le cabotage et l'organisation des liaisons inter-régionales. La présidence souhaite dégager des orientations pour les travaux futurs, la Commission a des doutes quant aux accents qu'elle entend poser. Certaines délégations souhaitent procéder parallèlement sur les dossiers harmonisation sociale, mesures d'accompagnement et volet extérieur. La Commission estime qu'il faut absolument tenir le calendrier prévu par le paquet de directives de décembre 1987.

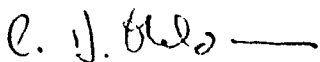
Le Conseil évoquera également les problèmes de la congestion des voies aériennes et la saturation de l'infrastructure aéro-portuaire.

RENDEZ-VOUS DE MIDI - Matériel diffusé :

Calendrier

- IP 919 - Rencontre ministérielle Commission-OPAOP (organisation des pays arabes exportateurs de pétrole)
- IP 920 - Programme Eurotecnat adopté par le Conseil
- IP 921 - M. Matutes en visite officielle dans les pays du Golfe
- IP 922 - Emprunt CECA pour financer des reconversions en GB
- IP 923 - M. Bangemann, responsable de la coordination de la lutte contre la drogue
- IP 924 - Aide d'Etat: Commission approuve des modifications dans les modalités d'octroi des primes d'équipement et d'emploi dans les départements d'Outre-Mer français.
- IP 925 - Aide aux réfugiés
- P 79 - La Commission adopte une proposition de règlement concernant le mode de production biologique de produits agricoles.

Amitiés,



C.D. EHLERMANN

Bruxelles, le 4 décembre 1989

Note BIO(89) 365 (suite 1) aux bureaux nationaux
cc. aux membres du Service du Porte-Parole


Conseil Transports (E. Reuter)

Le Conseil a commencé ses travaux à 10.30 heures en faisant le point sur le dossier maritime. Cette discussion s'est terminée par un accord sur les conclusions de la présidence indiquant la voie à suivre pour les travaux futurs. Ces orientations concernent le contrôle de l'Etat du port où l'accent est mis sur l'amélioration de ces contrôles ainsi que la nécessité de coordonner leur renforcement avec un certain nombre d'Etats tiers, l'acheminement de l'aide alimentaire où il s'agit de rechercher la transparence dans la procédure d'attribution des transports, les consortia et les transports multimodaux où il s'agit d'établir la certitude juridique par rapport aux règles de concurrence, la recherche en matière de transport maritime, où il s'agit de l'encourager dans le but d'améliorer la compétitivité des flottes communautaires, le transfert des navires où il s'agit de faciliter les opérations et de réduire leur coût, la libre circulation des marins où il s'agit d'organiser la reconnaissance mutuelle des diplômes. Ces orientations concernent également l'amélioration des conditions d'exploitation des navires, les mesures fiscales et financières ainsi que le cabotage. Cette partie de la discussion a montré beaucoup de réticences à l'égard de l'idée du pavillon communautaire, mais le Conseil ne s'est pas opposé à la poursuite des travaux sur cette proposition, notamment à la lumière de l'avis du Comité économique et Social et celui, à venir, du Parlement Européen. En ce qui concerne le cabotage que les délégations souhaitent fermement inscrire dans la perspective de l'achèvement du marché intérieur, l'accord n'a cependant pas pu être unanime. En effet, malgré l'acceptation par le Conseil d'arrangements transitoires appropriés et la reconnaissance formelle du caractère spécifique des services indispensables pour desservir des îles et des territoires non métropolitains, la délégation grecque n'a pas pu accepter la poursuite de l'examen de cette proposition.

Le Conseil a également évoqué le problème des liaisons maritimes avec les pays de l'Afrique de l'Ouest et a demandé à la Commission de reprendre rapidement contact avec les gouvernements africains concernés en intégrant dans cette négociation des éléments politiques spécifiques, susceptibles de débloquer la situation.

Le Conseil a chargé un groupe technique de lui faire rapport, cet après-midi à 17.00 heures, sur le dossier transports aériens. Le Conseil s'est ajourné à 14.00 heures pour déjeuner. Au cours du déjeuner, les ministres avaient l'intention de traiter du cabotage routier et du transit alpin.

Amitiés,



C.D. EHLERMANN

Bruxelles, le 5 décembre 1989

Note BIO(89) 365 (suite 2) aux bureaux nationaux
cc. aux membres du Service du Porte-Parole

Conseil Transports (4.12. après-midi) (E. Reuter)

Après le déjeuner, les ministres ont repris l'examen du dossier cabotage routier, au sujet duquel ils avaient déjà échangé quelques vues au cours du déjeuner. Cinq points essentiels ont fait l'objet de tours de table et de négociations : le lien réel entre l'entreprise de transport et la Communauté, la durée et le nombre d'autorisations concernés par le contingent de cabotage communautaire ainsi que son taux de progression, la clause de sauvegarde, c'est-à-dire la clause non-concentration, la loi applicable aux caboteurs ainsi que la durée du règlement.

Après discussion, un compromis a été adopté à la majorité qualifiée (l'Allemagne et la Grèce ont voté contre). Dans ce compromis, le lien réel entre transporteur et Communauté est réglé par une déclaration au procès-verbal du Conseil, le contingent de cabotage est fixé à 15.000, susceptible de progresser de 10% par an en fonction de la croissance du trafic dans la Communauté et sur proposition de la Commission. Les autorisations sont données pour deux mois, mais peuvent être mensualisées. La répartition du contingent par pays est la suivante :

Belgique	1.302
Danemark	1.263
Allemagne	2.073
Grèce	573
Espagne	1.350
France	1.767
Irlande	585
Italie	1.767
Luxembourg	606
Pays-Bas	1.842
Portugal	765
Royaume-Uni	1.107

La clause de sauvegarde permet à la Commission d'appliquer les critères - durée, volume de tonnes/km des opérations de cabotage à un seuil de concentration et mettre en oeuvre la clause. La loi applicable à des transports de cabotage est celle de l'Etat membre d'accueil. Le règlement prendra effet le 1er juillet 1990 et sa validité vaudra jusqu'au 31 décembre 1992.

M. Van Miert s'est rallié à ce compromis en soulignant qu'aux yeux de la Commission il s'agissait d'une expérience qui devrait ouvrir la voie à un vrai cabotage à partir du 1er janvier 1993 dans le grand marché. On peut noter que les délégations qui avaient beaucoup d'ambition pour le cabotage lors de la dernière réunion, tel le Royaume-Uni, ont montré cette fois peu de vigueur à pousser la roue de l'ouverture du marché.

Le Conseil a adopté à l'unanimité la directive relative à la formation professionnelle des conducteurs de transports dangereux. L'entrée en vigueur de cette directive sera le 1er juillet 1992 pour les véhicules citernes et les transports de matières explosives, et le 1er janvier 1995 pour les autres transports dangereux. La directive poursuit la possibilité de dispositions nationales plus contraignantes, applicables aux ressortissants nationaux.

En ce qui concerne l'utilisation de véhicules loués, proposition de la Commission qui n'a pas encore été examinée ni par le Comité Economique et Social, ni par le Parlement Européen, le Conseil a dégagé une orientation commune qui, pour l'instant, n'a pas recueilli une majorité qualifiée. Il s'agit de permettre au conducteur d'un véhicule loué dans un Etat membre l'utilisation du véhicule dans les autres Etats membres, en supprimant certaines restrictions existant actuellement.

M. Van Miert a ensuite présenté au Conseil les propositions de la Commission pour une politique communautaire du rail. Les délégations ont, dans leur ensemble, fait un très bon accueil à ces propositions et le Conseil a adopté une résolution invitant la Commission à lancer rapidement les travaux d'un groupe d'experts sur le schéma directeur du TGV européen.

Dans la soirée, le Conseil a discuté pendant presque trois heures sur le paquet aérien. Le Conseil s'est penché sur un projet de conclusion destiné à structurer les travaux sous la présidence Irlandaise en vue de permettre de tenir le calendrier prévu dans les directives adoptées en décembre 1987. Le débat au cours duquel M. Van Miert et Sir Leon Brittan sont intervenus très vigoureusement pour défendre les propositions de la Commission, a permis de réintroduire dans un projet de conclusion assez timide présenté à un groupe de travail animé par le directeur de l'aviation civile en France, des engagements sans équivoque pour la réalisation du grand marché dans les transports aériens. Ainsi, le Conseil a retenu le principe de l'introduction du système de double désapprobation pour la fixation des tarifs à partir du 1er janvier 1993 ainsi que le principe de l'abolition des restrictions à la capacité offerte sur le marché également à partir de cette date. On peut prévoir que les travaux actuels vont aboutir à une deuxième phase de libéralisation précédant l'achèvement du grand marché et se traduisant par une libéralisation progressive, système de zones amélioré pour les tarifs et augmentation des quote-parts des capacités de 7,5 points par ans à partir du 1er novembre 1990. Le principe du cabotage dans la Communauté a également été consacré comme objectif fondamental dans l'optique du grand marché. En ce qui concerne les relations entre l'Etat d'enregistrement et ses transporteurs aériens, une formule combinant le principe de liberté industrielle et commerciale avec la notion de cahiers de charge tels que préconisés par la Commission a été retenue. Les ministres examineront ce matin un texte final de ce projet de conclusion.

Le Conseil s'est interrompu à 11.30 heures.

Amitiés,



C.D. EHLERMANN

Bruxelles, le 5 décembre 1989

Note BIO(89) 365 (suite 3 et fin) aux bureaux nationaux
cc. aux membres du Service du Porte-Parole

Conseil Transports (E. Reuter)

Le Conseil est revenu ce matin sur le dossier du transit alpin au sujet duquel il avait déjà eu un échange de vues approfondi au cours du déjeuner de jeudi. Le Conseil a entériné une résolution qui demande à la Commission de continuer les négociations avec l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie, qui met l'accent sur l'urgence de développer le transport combiné comme seule option susceptible de fournir une solution à long terme et qui souligne d'autre part l'importance des problèmes de l'environnement en proposant un travail commun dans ce domaine. Une réunion du Conseil avec les ministres des transports avec les pays concernés est envisagée.

Le Conseil a ensuite évoqué les dossiers sécurité routière ainsi que les aspects sociaux du transport routier. Le Coreper a été chargé de poursuivre l'étude de ces dossiers. Un certain nombre d'Etats membres continuent à contester la compétence communautaire dans ce domaine, mais se rallient à l'idée de poursuivre les travaux sur les questions de normes techniques liées aux problèmes des questions de sécurité routière. D'autre part, la présidence a diffusé une note proposant une plus grande harmonisation des dispositions sociales en matière de transport routier visant notamment une définition plus complète du temps de travail, de manière à garantir le droit de repos aux routiers de façon plus effective.

Le Conseil a eu un échange de vue sur les grandes infrastructures communautaires en matière de transport. Les recommandations de la Commission relatives à la concentration des efforts sur certaines priorités ont été bien accueillies. La délégation britannique a cependant regretté que la Commission, en insistant sur la nécessité de financer également un certain pourcentage d'opérations créatrices d'emplois stables au titre des fonds structurels, n'était pas prête à rencontrer les Etats membres qui demandaient un financement prioritaire et plus important pour les projets d'infrastructure. Le président du Conseil a invité ses collègues à plaider le dossier des infrastructures auprès de leurs ministres des finances respectifs.

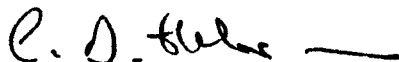
Sous points divers, le ministre des Pays-Bas a demandé à la Commission d'activer les travaux sur les dossiers fiscaux affectant les transports routiers. Elle a signalé que son gouvernement s'apprêtait à augmenter sérieusement les accises sur le carburant routier.

Enfin, le Conseil a adopté les conclusions relatives au développement de l'aviation civile dans la Communauté dont le contenu avait été mis au point pendant la soirée de jeudi. Ces conclusions ont été adoptées à l'unanimité bien que le Danemark, la Grèce et le Portugal aient exprimé des réserves relatives à l'entrée en vigueur d'un régime de libéralisation complète dans ce domaine. Il faut souligner que ces conclusions qui créent pour la présidence irlandaise un cadre de travail précis, représentent un grand pas en avant, car elles consacrent le grand marché dans les services de

transport aérien à partir du 1er janvier 1993, date à partir de laquelle seront notamment mis en oeuvre le système de double désapprobation ainsi que la levée des restrictions concernant l'accès au marché et la capacité.

Le Conseil a terminé ses travaux à 13.45 heures. M. Delebarre, Sir Leon Brittan et M. Karel Van Miert ont fait une conférence de presse conjointe qui a duré presque une heure.

Amitiés,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. D. Ehlermann', followed by a horizontal line.

C.D. EHLERMANN

DOCUMENT TYPE : BIO
DOCUMENT NUMBER : BIO/89/365
DATE OF DOCUMENT : 89/12/01
TITLE : PREPARATION CONSEIL TRANSPORTS DES 4-5 DECEMBRE 1989 :
TRANSPORT MARITIME - TRANSPORT TERRESTRE - TRANSPORT AERIEN
KEYWORDS : consmeet; MARTRANS; HQUOTAS; ROADS SAFE; TRANSINT; WASTRAN;
AIRTRANS

433

Menu tres complet pour le Conseil des ministres des transports qui se reunissent sous la presidence de M. Michel Delebarre a partir de lundi, 4.12., 10.00 heures, pour deux jours.

Les points a l'ordre du jour peuvent se regrouper a trois grands chapitres : transport maritime, transport terrestre et transport aerien.

TRANSPORT MARITIME

Le Conseil reprendra la discussion sur le paquet maritime propose par la Commission au printemps et compose de projets de reglements visant a creer un registre communautaire, a definir la notion d'armateur communautaire et a appliquer le principe de la libre prestation des services au transport maritime a l'interieur de la Communaute. La Commission avait egalement preconise le renforcement du controle des navires par l'Etat du port dans la Communaute et l'etude de mesures financieres et fiscales pour reduire le cout de l'exploitation des navires communautaires. L'idee centrale de cette approche est d'ameliorer la competitivite de la flotte communautaire.

Au niveau des experts on a prepare un projet de resolution destine a orienter les travaux futurs dans ce secteur.

Au chapitre maritime, le Conseil examinera egalement l'etat de negociations avec les pays de l'Afrique de l'Ouest. Il s'agit d'organiser le trafic maritime euro-africain de maniere a assurer une part du marche aux armements africains tout en permettant aux flottes europeennes de participer a ce trafic sur une base commerciale normale. Suite a des contacts avec M. Van Miert et la presidence, on recherche l'elaboration d'un dispositif specifique prevoyant un organisme neutre dans lequel seraient representes les interets des armements africains, europeens et pays tiers pour surveiller ce trafic. Dans ce contexte, le transport en vrac serait libre.

TRANSPORT TERRESTRE

----- Cabotage routier.

Le Conseil reprendra la discussion sur le cabotage routier sur la base d'un nouveau compromis de la presidence francaise. Celui-ci ressemble beaucoup a un compromis qu'avait presente pendant le premier semestre la presidence espagnole et prevoit un contingent communautaire compose de 15.000 autorisations de cabotage d'une duree d'un mois, reparti entre les Etats membres en fonction de leur part du contingent communautaire pour transports intra-communautaires. Ces contingents seraient augmentes en fonction de l'evolution moyenne du trafic routier. Le compromis prevoit aussi des mesures de sauvegarde ainsi que l'exigence d'un representant fiscal du transporteur routier etranger dans l'Etat membres ou il fait du cabotage.

- 2 -

Dans les discussions preparatoires on constate de la part des Etats membres beaucoup d'interet pour ce compromis. En ce qui concerne le nombre des autorisations on évoque le chiffre de 15.000. La Commission, anxieuse de voir se realiser, le 1er janvier 1993, un vrai marche interieur des transports routiers, plaide pour

ouverture la plus large de ce compromis ainsi que pour un engagement du Conseil a decider sur la phase definitive du cabotage avant juillet 1992.

Le cabotage est un element fondamental du grand marche et il faut rappeler que la Cour de Justice avait, en 1985, constate la carence du Conseil dans ce domaine.

Transport de marchandises dangereuses.

Il s'agit de finaliser les discussions sur la proposition de la Commission visant a exiger un certificat d'aptitude professionnel pour les conducteurs de vehicules transportant des marchandises dangereuses. Les problemes concernent la definition des marchandises dangereuses et les modalites de mise en oeuvre de cette directive. Compte tenu des reserves exprimees par certains Etats membres, il n'est pas certain que la directive puisse etre adoptee a la majorite qualifiee.

Location de voitures et transport de marchandises.

La Commission a propose d'eliminer les restrictions a l'utilisation dans un autre Etat membre d'un vehicule pris en location sans chauffeur par des entreprises qui viennent y travailler. Ni le Parlement, ni le CES n'ont donne leur avis. La presidence a propose, a titre de compromis, une mise en oeuvre graduelle de cette proposition et une majorite qualifiee semble se dessiner autours de la table.

Transit alpin.

Le Conseil fera le point sur ce dossier suite aux contacts que M. Van Miert a eus avec les parties interessees.

* * *

Le Conseil prendra egalement connaissance des propositions de la Commission sur la politique ferroviaire dans la Communaute et evoquera les dossiers de la securite routiere.

M. Van Miert plaidera egalement avec beaucoup d'insistance la necessite de parvenir rapidement a des decisions positives sur la mise en oeuvre du programme d'action dans le domaine des infrastructures de transport necessaires au bon fonctionnement du grand marche.

TRANSPORT AERIEN

Le Conseil discutera du paquet aerien suite a l'echange de vue a la reunion informelle du debut d'octobre et les reunions d'experts a haut niveau. Si on constate des perspectives d'accords sur les grands principes de l'ouverture du marche, on ne peut cependant cacher des divergences profondes en ce qui concerne le systeme de double desapprobation des tarifs aeriens propose par la Commission,

- 3 -

les relations entre gouvernement et compagnies aeriennes, le cabotage et l'organisation des liaisons inter-regionales. La presidence souhaite degager des orientations pour les travaux futurs, la Commission a des doutes quant aux accents qu'elle entend poser. Certaines delegations souhaitent proceder parallelement sur les dossiers harmonisation sociale, mesures d'accompagnement et voexterieur. La Commission estime qu'il faut absolument tenir le calendrier prevu par le paquet de directives de decembre 1987.

Le Conseil evoquera egalement les problemes de la congestion des voies aeriennes et la saturation de l'infrastructure aero-portuaire.

RENDEZ-VOUS DE MIDI - Materiel diffuse :

Calendrier

IP 919 - Rencontre ministerielle Commission-OPAOP (organisation des pays arabes exportateurs de petrole)

IP 920 - Programme Eurotecnet adopte par le Conseil

IP 921 - M. Matutes en visite officielle dans les pays du Golfe

IP 922 - Emprunt CECA pour financer des reconversions en GB

- 23 - M. Bangemann, responsable de la coordination de la lutte
contre la drogue
- IP 924 - Aide d'Etat: Commission approuve des modifications dans
les modalites d'octroi des primes d'equipement et d'emploi
dans les departements d'Outre-Mer francais.
- IP 925 - Aide aux refugies
- P 79 - La Commission adopte une proposition de reglement
concernant le mode de production biologique de produits
agricoles.

****END OF DOCUMENT REACHED****

ENTER NEXT(NEXT DOCUMENT), HIT(NEXT CONTEXT),TOP(ENTIRE DOCUMENT),
UP(TO WINDOW UP), DOWN(TO WINDOW DOWN), SELECT(THIS DOCUMENT)

/

*

DOCUMENT TYPE : BIO
VARIANT : 1
DOCUMENT NUMBER : BIO/89/365
DATE OF DOCUMENT : 89/12/04
TITLE : CONSEIL TRANSPORTS DES 4-5 DECEMBRE 1989 : TRANSPORT
MARITIME
KEYWORDS : CONSMEET;MARTRANS

Le Conseil a commence ses travaux a 10.30 heures en faisant le point sur le dossier maritime. Cette discussion s'est terminee par un accord sur les conclusions de la presidence indiquant la voie a suivre pour les travaux futurs. Ces orientations concernent le controle de l'Etat du port ou l'accent est mis sur l'amelioration de ces controles ainsi que la necessite de coordonner leur renforcement avec un certain nombre d'Etats tiers, l'acheminement de l'aide alimentaire ou il s'agit de rechercher la transparence dans la procedure d'attribution des transports, les consortia et les transports multimodaux ou il s'agit d'etablir la certitude juridique par rapport aux regles de concurrence, la recherche en matiere de transport maritime, ou il s'agit de l'encourager dans le but d'ameliorer la competitivite des flottes communautaires, le transfert des navires ou il s'agit de faciliter les operations et de reduire leur cout, la libre circulation des marins ou il s'agit d'organiser la reconnaissance mutuelle des diplomes. Ces orientations concernent egalement l'amelioration des conditions d'exploitation des navires, les mesures fiscales et financieres ainsi que le cabotage. Cette partie de la discussion a montre beaucoup de reticences a l'egard de l'idee du pavillon communautaire, mais le Conseil ne s'est pas oppose a la poursuite des travaux sur cette proposition, notamment a la lumiere de l'avis du Comite economique et Social et celui, a venir, du Parlement Europeen. En ce qui concerne le cabotage que les delegations souhaitent fermement inscrire dans la perspective de l'achevement du marche interieur, l'accord n'a cependant pas pu etre unanime. En effet, malgre l'acceptation par le Conseil d'arrangements transitoires appropries et la reconnaissance formelle du caractere specifique des services indispensables pour desservir des iles et des territoires non metropolitains, la delegation grecque n'a pas pu accepter la poursuite de l'examen de cette proposition.

Le Conseil a egalement evoque le probleme des liaisons maritimes avec les pays de l'Afrique de l'Ouest et a demande a la Commission de reprendre rapidement contact avec les gouvernements africains concernes en integrant dans cette negociation des elements politiques specifiques, susceptibles de debloquer la situation. Le Conseil a charge un groupe technique de lui faire rapport, cet apres-midi a 17.00 heures, sur le dossier transports aeriens. Le Conseil s'est ajourne a 14.00 heures pour dejeuner. Au cours du dejeuner, les ministres avaient l'intention de traiter du cabotage routier et du transit alpin.

END OF DOCUMENT REACHED

ENTER NEXT(NEXT DOCUMENT), HIT(NEXT CONTEXT),TOP(ENTIRE DOCUMENT),
UP(TO WINDOW UP), DOWN(TO WINDOW DOWN), SELECT(THIS DOCUMENT)

/
*

DOCUMENT TYPE : BIO
VARIANT : 2
DOCUMENT NUMBER : BIO/89/365
DATE OF DOCUMENT : 89/12/05
TITLE : CONSEIL TRANSPORTS DES 4-5 DECEMBRE 1989 : CABOTAGE ROUTIER
- FORMATION PROFESSIONNELLE DES CONDUCTEURS DE TRANSPORTS
DANGEREUX - VEHICULES LOUES - TRANSPORT FERROVIAIRE -
TRANSPORT AERIEN

KEYWORDS : CONSMEET;HQUOTAS;SOCTRANS;RAILTRANS;AIRTRANS

Après le déjeuner, les ministres ont repris l'examen du dossier cabotage routier, au sujet duquel ils avaient déjà échangé quelques vues au cours du déjeuner. Cinq points essentiels ont fait l'objet de tours de table et de négociations : le lien réel entre l'entreprise de transport et la Communauté, la durée et le nombre d'autorisations concernées par le contingent de cabotage communautaire ainsi que son taux de progression, la clause de sauvegarde, c'est-à-dire la clause non-concentration, la loi applicable aux caboteurs ainsi que la durée du règlement.

Après discussion, un compromis a été adopté à la majorité qualifiée (l'Allemagne et la Grèce ont voté contre). Dans ce compromis, le lien réel entre transporteur et Communauté est réglé par une déclaration au procès-verbal du Conseil, le contingent de cabotage est fixé à 15.000, susceptible de progresser de 10% par an en fonction de la croissance du trafic dans la Communauté et sur proposition de la Commission. Les autorisations sont données pour deux mois, mais peuvent être mensualisées. La répartition du contingent par pays est la suivante :

Belgique	1.302
Danemark	1.263
Allemagne	2.073
Grèce	573
Espagne	1.350
France	1.767
Irlande	585
Italie	1.767
Luxembourg	606
Pays-Bas	1.842
Portugal	765
Royaume-Uni	1.107

La clause de sauvegarde permet à la Commission d'appliquer les critères - durée, volume de tonnes/km des opérations de cabotage à un seuil de concentration et mettre en œuvre la clause. La loi applicable à des transports de cabotage est celle de l'Etat membre d'accueil. Le règlement prendra effet le 1er juillet 1990 et sa validité vaudra jusqu'au 31 décembre 1992.

M. Van Miert s'est rallié à ce compromis en soulignant qu'aux yeux de la Commission il s'agissait d'une expérience qui devrait ouvrir la voie à un vrai cabotage à partir du 1er janvier 1993 dans le grand marché. On peut noter que les délégations qui avaient beaucoup d'ambition pour le cabotage lors de la dernière réunion, tel le Royaume-Uni, ont montré cette fois peu de vigueur à pousser la roue de l'ouverture du marché.

Le Conseil a adopté à l'unanimité la directive relative à la formation professionnelle des conducteurs de transports dangereux. L'entrée en vigueur de cette directive sera le 1er juillet 1992 pour les véhicules citernes et les transports de matières explosives, et le 1er janvier 1995 pour les autres transports dangereux. La directive poursuit la possibilité de dispositions nationales plus contraignantes, applicables aux ressortissants nationaux.

ce qui concerne l'utilisation de vehicules loues, proposition de la Commission qui n'a pas encore ete examinee ni par le Comite Economique et Social, ni par le Parlement Europeen, le Conseil a degage une orientation commune qui, pour l'instant, n'a pas recueilli une majorite qualifiee. Il s'agit de permettre au conducteur d'un vehicule loue dans un Etat membre l'utilisation du vehicule dans les autres Etats membres, en supprimant certaines restrictions existant actuellement.

M. Van Miert a ensuite presente au Conseil les propositions de la Commission pour une politique communautaire du rail. Les delegations ont, dans leur ensemble, fait un tres bon accueil a ces propositions et le Conseil a adopte une resolution invitant la Commission a lancer rapidement les travaux d'un groupe d'experts sur le schema directeur du TGV europeen.

Dans la soiree, le Conseil a discute pendant presque trois heures sur le paquet aerien. Le Conseil s'est penche sur un projet de conclusion destine a structurer les travaux sous la presidence irlandaise en vue de permettre de tenir le calendrier prevu dans les directives adoptees en decembre 1987. Le debat au cours duquel M. Van Miert et Sir Leon Brittan sont intervenus tres vigoreusement pour defendre les propositions de la Commission, a permis de reintroduire dans un projet de conclusion assez timide presente a un groupe de travail anime par le directeur de l'aviation civile en France, des engagements sans equivoque pour la realisation du grand marche dans les transports aeriens. Ainsi, le Conseil a retenu le principe de l'introduction du systeme de double desapprobation pour la fixation des tarifs a partir du 1er janvier 1993 ainsi que le principe de l'abolition des restrictions a la capacite offerte sur le marche egalement a partir de cette date. On peut prevoir que les travaux actuels vont aboutir a une deuxieme phase de liberalisation precedant l'achevement du grand marche et se traduisant par une liberalisation progressive, systeme de zones ameliore pour les tarifs et augmentation des quote-parts des capacites de 7,5 points par ans a partir du 1er novembre 1990. Le principe du cabotage dans la Communaute a egalement ete consacre comme objectif fondamental dans l'optique du grand marche. En ce qui concerne les relations entre l'Etat d'enregistrement et ses transporteurs aeriens, une formule combinant le principe de liberte industrielle et commerciale avec la notion de cahiers de charge tels que preconises par la Commission a ete retenu. Les ministres examineront ce matin un texte final de ce projet de conclusion.

Le Conseil s'est interrompu a 11.30 heures.

END OF DOCUMENT REACHED

ENTER NEXT(NEXT DOCUMENT), HIT(NEXT CONTEXT), TOP(ENTIRE DOCUMENT),
UP(TO WINDOW UP), DOWN(TO WINDOW DOWN), SELECT(THIS DOCUMENT)

/
*

DOCUMENT TYPE : BIO
VARIANT : 3
DOCUMENT NUMBER : BIO/89/365
DATE OF DOCUMENT : 89/12/05
TITLE : CONSEIL TRANSPORTS DES 4-5 DECEMBRE 1989 : TRANSIT ALPIN -
SECURITE ROUTIERE - - ASPECTS SOCIAUX DU TRANSPORT ROUTIER
- INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT - AVIATION CIVILE
KEYWORDS : CONSMEET;TRANSINT;AUTRICHE;SUISSE;YUG;ROADSAFE;SOCTRANS;
TRANSINFRA;AIRTRANS

Le Conseil est revenu ce matin sur le dossier du transit alpin au sujet duquel il avait déjà eu un échange de vues approfondi au cours du déjeuner de jeudi. Le Conseil a entériné une résolution qui demande à la Commission de continuer les négociations avec l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie, qui met l'accent sur l'urgence de développer le transport combiné comme seule option susceptible de fournir une solution à long terme et qui souligne d'autre part l'importance des problèmes de l'environnement en proposant un travail commun dans ce domaine. Une réunion du Conseil avec les ministres des transports avec les pays concernés est envisagée.

Le Conseil a ensuite évoqué les dossiers sécurité routière ainsi que les aspects sociaux du transport routier. Le Coreper a été chargé de poursuivre l'étude de ces dossiers. Un certain nombre d'Etats membres continuent à contester la compétence communautaire dans ce domaine, mais se rallient à l'idée de poursuivre les travaux sur les questions de normes techniques liées aux problèmes des questions de sécurité routière. D'autre part, la présidence a diffusé une note proposant une plus grande harmonisation des dispositions sociales en matière de transport routier visant notamment une définition plus complète du temps de travail, de manière à garantir le droit de repos aux routiers de façon plus effective.

Le Conseil a eu un échange de vue sur les grandes infrastructures communautaires en matière de transport. Les recommandations de la Commission relatives à la concentration des efforts sur certaines priorités ont été bien accueillies. La délégation britannique a cependant regretté que la Commission, en insistant sur la nécessité de financer également un certain pourcentage d'opérations créatrices d'emplois stables au titre des fonds structurels, n'était pas prête à rencontrer les Etats membres qui demandaient un financement prioritaire et plus important pour les projets d'infrastructure. Le président du Conseil a invité ses collègues à plaider le dossier des infrastructures auprès de leurs ministres des finances respectifs. Sous points divers, le ministre des Pays-Bas a demandé à la Commission d'activer les travaux sur les dossiers fiscaux affectant les transports routiers. Elle a signalé que son gouvernement s'appretait à augmenter sérieusement les accises sur le carburant routier.

Enfin, le Conseil a adopté les conclusions relatives au développement de l'aviation civile dans la Communauté dont le contenu avait été mis au point pendant la soirée de jeudi. Ces conclusions ont été adoptées à l'unanimité bien que le Danemark, la Grèce et le Portugal aient exprimé des réserves relatives à l'entrée en vigueur d'un régime de libéralisation complète dans ce domaine. Il faut souligner que ces conclusions qui créent pour la présidence irlandaise un cadre de travail précis, représentent un grand pas en avant, car elles consacrent le grand marché dans les services de

transport aérien à partir du 1er janvier 1993, date à partir de laquelle seront notamment mis en œuvre le système de double désapprobation ainsi que la levée des restrictions concernant

...ces au marche et la capacite.

Le Conseil a termine ses travaux a 13.45 heures. M. Delebarre, Sir Leon Brittan et M. Karel Van Miert ont fait une conference de presse conjointe qui a dure presque une heure.

****END OF DOCUMENT REACHED****

ENTER NEXT(NEXT DOCUMENT), HIT(NEXT CONTEXT),TOP(ENTIRE DOCUMENT),
UP(TO WINDOW UP), DOWN(TO WINDOW DOWN), SELECT(THIS DOCUMENT)

/
*