

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

1518th meeting of the Council

- Transport -

Luxembourg, 7 October 1991

President: Mrs. Hanja Maij-Weggen

Minister for Transport and Public Works, The Netherlands

The official press release was unavailable. A summary of the meeting has been reproduced from the Bulletin of the European Communities, No. 10-1991.

1518th meeting

1.7.6. Transport (Luxembourg, 7 October).

- **Previous meeting:** Bull. EC 6-1991, point 1.7.12

President: Mrs Maij-Weggen, Dutch Minister for Transport and Public Works.

Commission: Mr Van Miert.

Main items

Enabling of non-resident carriers to transport goods or passengers by inland waterway: proposal for a Regulation agreed (→ point 1.2.58).

Reciprocal recognition of national boatmasters' certificates for the carriage of goods by inland waterway: Directive adopted (→ point 1.2.59).

Compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3.5 tonnes: proposal for a Directive agreed (→ point 1.2.55).

Mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation: proposal for a Directive agreed (→ point 1.2.57).

Harmonization of technical rules and administrative procedures applicable to civil aircraft: proposal for a Regulation agreed (→ point 1.2.56).

Other business

Relations with Austria and Switzerland on transit: examined.

International carriage of passengers by coach and bus: discussed.

Third air transport liberalization package: discussed.

Civil subsonic jet aeroplanes: discussed.

Negotiations with Norway and Sweden on air transport: general discussion.

Inland waterways

1.2.58. Proposal for a Council Regulation laying down the conditions under which non-resident carriers may transport goods or passengers by inland waterway within a Member State.

- **Commission proposal:** OJ C 331, 20.12.1985; COM(85) 610; Bull. EC 11-1985, point 2.1.166
- **Economic and Social Committee opinion:** OJ C 328, 20.12.1986; Bull. EC 9-1986, point 2.4.37
- **Parliament opinion:** OJ C 255, 13.10.1986; Bull. EC 9-1986, point 2.1.150
- **Council endorsement:** Bull. EC 6-1991, point 1.2.85

Agreed by the Council on 7 October. The aim is progressively to liberalize inland waterway carriers' involvement in the transport operations carried out within the Member States.

1.2.59. Proposal for a Council Directive on the reciprocal recognition of national boatmasters' certificates for the carriage of goods by inland waterway.

- **Commission proposal:** OJ C 120, 7.5.1988; COM(88) 171; Bull. EC 3-1988, point 2.1.190
- **Economic and Social Committee opinion:** Bull. EC 9-1988, point 2.4.39
- **Parliament opinion:** OJ C 12, 16.1.1989; Bull. EC 12-1988, point 2.1.337

Agreed by the Council on 7 October. The aim is to promote free movement of craft on the Community's inland waterway systems.

Bull. EC 10-1991

31

Safety belts

1.2.55. Proposal for a Council Directive on the approximation of the laws of the Member States relating to compulsory use of safety belts in vehicles of less than 3.5 tonnes.

- **Commission proposal:** OJ C 298, 23.11.1988; COM(88) 544; Bull. EC 10-1988, point 2.1.183
- **Parliament opinion:** OJ C 96, 17.4.1989; Bull. EC 3-1989, point 2.1.153
- **Economic and Social Committee opinion:** OJ C 159, 26.6.1989; Bull. EC 4-1989, point 2.1.174
- **Amended Commission proposal:** OJ C 308, 8.12.1990; COM(90) 524; Bull. EC 11-1990, point 1.3.183
- **Economic and Social Committee opinion:** OJ C 159, 17.6.1991; Bull. EC 4-1991, point 1.2.55
- **Second Parliament opinion:** OJ C 240, 16.9.1991; Bull. EC 7/8-1991, point 1.2.111

Agreed by the Council on 7 October. The proposal lays down as a general principle that drivers and passengers of a vehicle of less than 3.5 tonnes must use a safety belt or, in the case of children, a restraint system suitable for their size and weight once the seats they are occupying are fitted with them.

Member States may adopt less stringent rules for children travelling in their territory.

Civil aviation

1.2.56. Proposal for a Council Regulation on the harmonization of technical rules and procedures in the field of civil aviation.

- **Commission proposal:** OJ C 270, 26.10.1990; COM(90) 442; Bull. EC 9-1990, point 1.2.179
- **Economic and Social Committee opinion:** OJ C 159, 17.6.1991; Bull. EC 4-1991, point 1.2.58
- **Parliament opinion:** OJ C 267, 14.10.1991; Bull. EC 9-1991, point 1.2.49

Agreed by the Council on 7 October. The proposed harmonization measures cover airworthiness, operational approval and maintenance of aircraft, engines and other aircraft equipment through the incorporation into Community legislation of the joint airworthiness requirements (JARs) developed by the Joint Aviation Authorities (JAAs), bringing together aviation authorities from all the Member States and EFTA.

1.2.57. Proposal for a Council Directive on the mutual acceptance of personnel licences for the exercise of functions in civil aviation.

- **Commission proposal:** OJ C 10, 16.1.1990; COM(89) 472; Bull. EC 12-1989, point 2.1.251
- **Economic and Social Committee opinion:** OJ C 124, 21.5.1990; Bull. EC 3-1990, point 1.1.181
- **Parliament opinion:** OJ C 284, 12.11.1990; Bull. EC 10-1990, point 1.3.195
- **Amended Commission proposal:** OJ C 175, 6.7.1991; COM(91) 222; Bull. EC 6-1991, point 1.2.91

Agreed by the Council on 7 October. Pursuant to the proposal, Member States are required to accept the licences of flight crew members issued by other Member States. The proposal, limited to flight crew (pilots, navigators and flight engineers) constitutes the first step towards a system of full recognition in this area.

30

Bull. EC 10-1991

1.2.59. Proposal for a Council Directive on the reciprocal recognition of national boatmasters' certificates for the carriage of goods by inland waterway.

- **Commission proposal:** OJ C 120, 7.5.1988; COM(88) 171; Bull. EC 3-1988, point 2.1.190
- **Economic and Social Committee opinion:** Bull. EC 9-1988, point 2.4.39
- **Parliament opinion:** OJ C 12, 16.1.1989; Bull. EC 12-1988, point 2.1.337

Agreed by the Council on 7 October. The aim is to promote free movement of craft on the Community's inland waterway systems.

Bruxelles, le 4 octobre 1991.

NOTE BIO(91) 311 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

433

Conseil transports (Bruno JULIEN)

- Transit alpin

Les Ministres seront appelés à se prononcer sur la place du transit alpin dans l'Espace Economique Européen dans la perspective de la fin des négociations avec les pays de l'EFTA le 21 octobre. Le peu de progrès enregistrés dans la négociation laisse présager que l'ensemble du dossier transport sera versé dans le cadre général de la négociation CEE et que l'aspect transit alpin y constituera un point de blocage majeur.

En effet, les gouvernements autrichien et suisse n'ont pas manifesté d'intérêt pour les dernières propositions de compromis avancées par le Commissaire Van Miert, à savoir :

- pour la Suisse, aller au-delà du nombre de 50 camions et des règles strictes d'attribution de l'exemption à la limite des 28 tonnes en développant la notion d'un "bonus" lié au développement de l'utilisation du transport combiné,

- pour l'Autriche, une réduction du niveau global de pollution légèrement supérieure à 50 % sur une période de l'ordre de 10 années en respectant le principe du statu quo, assortie d'une certaine flexibilité (c'est-à-dire sans réduire le nombre de camions européens transitant actuellement en permettant même le cas échéant une légère augmentation pour faire face aux besoins, si la réduction de la pollution par les transporteurs communautaires va au-delà de l'engagement communautaire). Le Commissaire Van Miert estime qu'un échec serait d'autant plus regrettable que les partenaires ont trouvé une base d'accord pour favoriser le développement du transport combiné et que la Commission a épuisé le mandat de négociation du Conseil en allant au devant des préoccupations environnementales de la Suisse et de l'Autriche et en modifiant pour ceci très sensiblement son offre initiale (couloir de 40 T pour la Suisse, maintien du courant de transit par camions à travers l'Autriche).

- Règlement établissant les règles communes pour les transports internationaux des voyageurs par autocars et par autobus

En dépit de l'arrêt de la Cour de Justice de 1985, aucun progrès n'a encore été réalisé sur la libéralisation du transport de passagers par autobus. La proposition de règlement établissant des règles communes pour le transport des passagers par autobus est devant le Conseil depuis 1987. Cette proposition définit les divers types de services (réguliers, navettes, occasionnels) et prévoit notamment la suppression des autorisations pour les services occasionnels entre Etats membres sans discrimination de nationalité. Lors du dernier Conseil de Juin, M. Van Miert avait fait part de l'irritation et de l'impatience de la Commission face à l'absence de décision du Conseil et laissé planer le doute d'une action à la Cour de Justice.

Le groupe de travail du Conseil a réalisé des progrès en particulier dans la voie de la définition des services à libéraliser. Le Conseil devra apprécier les progrès réalisés et mandater le groupe pour la poursuite de ses travaux pour être en mesure d'arriver à un accord lors du Conseil de Décembre, sous peine de forcer la Commission à saisir la Cour de Justice, ainsi que l'a déjà laissé entendre le Commissaire Van Miert.

- Proposition de règlement sur le cabotage fluvial

Les progrès réalisés sur la voie d'un accord lors du dernier Conseil, permettent d'espérer que le Conseil sera en mesure d'ouvrir le cabotage aux transporteurs communautaires à partir de 1993. Le compromis réalisé lors du Conseil du 21 Juin prévoit que:

- l'accord porte sur le transport de marchandises et de personnes;
- l'Allemagne et la France disposent d'une période intérimaire jusqu'en 1995 au cours de laquelle le cabotage pourra être limité à un certain nombre de parcours.
- la Commission présente un rapport sur les tours de rôle et les tarifs obligatoires.

- Reconnaissance mutuelle des certificats de conduite des bateliers

Ce projet de Directive de 1988 vise à établir les conditions de la libre circulation sur les voies fluviales communautaires en prévoyant la reconnaissance réciproque entre Etats membres des certificats de conduite qu'ils délivrent à leurs bateliers. Un large accord se dessine dans le groupe de travail du Conseil. Toutefois, des réserves subsistent, notamment sur la validité de la patente de batelier du Rhin et sur les connaissances complémentaires des bateliers concernant le transport de marchandises dangereuses. Le Conseil pourrait arriver à un accord lors de cette session.

- Port obligatoire de la ceinture dans les véhicules de moins de 3,5 T

Cette proposition de Directive de 1988 n'a toujours pas été adoptée en dépit de son intérêt pour la sécurité car des Etats membres étaient opposés au principe d'une législation communautaire touchant à la sécurité. Mais ces Etats membres semblent maintenant prêts à accepter des éléments de législation communautaire dans le domaine de la sécurité. Certains Etats membres souhaitent aussi que la Directive puisse couvrir des exemptions nationales, notamment sur la nature des systèmes de retenue obligatoire pour les enfants et les places arrières des véhicules non équipés de ceintures.

- Troisième paquet aérien

La Présidence souhaite simplement arrêter la procédure d'examen du dossier qui constituera la phase finale d'organisation du marché communautaire dans la perspective du marché unique (voir P 49). Le premier débat de fond aura lieu en Décembre et il devrait permettre de dessiner les grandes lignes de l'accord public à finaliser sous Présidence portugaise.

- Acceptation mutuelle des licences dans l'aviation civile

Ce projet de Directive prévoit un système d'acceptation mutuelle des licences entre Etats membres. Il s'agit de la première étape visant à assurer la libre circulation des personnels navigant dans la Communauté. Le projet actuel permettra à un pilote ayant obtenu sa licence dans un Etat membre de ne pas avoir à subir d'épreuves complémentaires pour y exercer son activité. Le Conseil devrait être en mesure d'adopter le texte de la Directive qui constituera un pas décisif vers l'eupéanisation des pilotes civils d'avions. Une deuxième étape sera entreprise avant 1993 pour harmoniser les conditions d'attribution des licences entre les Etats membres.

- Harmonisation des normes techniques dans l'aviation civile

Cette proposition de Directive vise à harmoniser les règles techniques et les procédures relatives à la navigabilité, à l'autorisation d'exploitation et à l'entretien des aéronefs, moteurs et équipements par l'incorporation selon une procédure communautaire de normes communes JAR (Joint Aviation Requirements) élaborées par une organisation (JAA : Joint Aviation Authorities) que certains Etats membres ont mis sur pied sous l'égide de la Commission Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) en vue de réaliser une approche européenne commune en matière de sécurité aérienne.

L'adhésion de tous les Etats membres aux JAA et l'incorporation des JAA dans la législation communautaire permettra d'atteindre un degré de sécurité élevé dans la Communauté et supprimera les entraves actuelles au transfert des aéronefs et des produits aéronautiques. Le Conseil devrait être en mesure de marquer son accord sur le projet de Directive.

- Limitation du bruit des avions

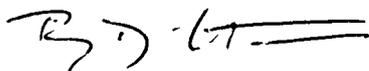
Cette proposition de Directive qui s'inscrit dans le cadre du programme d'action communautaire en matière d'environnement vise à limiter l'exploitation des avions les plus bruyants dits du chapitre 2 (de l'annexe de la Convention de Chicago). Il existe déjà une Directive communautaire qui limite l'adjonction sur les registres des Etats membres d'avions ne pouvant satisfaire aux normes accoustiques du chapitre 3. Dorénavant, il s'agit de limiter à partir de 1995 l'exploitation des avions les plus bruyants du chapitre 2, puis d'interdire à partir de 2002 l'exploitation des avions du chapitre 2.

Ce texte prévoit des dérogations temporaires, notamment pour les pays en voie de développement. Le Conseil pourrait marquer son accord politique pour ce projet qui n'a pas encore reçu l'avis du Parlement.

- Accord aérien avec la Norvège et la Suède

Il s'agit du premier accord aérien négocié avec des pays tiers qui prévoit l'extension des règles communautaires à ces pays (voir IP..). Sur le fond de l'accord, les Etats membres n'ont pas d'objection. Néanmoins, ils souhaitent que la base juridique soit l'article 84 du Traité, tandis que la Commission, estimant qu'il s'agit d'un accord commercial avec un pays tiers, souhaite l'application de l'Article 113 (voir P 57).

Amitiés,
Bruno DETHOMAS



Luxembourg, le 7 octobre 1991.

**NOTE BIO(91) 311 (suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Le Conseil a débuté par l'examen des points aériens. En effet, la Présidente souhaite traiter de manière confidentielle le dossier "transit" lors du déjeuner entre les Ministres tandis que les points "transport routier" et "transport fluvial" seront traités au cours de l'après-midi.

- Acceptation mutuelle des licences de "cockpit crew"

Le Conseil a marqué son accord politique sur ce projet de directive qui sera définitivement adopté en point A lors d'un prochain Conseil. La décision formelle n'a pu être entérinée pour des raisons administratives. Le Commissaire Van Miert, en se félicitant de cet accord qui permettra une circulation plus facile des pilotes dans la Communauté, a tout de même noté que cet accord ne concernait que les pilotes et navigateurs et non pas l'ensemble du personnel navigant comme le souhaitait initialement la Commission. Néanmoins, la Commission fera avant 1993 une proposition sur l'harmonisation des conditions de délivrance des licences de membres de l'équipage afin de concrétiser l'espace unique dans ce domaine dès le 1er janvier 1993.

- Harmonisation des normes techniques dans l'aviation civile

Le Conseil a approuvé ce projet de directive qui permettra à l'ensemble des Etats membres d'adhérer aux JAA (Joint Aviation Authorities) dès 1993 et d'adopter les mêmes normes techniques au secteur de l'aviation civile par le biais d'une procédure communautaire d'adoption des JAR (Joint Aviation Requirements). Ainsi, les aéronefs pourront-ils être transférés d'un Etat membre à l'autre sans avoir à subir des modifications techniques.

- Limitation du bruit des avions

Dans l'attente de l'avis du Parlement sur cette proposition de Directive qui vise à interdire l'exploitation des avions les plus bruyants, la Commission dressera prochainement une liste des avions des PVD qui pourront être exemptés. Ce sujet sera donc reporté à nouveau à l'ordre du jour du prochain Conseil.

- Accord avec la Norvège et la Suède

Le Conseil a marqué son accord avec la Commission sur le fond de ce dossier. Cependant, en raison du désaccord sur la base juridique de ce texte entre la Commission (article 113) et le Conseil (article 84.2), la Présidence a décidé de transmettre le projet au Parlement pour avis en indiquant la différence d'interprétation juridique entre Commission et Conseil. Le Parlement rendra son avis et le sujet sera à nouveau porté à l'ordre du jour d'un prochain Conseil.

Dans les points divers, le Ministre français, M. Quilès, a fait une déclaration au sujet de la décision de la Commission concernant le cas de Havilland. M. Van Miert a pris acte de ses déclarations qu'il transmettra au Collège tout en signalant le caractère collégial des décisions de la Commission et la solidarité de l'ensemble des Commissaires à l'égard des décisions prises en Commission.

M. Van Miert répondant à une question de la délégation danoise a expliqué la philosophie de la Commission en matière d'aides d'Etat dans le secteur de l'aviation civile. Le Commissaire a rappelé que dans l'analyse des cas qui lui étaient soumis, la Commission appliquait de manière pragmatique les recommandations du deuxième memorandum sur l'aviation civile en s'attachant notamment à la viabilité économique des opérations. Le Commissaire soumettra un rapport au Conseil sur l'analyse des aides d'Etat dans le secteur de l'aviation civile au mois de décembre.

En réponse à une question de la délégation belge sur le statut européen de certaines entreprises de transport aérien de fret, le Commissaire Van Miert a indiqué qu'il souhaitait que cet aspect soit abordé dans le cadre de la négociation du troisième paquet aérien (définition des compagnies européennes) et que les facilités accordées à certaines entreprises non européennes soient équilibrées par des accords de réciprocité avec les pays tiers.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS

Bruxelles, le 8 octobre 1991.

**BIO(91) 311 (suite 2 et fin) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno Julien)

Le premier Conseil Transports de la Présidence néerlandaise s'est soldé par un succès puisque le Conseil est parvenu à un accord sur cinq projets de règlements et de directives. Tous ces textes seront adoptés en point A lors de prochains Conseils lorsque les modifications rédactionnelles apportées par le Conseil auront été introduites dans les textes. Outre les deux projets concernant l'aviation civile mentionnés dans la note BIO précédente, les décisions prises concernent :

- Port obligatoire des ceintures de sécurité

Après trois années de discussion, le Conseil a finalement marqué à l'unanimité son accord de principe sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules particuliers et sur les sièges avant des camionnettes et des minibus de moins de 3,5 T. Cette directive devra être transcrite dans le droit national des Etats membres avant le 1er janvier 1993. Elle prévoit que tous les occupants des véhicules portent obligatoirement la ceinture sur les sièges qui en sont équipés (6 Etats membres n'imposaient pas encore le port de la ceinture à l'arrière des véhicules). Les enfants de moins de 12 ans occuperont en priorité les sièges équipés de ceintures qui devront être munis de systèmes de retenues adaptés à leur taille et à leur poids.

Certains Etats membres pourront appliquer des dérogations au port de la ceinture pour les enfants aux places arrières pour les véhicules qui ne sont pas équipés de systèmes particuliers. Bien que cette Directive ait un caractère minimal et qu'elle n'empêche pas les Etats membres d'appliquer des obligations plus strictes (ce que plusieurs d'entre eux ont déjà fait), elle a le mérite de concerner pour la première fois une obligation de sécurité reconnue par l'ensemble des Etats membres alors que certains d'entre eux s'étaient jusqu'ici farouchement opposés à la reconnaissance d'une compétence communautaire dans ce domaine. Il s'agit donc d'un premier pas important qui sera suivi de plus d'effets si un texte communautaire exige dorénavant la mise en place de ceintures de sécurité à toutes les places dans les véhicules communautaires.

- Cabotage sur les voies navigables

Le projet sur lequel il y avait déjà un large accord de principe lors du dernier Conseil (la réalisation définitive du cabotage en Allemagne et en France sera accomplie en 1995) a été adopté. Il faut noter que les Etats membres pourront exceptionnellement déroger à la règle de nationalité des exploitants pour des non communautaires, mais après consultation de la Commission qui s'assurera de la défense de la préférence communautaire. Le texte de ce règlement prévoit que lors du cabotage, c'est la législation en vigueur dans l'Etat membre d'accueil qui s'appliquera en ce qui concerne les principales dispositions à suivre (tarifs, prescriptions techniques, police, fiscalité, temps de repos...). Le règlement entrera en application le 1er janvier 1993.

- Reconnaissance mutuelle des certificats de conduite pour la navigation intérieure

Les Etats membres devront avoir arrêté avant le 1er janvier 1993 la reconnaissance des certificats de navigation sur les voies d'eau délivrés par les autres Etats membres suivant une liste de certificats annexés à la Directive. La patente de batelier du Rhin sera valable pour toutes les voies d'eau de la Communauté à caractère maritime. La Directive prévoit que la Commission fasse avant fin 1993 une proposition pour arrêter des dispositions communes relatives à la conduite des bateaux et que le Conseil adopte les dispositions avant la fin 1994.

Un autre projet a été examiné par le Conseil, il s'agit des :

- Transports internationaux des voyageurs par autocars et autobus

Après un tour de table sur le projet de libéralisation des transports de passagers par route, les Ministres ont constaté que des progrès avaient été accomplis. Toutefois, les problèmes subsistent, notamment en matière de définition des transports réguliers et occasionnels. Le Conseil a donc renvoyé le projet au groupe de travail dans la perspective d'un accord au Conseil au mois de décembre.

Les débats sur le transit routier en Autriche et en Suisse se sont déroulés en session restreinte. La Présidence a fait état des derniers développements à la suite d'une réunion samedi dernier avec les Ministres des pays tiers concernés. Le Commissaire Van Miert a déclaré à l'issue du Conseil que la Commission était satisfaite des progrès accomplis sur ce dossier au Conseil, que l'on "y voyait maintenant plus clair sur les perspectives" mais qu'il restait encore des éléments à discuter. La Présidente du Conseil a aussi fait preuve d'optimisme estimant qu'un accord pourrait être acquis et transmis aux Ministres des Affaires étrangères le 21 octobre. Toutefois, en raison de la sensibilité du sujet, aucune information n'a été révélée sur la nature des discussions en cours. Le Conseil a renouvelé son mandat de négociation à la Commission jusqu'au 21 octobre, date à laquelle un Conseil extraordinaire pourrait avoir lieu en marge du Conseil sur l'EEE pour faire le bilan des négociations qui se poursuivront à un rythme très accéléré dans les prochains jours.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS

