

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Brussels, October 1980

SCHEDULED INTER-REGIONAL AIR SERVICES: MORE FLEXIBLE
AUTHORIZATION PROCEDURES FOR NEW SERVICES PROPOSED

The Commission, on the initiative of Mr. Burke, has approved a proposal for a Council regulation aimed at introducing more flexible procedures for authorizing scheduled inter-regional air services of passengers, mail and cargo between Member States.¹ The "Possible improvement of interregional air services" was on the priority list of air transport subjects which the Council of Ministers decided in June 1978 merited further examination in a Community context. In December 1979 the Council invited the Commission to present concrete proposals in this sector following its debate on the Commission's Memorandum on air transport of July 1979.

Main Aims

Basically, the new proposal aims at creating a Community-wide set of rules for the authorization of air transport routes across Community frontiers outside of the main trunk routes which already link capitals and the major provincial airports. It should be made clear, therefore, that the purpose of the proposal is not to design a Community network of routes but rather to create a regulatory framework within which airlines could operate in an innovative way if they considered such services to be commercially interesting. Such a regulatory framework should also contribute to regional development in the Community as it has been shown that availability of air services is in many cases a major consideration in business decisions whether or not to choose a site in an outlying region for setting up a new industrial plant.

Measures envisaged

The principal measures envisaged for the new authorization system would:

- 1) permit airlines to obtain more easily traffic rights on routes which they consider can be operated profitably and thereby to establish supplementary services to the trunk services;
- 2) provide objective criteria for use by public authorities which are asked to authorize a service;
- 3) set up criteria for tariff levels;
- 4) set up a rapid authorization procedure and an arbitration procedure to resolve conflicts;
- 5) provide consumers with more direct means of expressing their views on the operation of the system.

Air services covered by the proposal

The proposed regulation lays down the criteria for deciding what air services and what routes shall be covered by its provisions.

As regards length of stages, these must be at least 200 kilometres except where natural obstacles such as sea or mountains allows a substantial time saving in air transport compared to surface transport in which case the distance of the stages may be less. The aircraft to be used must have a capacity of less than 130 seats.

¹ COM(80)624

The air service envisaged must be a scheduled one with a guaranteed regularity. To qualify as an inter-regional service, the air service must be between two or more airports in the Community (purely domestic services are, of course, excluded) of category 1 and 3, 2 and 2, 2 and 3, and 3 and 3. The corresponding airport classification is annexed to this note. Briefly, the system is devised to exclude services between the principal airports in the Member States (Category 1) and between the principal airports and those secondary airports which handle a certain percentage of international traffic (Category 2). All other airports are by definition in Category 3.

Authorization procedures

Under the existing bilateral system, air services between Community countries have to be approved by both countries but the authorities concerned do not have to abide by any Community-wide criteria if they decide to refuse permission for the setting up of a service. Under the proposed regulation, permission could only be refused for precise reasons which are clearly set out. These reasons would include dissatisfaction by the country where the service starts with the economic and technical viability of the air company concerned or the service in question. The other countries on the route of the proposed service can object on the grounds that the airports to be used are inadequate or if there are any air traffic control problems or if the fares proposed do not meet certain criteria which would ensure that they have a sound economic basis for that particular service.

Disputes procedure

The Member States concerned would have four months to authorize or refuse an application to set up an inter-regional service. In the case of a dispute, the parties concerned should try and reach a settlement between themselves within three months. If this is not possible, the case can be referred to the Commission which will then carry out consultations with the parties involved and, if needs be, with outside bodies, before giving its decision within five months of having received the petition.

Consumers' interest

The proposal provides for an Air Transport Users Committee in each Member State to give its views at least once a year on matters relating to the inter-regional air services. The Commission would also convene representatives of these committees periodically for an exchange of views at Community level.

AIRPORT CLASSIFICATION		
COUNTRY	AIRPORT	AIRPORT CATEGORY
<u>BELGIUM</u>	Bruxelles-Zaventem	1
<u>DENMARK</u>	København-Kastrup	1
<u>FRANCE</u>	Paris-C.D.G.	1
	Paris-Orly	1
	Paris-Bourget	1
	Marseille-Marignane	2
	Nice-Côte d'Azur	2
	Lyon-Satolas	2
	Bâle-Mulhouse	2
<u>GERMANY</u>	(Fed. Rep.)	
	Frankfurt	1
	Düsseldorf	1
	München	2
	Hamburg	2
	Stuttgart	2
	Köln/Bonn	2
<u>GREECE</u>	Athinaí	1
	Thessaloniki	2
<u>IRELAND</u>	Dublin	1
	Shannon	2
<u>ITALY</u>	Roma Fiumicino	1
	Roma-Ciampino	1
	Milano-Linate	1
	Milano-Malpensa	1
	Napoli Capodichino	2
	Venezia Tessera	2
	Rimini	2
	Catania Fontanarossa	2

AIRPORT CLASSIFICATION		
COUNTRY	AIRPORT	AIRPORT CATEGORY
<u>LUXEMBURG</u>	Luxemburg	1
<u>NETHERLANDS</u>	Amsterdam-Schiphol	1
<u>UNITED KINGDOM</u>	London-Heathrow	1
	London-Gatwick	1
	Manchester	2
	Luton	2
	Birmingham	2
	Glasgow	2
<u>All other airports:</u>		3

TALSMANDENS GRUPPE
SPRECHERGRUPPE
SPOKESMAN'S GROUP
GROUPE DU PORTE-PAROLE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER

**INFORMATION
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE**

Bruxelles, octobre 1980

**SERVICES AERIENS REGULIERS : PROPOSITION D'INSTAURER
DES PROCEDURES PLUS SOUPLES CONCERNANT L'AUTORISATION
DE NOUVEAUX SERVICES**

La Commission, sur proposition de M. Burke, a adopté un projet de règlement du Conseil qui vise à instaurer des procédures plus souples pour l'autorisation de services aériens réguliers de passagers, de courrier et de marchandises entre Etats membres.(1) Le point "Améliorations pouvant être apportées aux services interrégionaux" faisait partie de la liste de sujets prioritaires dans le domaine du transport aérien, arrêtée par le Conseil de ministres en juin 1978, qui méritaient un examen plus approfondi dans le contexte communautaire. En décembre 1979, le Conseil, après avoir eu un échange de vues sur le Mémoire de la Commission de juillet 1979 consacré aux transports aériens, a invité la Commission à lui soumettre des suggestions concrètes dans ce domaine.

Principaux objectifs

Le nouveau projet vise essentiellement à mettre en place une série de règles à l'échelon communautaire pour l'autorisation de services de transports aériens hors des principales routes aériennes reliant actuellement les capitales et les grands aéroports de province. Le tout n'est donc pas de définir un réseau communautaire de routes mais plutôt de créer un cadre réglementaire à l'intérieur duquel les compagnies aériennes pourraient agir d'une manière novatrice si elles considèrent que ces services sont intéressants sur le plan commercial. Ce cadre réglementaire devrait également favoriser le développement régional à l'intérieur de la Communauté dans la mesure où on a pu constater que la disponibilité d'un service aérien constitue bien souvent un critère important quand il s'agit de décider du choix d'un site pour construire une nouvelle unité industrielle dans une région éloignée.

Mesures envisagées

Les principales mesures envisagées dans le cadre du nouveau système d'autorisation :

1. permettraient aux compagnies aériennes d'obtenir plus aisément des droits de trafic sur les routes qui, d'après elles, peuvent être exploitées de manière rentable et ainsi d'établir des services venant s'ajouter aux services aériens traditionnels;
2. constitueraient des critères objectifs à l'usage des pouvoirs publics qui délivrent les autorisations de création d'un service;
3. fixeraient des critères pour le niveau des tarifs;
4. établiraient une procédure d'autorisation rapide et une procédure d'arbitrage en cas de conflit;
5. donneraient aux consommateurs plus de moyens directs pour exprimer leurs points de vue sur le fonctionnement du système.

Services aériens visés par le projet

Le projet de règlement fixe les critères de détermination des routes et des services aériens auxquels celui-ci sera applicable.

Le parcours doit avoir 200 km au minimum sauf lorsque le transport aérien permet un gain de temps substantiel comparé aux transports de surface en raison d'obstacles naturels tels que la mer ou les montagnes. La capacité de l'aéronef doit être inférieure à 130 places.

Le service aérien doit être un service régulier. Pour être reconnu comme service interrégional, il faut qu'il s'agisse d'un service effectué entre deux ou plusieurs aéroports de la Communauté (à l'exclusion évidemment des services purement intérieurs) de catégorie 1 et 3, 2 et 2, 2 et 3 ainsi que 3 et 3. La classification des aéroports correspondants est jointe en annexe à la présente note. Succinctement, on peut dire que le système est conçu de manière à exclure les services entre les principaux aéroports dans les Etats membres (catégorie 1) ainsi qu'entre les principaux aéroports (catégorie 1) et les aéroports secondaires par lesquels transite un pourcentage donné du trafic international (catégorie 2). Tous les autres aéroports relèvent par définition de la catégorie 3.

Procédures d'autorisation

Dans le système bilatéral actuel, les services aériens entre deux pays de la Communauté doivent recevoir la double approbation. De plus, les autorités concernées ne doivent se soumettre à aucun critère au niveau communautaire en cas de refus. Dans le cas du projet de règlement, une autorisation ne peut être refusée que pour des raisons bien précises et clairement définies. Parmi celles-ci, il convient de citer le cas du pays, où se situe le point de départ du service, qui a des doutes sur la viabilité économique et technique de la compagnie aérienne concernée ou le service en question. Les autres pays qui se trouvent sur la route du service pour lequel une demande d'exploitation a été introduite peuvent refuser celle-ci parce que les aéroports concernés sont inadaptés ou s'il existe des problèmes de contrôle du trafic aérien ou parce que les tarifs proposés ne remplissent pas certains critères garantissant une base économiquement solide pour ce service.

Procédure en cas de litige

Les Etats membres concernés auraient quatre mois pour autoriser ou refuser une demande de création de service interrégional. En cas de litige, les parties intéressées devraient tenter de régler le différend dans un délai de trois mois. En cas d'impossibilité d'aboutir à un accord, le différend pourra être soumis à la Commission. Celle-ci consultera les parties intéressées et, le cas échéant, des organismes tiers, avant de faire connaître sa décision dans un délai de cinq mois après réception de la requête.

Intérêt des consommateurs

Le projet prévoit la consultation dans chaque Etat membre, une fois par an au moins, d'un comité d'usagers du transport aérien afin que ceux-ci puissent donner leur avis sur des questions relatives aux services aériens interrégionaux. Des représentants de ce comité seraient également convoqués périodiquement par la Commission pour un échange de vues au niveau communautaire.

CLASSIFICATION DES AEROPORTS

PAYS	AEROPORT	CATEGORIE DES AEROPORTS
<u>BELGIQUE</u>	Bruxelles-Zaventem	1
<u>DANEMARK</u>	København-Kastrup	1
<u>FRANCE</u>	Paris-C.D.G.	1
	Paris-Orly	1
	Paris-Bourget	1
	Marseille-Marignane	2
	Nice-Côte d'Azur	2
	Lyon-Satolas	2
	Bâle-Mulhouse	2
<u>ALLEMAGNE</u>	(Fed. Rep.)	
	Frankfurt	1
	Düsseldorf	1
	München	2
	Hamburg	2
	Stuttgart	2
	Köln/Bonn	2
<u>GRECE</u>	Athinaï	1
	Thessaloniki	2
<u>IRLANDE</u>	Dublin	1
	Shannon	2
<u>ITALIE</u>	Roma Fiumicino	1
	Roma-Ciampino	1
	Milano-Linate	1
	Milano-Malpensa	1
	Napoli Capodichino	2
	Venezia Tessera	2
	Rimini	2
	Catania Fontanarossa	2

- 2 -

CLASSIFICATION DES AEROPORTS

PAYS	AEROPORT	CATEGORIE DES AEROPORTS
<u>LUXEMBOURG</u>	Luxemburg	1
<u>PAYS-BAS.</u>	Amsterdam-Schiphol	1
<u>ROYAUME UNI</u>	London-Heathrow	1
	London-Gatwick	1
	Manchester	2
	Luton	2
	Birmingham	2
	Glasgow	2
Tous les autres aéroports:		3