



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

**INFORMATIO
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
INFORMATION MEMO**

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

Brussels, June 1979

HOW AIR TRANSPORT SERVICES WITHIN THE COMMUNITY CAN BE IMPROVED AND DEVELOPED (1)

The Commission on the initiative of Mr Burke and Mr Vouel and in conjunction with Mr. Davignon has approved a memorandum to the Council on air transport services within the Community. The Commission believes that the time is ripe for a series of initiatives which will further develop Community air transport to suit modern conditions and thus take advantage of recent important changes in civil aviation on a world scale. It is hoped that this development will be for the mutual benefit of both passengers and the airlines.

The Commission's memorandum sets out the basic objectives of a future policy for improving the market structure of Community air transport services and suggests a number of measures for implementing these aims in the short and medium term. Annexed to the memorandum is an analysis of the present market structure of air transport in the Community which provides the background for the Commission's new policy initiatives. The memorandum is designed to stimulate a dialogue among the Community institutions by means of radical suggestions to improve the scope for innovation in Community air services thus opening the way for specific action in accordance with the appropriate articles of the EEC Treaty.

Objectives and implementing measures

The memorandum suggests four broad objectives for improving air transport services in the Community aimed at meeting the interests of the users, the airlines, the workers and the general public while taking account of the overall aims of the Community:

Users

- a network of air routes as complete as possible accompanied by efficient services and at prices as low as possible without discrimination;

Airlines

- financial soundness for the airlines, a diminution of their costs of operation and an increase in their productivity;

Staff

- safeguarding the interests of airline workers in the general context of social progress including elimination of obstacles to free access to employment;

General public

- improvements in conditions of life for the general public especially in the areas of protection of human life and the environment (e.g. noise of aircraft), regional development, rational use of energy etc.

These objectives take account of the fact that the structure of air transport in the Community, and indeed throughout the world, is dominated by an extensive government influence over bilateral agreements, routes, tariffs and capacity. This means that direct competition on fares and tariffs is limited for scheduled air transport but price competition does exist to a large extent from other forms of air transport and other modes of transport (road, sea, rail).

The Community could have a direct interest in encouraging higher productivity in air transport and the possibility of lower tariffs. This could be through the introduction of a certain number of competitive elements and openings for innovation.

Measures for short and medium-term action

The memorandum also lists a series of measures for short and medium-term action for achieving the four objectives set out above.

1. Lower fares and more flexibility of services

The Commission suggests that as an initial step the Member States should ask the airlines to introduce travel arrangements permitting a reduction of tariffs on the most important air routes, preferably in a multilateral framework. These arrangements could provide for:

- the introduction of a third class fare;
- special fares for a limited number of seats on condition that the fare is paid in advance and is not refunded or only partly refunded if the passenger decides to postpone his flight;
- a basic no-frills point-to-point ticket for which additional services could be purchased such as reservation, interchangeability etc.;
- the offer of a specified percentage of weekly capacity available on certain routes at a fare not exceeding 50% or 60% of the economy class fare;
- a European roundtrip ticket;
- general implementation of standby tariffs.

In Community arrangements it should be envisaged that if airlines show reticence to introduce these reduced tariffs, the governments responsible should allow the establishment of a limited number of services with such tariffs by other operators on the routes in question.

Again a radical means of opening the way for innovation in scheduled air services between the Community countries might be arrangements to allow an airline of a Community country which was prepared in its own commercial judgement and with the consent of the licencing authorities of its own country, to introduce new links with another country or to offer services of a new type (accompanied by fare and marketing innovation). The receiving Community country should not after a certain period for consultation be able to refuse permission.

Under the heading of "increased flexibility", the Commission is also examining possible steps for the development of new cross-border services connecting a larger number of regional centres in the Community countries. In the area of non-scheduled services (charters etc.), it is hoped to find ways of extending their scope and removing obstacles thus increasing the range of cheap travel opportunities available.

2. Competition rules

The Commission at present lacks the practicable means to ensure that the airlines regularly and effectively comply with the rules of competition which apply to air transport. In this sector, however, there is no regulation as there is for other industries providing for an investigations procedure and penalties for conduct causing distortion of competition. To improve this situation, the Commission intends to propose the adoption by the Council of an appropriate implementing regulation.

The regulation would facilitate the investigation of restrictive practices or abuse of dominance on air transport markets where there is little or no State intervention. As regards air services affected in various degrees by State intervention, the Commission's endeavour to bring greater flexibility into the structure of civil aviation will correspondingly broaden the scope for competitive conduct on the part of both airlines and States.

Other measures which could be taken under the heading of "lower fares and more flexibility" include a common approach to coordination of State aids for airlines, respect for the principle of right of establishment in the air transport sector, the stabilising of exchange rates used in establishing air fares and a compensation scheme for passengers affected by overbooking by airline companies.

3. Measures to reduce operational costs of airlines

Under this heading, the Commission intends to promote the simplification of procedures and documents used in international air freight transport especially in the framework of the programmes for the achievement of customs union and fiscal harmonisation. Further possibilities for cost savings by airlines lie in the field of technical standard harmonisation for aircraft and work has already started in this sector.

4. Action affecting staff

The Commission has initiated a comparative study on working conditions in the air industry within the Community and will decide on what action to take in the light of the results of the study. Steps will also be taken to bring about the mutual recognition of qualifications of aircrews and ground staff.

5. External relations

The Commission believes that it is important to identify in good time the problems of common interest which could arise in relations between Member States and third countries in air transport. This is why it intends to propose that the Council sets up a consultation procedure between Member States and the Commission on air transport questions dealt with in international organisations and on negotiations with third countries.

Implications for the aerospace industry

An increased activity of air transport should give rise to additional demands for aircraft of which the European aircraft industry should be able to take advantage. The Commission seeks to encourage and support research important for the development of new aircraft. It will also stimulate contacts between the airlines and the manufacturers to allow the industry to benefit from the operating experience of the airlines and their future requirements.

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

INFORMATION
INFORMATORIUM
INFORMATION MEMO

NOTE D'INFORMATION
NOTA D'INFORMAZIONE
TER DOCUMENTIE

Bruxelles, juin 1979

COMMENT LES SERVICES DU TRANSPORT AERIEN A L'INTERIEUR DE LA COMMUNAUTE PEUVENT-ILS
ETRE AMELIORES ET DEVELOPPES (1)

L'initiative de M. Burke et de M. Vouel, en liaison avec M. Davignon, la Commission a approuvé un memorandum au Conseil sur la façon d'améliorer et de développer les services de transport aérien à l'intérieur de la Communauté. La Commission estime que le moment est propice pour une série d'actions qui permettront de développer encore les transports aériens de la Communauté et de les adapter aux conditions modernes en vue de tirer parti des importants changements qui sont survenus récemment dans l'aviation civile à l'échelle mondiale. Ce développement se réalisera au profit aussi bien des passagers que des compagnies.

Le memorandum de la Commission fixe les objectifs fondamentaux de la future politique d'amélioration des structures du marché pour les services de transport aérien de la Communauté et propose un certain nombre de mesures pour la mise en oeuvre de ces objectifs à court et moyen terme. Le memorandum est accompagné d'une analyse de la structure actuelle du marché des transports aériens dans la Communauté, sur laquelle la Commission fonde ses nouvelles initiatives. Le memorandum est destiné à stimuler le dialogue entre les institutions de la Communauté en formulant des propositions radicales pour améliorer les possibilités d'innovation des services aériens de la Communauté et en ouvrant ainsi la voie à une action spécifique conformément aux articles du traité de la CEE en la matière.

Objectifs et mesures de mise en oeuvre

Le memorandum propose quatre grands objectifs pour améliorer les services du transport aérien dans la Communauté visant à répondre aux intérêts des usagers, des compagnies, du personnel et de la collectivité, en tenant compte des objectifs généraux de la Communauté:

Usagers

- réseau aussi complet que possible de lignes aériennes accompagnées de services efficaces, aux prix les plus bas possibles, sans discrimination;

Compagnies aériennes

- équilibre financier des compagnies, diminution de leurs coûts d'exploitation et augmentation de leur productivité;

Personnel

- sauvegarde des intérêts du personnel des compagnies aériennes dans le contexte général du progrès social, notamment suppression des obstacles au libre accès à l'emploi;

Collectivité

- amélioration des conditions de vie de la collectivité, notamment dans les zones de protection de la vie humaine et de l'environnement (par exemple bruit des aéronefs), développement régional, utilisation rationnelle de l'énergie, etc.

Ces objectifs tiennent compte du fait que la structure des transports aériens dans la Communauté et dans le monde est dominée largement par l'influence qu'exercent les

-2-

Gouvernements sur les accords bilatéraux, des itinéraires, des tarifs et des capacités. Cela implique que la concurrence directe sur les prix et tarifs est limitée pour les transports aériens des lignes régulières mais que la concurrence en matière de prix émane dans une large mesure d'autres formes de transport aérien et d'autres modes de transports (route, mer, chemins de fer).

La Communauté pourrait avoir intérêt à faire jouer dans le système des transports aériens une tendance au renforcement de la productivité et, par conséquent, à la réduction des prix en y introduisant certains éléments de concurrence et en y faisant place à l'innovation.

Mesures pour les actions à court et moyen terme

Le memorandum énumère également une série de mesures pour les actions à court et moyen terme en vue de la réalisation des quatre grands objectifs susmentionnés.

1. Tarifs moins élevés et plus grande flexibilité des services

La Commission propose qu'une première mesure pourrait être examinée avec les Etats membres en vue de faire introduire par les compagnies aériennes, de préférence dans un cadre multilatéral, des formules de voyage permettant une réduction des tarifs sur les relations de trafic les plus importantes. Ces formules pourraient prévoir:

- L'introduction d'une troisième classe;
- L'introduction de tarifs spéciaux pour un certain pourcentage de la capacité offerte, à condition que le prix soit payé à l'avance et ne soit pas remboursable ou ne soit remboursable qu'en partie, si le passager décide de retarder son voyage.
- L'introduction d'un billet basse saison d'un point à un autre en plus duquel on pourrait acheter des services supplémentaires tels que la réservation, l'interchangeabilité, etc.:
- L'offre d'un pourcentage déterminé de la capacité hebdomadaire disponible sur les parcours en question à un tarif n'excédant pas 50 ou 60% du tarif de la classe économique;
- L'introduction d'un billet circulaire en Europe;
- L'application générale des tarifs d'attente.

Les dispositions communautaires devraient prévoir que si les compagnies aériennes refusaient d'introduire ces tarifs réduits, les gouvernements responsables devraient autoriser la création d'un nombre limité de services au même tarif par d'autres exploitants sur ces mêmes lignes.

De plus, un moyen radical qui pourrait être pris en considération pour innover des services aériens réguliers entre les pays de la Communauté, pourrait résulter d'accords stipulant que si une compagnie aérienne d'un pays de la Communauté proposait, en accord avec les autorités qui délivrent les licences dans le pays où elle exerce, d'introduire de nouvelles lignes vers des points d'un autre pays de la Communauté ou d'offrir des services d'un type nouveau (avec des innovations en matière de tarifs et de politique commerciale), l'Etat membre ne devrait pas pouvoir refuser après une certaine période de consultation, l'autorisation d'effectuer le service proposé.

Sous la rubrique "flexibilité accrue", la Commission examine également les mesures éventuelles en vue de développer de nouveaux services internationaux reliant un plus grand nombre de centres régionaux dans les pays de la Communauté. Dans le domaine des services non réguliers (charters, etc.) elle espère trouver les moyens d'étendre leur portée et d'éliminer les obstacles et par conséquent d'accroître l'éventail des voyages à bas prix disponibles.

2. Règles de concurrence

La Commission ne dispose pas actuellement des moyens pratiques pour assurer que les compagnies aériennes respectent régulièrement et effectivement les règles de concurrence qui s'appliquent aux transports aériens. Dans ce secteur, cependant, il n'y a pas de règlements analogues à ceux qui existent pour d'autres industries et qui prévoient une procédure d'enquête et des sanctions pour les conduites entraînant une distorsion de concurrence.

En vue d'améliorer cette situation, la Commission a l'intention de proposer l'adoption par le Conseil d'un règlement d'application approprié.

Le règlement faciliterait les enquêtes sur les pratiques restrictives ou les abus de position dominante sur les marchés du transport aérien où il y a peu ou pas d'intervention d'Etat. En ce qui concerne les services aériens affectés à divers degrés par l'intervention de l'Etat, les efforts de la Commission en vue d'introduire une plus grande flexibilité dans les structures de l'aviation civile élargira en conséquence le champ ouvert à la conduite concurrentielle de la part aussi bien des compagnies aériennes que des Etats.

Les autres mesures qui pourraient être prises sous la rubrique "tarif réduit et plus grande flexibilité" comprennent une approche commune de la coordination des aides accordées par les Etats aux compagnies aériennes, le respect du principe du droit d'établissement dans le secteur du transport aérien, la stabilisation des taux de change utilisés pour l'établissement des tarifs aériens et un plan de compensation pour les passagers victimes de la surréservation des compagnies aériennes.

3. Mesures destinées à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes

Sous cette rubrique, la Commission a l'intention de promouvoir une simplification des procédures et des documents utilisés dans le transport aérien international du fret, notamment dans le cadre des programmes pour la réalisation de l'union douanière et de l'harmonisation fiscale. D'autres possibilités de réduction des coûts par les compagnies aériennes sont offertes par le domaine de l'harmonisation des normes techniques des aéronefs et les travaux ont déjà commencé dans ce secteur.

4. Action concernant le personnel

La Commission a commencé une étude comparative sur les conditions de travail dans l'industrie du transport aérien dans la Communauté et décidera des actions à entreprendre sur la base des résultats de cette étude. Des mesures seront également prises pour introduire la reconnaissance mutuelle des licences du personnel navigant et du personnel au sol.

5. Relations extérieures

La Commission estime qu'il est important de définir en temps voulu les problèmes d'intérêt commun qui pourraient se poser dans les relations entre les Etats membres et les pays tiers en matière de transport aérien. C'est pourquoi elle a l'intention de proposer que le Conseil mette en place une procédure de consultation entre les Etats membres et la Commission sur les questions de transport aérien traitées dans les organisations internationales et au sujet des négociations avec les pays tiers.

Implications pour l'industrie aérospatiale

L'accroissement de l'activité de transport aérien devrait entraîner une demande supplémentaire d'aéronefs, dont l'industrie aéronautique européenne devrait être en mesure de tirer parti. La Commission s'efforce d'encourager et de soutenir la recherche importante pour le développement de nouveaux aéronefs. Elle encouragera également les contacts entre les compagnies aériennes et les constructeurs en vue de permettre à l'industrie de bénéficier de l'expérience des compagnies aériennes en ce qui concerne l'aspect opérationnel et leurs futurs besoins.