



PRESS RELEASE

8701/93 (Presse 152)

1687th Council meeting

- TRANSPORT -

Brussels, 28 September 1993

President: Mr Guy COEME,
Deputy Prime Minister,
Minister for Transport
of the Kingdom of Belgium

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

Belgium:

Mr Guy COEME

Deputy Prime Minister, Minister
for Transport, Public Undertakings and
Public Building**Denmark:**

Mr Helge MORTENSEN

Minister for Transport

Germany:

Mr Matthias WISSMANN

Federal Minister for Transport

Greece:

Mr Jean CORANTIS

Deputy Permanent Representative

Spain:

Mr José BORRELL

Minister for Public Works and Transport and
Communications**France:**

Mr Bernard BOSSON

Minister for Transport

Ireland:

Mr Brian COWEN

Minister for Transport

Italy:

Mr Raffaele COSTA

Minister for Transport

Luxembourg:

Mr Robert GOEBBELS

Minister for Transport

Netherlands:

Mrs Hanja MAIJ-WEGGEN

Minister for Transport and Public Works

Portugal:

Mr Joaquim FERREIRA DO AMARAL

Minister for Public Works, Transport and
Communications

Mr Jorge ANTAS

State Secretary for Transport

Mr Carlos LOUREIRO

State Secretary for the Interior

United Kingdom:

Mr John MacGREGOR

Secretary of State for Transport

The Earl of Caithness

Minister of State, Department of Transport

o

o o

For the Commission:

Mr Abel MATUTES

Member

TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK**- NETWORK MASTERPLANS**

Further to the contacts between the Presidency, the Commission and the European Parliament, the Council, pending the Opinions of the European Parliament, held an exchange of views on the draft Decisions concerning the creation of trans-European networks in the road, combined transport and inland waterway sectors.

At the close of this exchange of views, the Council asked the Presidency and the Commission to continue the contacts with the European Parliament and to inform it of the outcome of its deliberations.

The Council hoped that the contacts would persuade the European Parliament to deliver its Opinions at its plenary session in October, thus enabling the Council to adopt the decisions promptly.

The network masterplans form part of the completion of the single market and are the Community's contribution to the establishment and development of trans-European networks.

The purpose of Community action in this sphere is to promote the interconnection and interoperability of national networks and access to such networks, bearing in mind the need to link island, landlocked and peripheral regions with the central regions of the Community.

The adoption of the masterplans is particularly important as they are the principal means of setting up the trans-European networks, and identify projects of Community interest which may qualify for Community financial support.

LAND TRANSPORT**- ROAD SAFETY**

The Council held a policy debate on a road-safety action programme and on a proposal for a decision on the creation of a Community database on road accidents.

In its communication, the Commission outlines an action programme for the short and medium term, largely based on a report drafted in April 1992 by a high-level group composed of representatives of the Member States.

In the light of its debate, the Council will discuss the matter again, with a view to adopting practical conclusions, at its meeting in November 1993.

- TAXATION OF ROAD TRANSPORT/GOODS CABOTAGE BY ROAD

The Council recorded its agreement on the legislative texts of the Directives on the harmonization of road transport taxation and of the Regulation concerning the arrangements for goods cabotage by road, following the conclusions adopted on these matters in June 1993 (see Press Release No 7345/93 (Presse 107)).

The text on the taxation of road transport includes provisions relating to the harmonization of vehicle taxation, the charging of tolls and user charges and the possibility of creating regional user charge systems (regional vignette). The road cabotage system introduced by the Regulation provides for the liberalization of these activities, following a transitional period,

from 1 July 1998.

The draft Directive on taxation will be forwarded to the Ecofin Council for adoption at a forthcoming Council meeting at the same time as the Regulation on cabotage.

AIR TRANSPORT

- COMPUTERIZED RESERVATION SYSTEMS

The Council reached agreement in principle on the amendment of Regulation No 2299/89 on a code of conduct for computerized reservation systems (CRS) with a view to improving competition between air carriers and between computerized reservation systems, providing users with better information.

The amended provisions of the Regulation will be formally adopted shortly, once the text has been finalized.

These provisions, which are to enter into force one month following their publication in the Official Journal, provide in particular that:

- CRS parent carriers shall communicate information to other computerized reservation systems on request;
- air carriers which own computerized reservation systems must meet the requirements of non-discrimination vis-à-vis other carriers in respect of information displayed on their own computer system.

Provision is made for (separation of internal and external services) (technical de-hosting) and for the legal separation of CRS vendors from parent airline companies (legal de-hosting),

under certain conditions, in the amendments to be incorporated in the Regulation.

o

o o

The Council heard Commissioner Matutes present a recommendation for a decision to open negotiations with Switzerland in the fields of road and air transport together with a draft negotiating brief.

After an exchange of views, the Council decided that it was necessary to define its position in the light of the guidelines to be issued by the General Affairs Council on 4 and 5 October on the Community's relations with Switzerland. The Transport Council will examine the matter in detail at its meeting on 29 November.

Commissioner Matutes also submitted to the Council a proposal for a Directive establishing the fundamental principles governing the investigation of aviation accidents and incidents and reported on the situation of transport to and from Greece.

MISCELLANEOUS DECISIONS**FISHERIES****Agreement between the EEC and Argentina**

With the United Kingdom delegation abstaining, the Council adopted the Regulation concluding the Fisheries Agreement between the Community and the Argentine Republic, initialled in Buenos Aires on 30 November 1992.

The European Parliament having given its Opinion, the Agreement, which is applicable for a period of five years with the possibility of an automatic two-year extension, will enter into force on the day of notification of completion of the ratification procedures by the parties.

This agreement, the first between the Community and a Latin American country on fisheries, provides, in addition to the usual provisions on catches and financial compensation, for the creation of joint enterprises, establishment of companies in Argentina using European capital and joint ventures between Community and Argentinian shipowners and for the granting of trade concessions to promote the supply of Argentinian fishery products on the Community market.

The Community and Argentina will also co-operate in the scientific and technical fields to promote conservation, rational exploitation of resources and a balanced development of the sector.

Annual fishing opportunities total 120 000 tonnes of merluccius hubbsi, 130 000 tonnes of other species (mainly Patagonian grenadier, Patagonian rock cod and squid) and 10% by-catches.

The amount of Community funds estimated necessary for the agreement's implementation over the five-year period totals ECU 162,5 million including ECU 28 million earmarked for scientific programmes and other specific projects such as the improvement of port facilities and the organization of vocational and technical training projects in the Argentinian fisheries sector.

EEC/Seychelles Protocol

The Council adopted the Regulation on the conclusion of the Protocol defining, for the period 18 January 1993 to 17 January 1996, the fishing opportunities and the financial contribution provided for by the Agreement between the Community and the Republic of Seychelles.

Under this Protocol, and in accordance with the agreement between the two parties signed in Brussels on 28 October 1987, licences to fish simultaneously in Seychelles waters will be granted to 40 ocean-going tuna seiners for a period of three years. Furthermore, fishing licences may also be granted for tuna trollers and surface tuna longliners not exceeding 18 metres length overall.

The financial compensation provided by the Community for the Protocol's duration is fixed at ECU 6 900 000. This contribution corresponds to a catch of 46 000 tonnes of tuna per year in Seychelles waters. The Community will also contribute ECU 2 700 000 towards the financing of scientific programmes in the region of the Indian Ocean surrounding the Seychelles islands.

ANTI-DUMPING

The Council adopted by a qualified majority the Regulation imposing a definitive anti-dumping duty on imports of ferro-chrome with a carbon content by weight of maximum 0,5% (low carbon ferro-chrome) falling within CN Codes 7202 49 10 and 7202 49 50 originating in Kazakhstan, Russia and Ukraine. This duty will amount to ECU 0,31 per kilogram net.

Bruxelles, le 27 septembre 1993

NOTE BIO (93) 219 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

43 3

CONSEIL TRANSPORTS DU 28 SEPTEMBRE 1993 - PREPARATION
(P. FIGUEIREDO-LAISSY)

SCHEMAS DIRECTEURS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS (transport combiné, transport routier et voies navigables):

Face au blocage institutionnel sur ces dossiers, la Présidence cherche une solution de compromis de façon à ce que le P.E. engage une "procédure opérationnelle" qui permette la mise en vigueur des schémas avant celle du Traité sur l'Union Européenne. En effet une grande partie des amendements proposés par le P.E. vont dans le sens de la position du Conseil. La Commission Transport du P.E. souhaite de son côté obtenir des garanties que la prise en considération par le Conseil des 100 amendements qu'elle a adopté soit réelle. Lors d'une réunion de préparation lundi 27 septembre entre les trois institutions (Conseil, Commission, P.E.) on essayera de débloquer la situation et d'arriver à un accord de principe.

La non-approbation des schémas avant l'entrée en vigueur du Traité de l'Union impliquerait le recommencement de la procédure puisque selon le nouveau Traité il faudra suivre la procédure de co-décision avec le P.E.

TRANSPORTS TERRESTRES:

A part le débat d'orientation concernant la SECURITE ROUTIERE le Conseil abordera le thème de la FISCALITE et du CABOTAGE. Après l'accord intervenu lors des Conseils des 7/8 et 19 juin sur la politique globale sur les dossiers fiscalité transports routiers et cabotage marchandise, le Conseil a chargé le Coreper de transposer cet accord en textes juridiques. Au terme des travaux du groupe de travail la plupart des problèmes ont été résolus mais quelques questions sont encore en suspens telles que la nécessité de reconsulter le P.E., la base juridique et les clauses de révision; la notion de proportionnalité des droits d'usage et la réduction possible de ces droits au niveau de certains Etats-membres.

En ce qui concerne le cabotage, le texte préparé par le Groupe de travail ne pose pas de problèmes mais son adoption est liée au dossier de la fiscalité routière. Son éventuelle mise en reconsultation par le P.E. se pose dans les mêmes termes que ceux du dossier relatif à la fiscalité routière.

SECURITE ROUTIERE:

La Commission présentera sa communication ainsi que la création d'une banque de données sur les accidents. La Commission propose une approche globale où l'on tiendra compte de la nécessité d'agir au niveau communautaire sur des aspects relatifs aux véhicules, au facteur humain et aux infrastructures.

TRANSPORTS AERIENS:

Code de conduite pour l'utilisation des systèmes informatisés de réservation (SIR): lors de la session des 7/8 juin le Conseil est parvenu à un accord sur l'essentiel des questions en suspens concernant le code de conduite, à l'exception de la question de la dissociation technique des services internes et externes des compagnies aériennes. Lors de ses travaux du 21 septembre le groupe de travail a dégagé une solution qui paraît acceptable pour un grand nombre de délégations et qui propose une séparation juridique entre le système de réservation et la compagnie-mère. Une période de 6 mois (pouvant être prolongée de 12 mois) est prévue pour l'application de ces dispositions ce qui donnerait aux compagnies assez de temps pour procéder aux changements nécessaires qui iront dans le sens d'une plus grande transparence des systèmes.

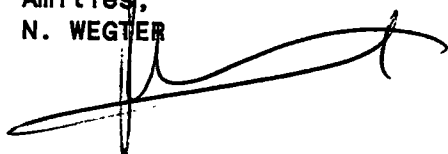
ACCIDENTS D'AVIATION:

Présentation au Conseil pour la première fois de la communication adoptée par la Commission proposant l'établissement d'enquêtes en cas d'accidents d'aviation. Ce principe a été demandé par plusieurs pays et vise à aider à connaître les causes d'accidents de façon à ce qu'on puisse les éliminer au maximum.

DIVERS:

Le Conseil abordera les relations avec la SUISSE: le Commissaire Matutes fera un rapport oral du projet de mandat de négociation adopté par la Commission le 22 septembre dernier.

Amitiés,
N. WEGTER



Bruxelles, le 28 septembre 1993

NOTE BIO (93) 219-SUITE 1 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

CONSEIL TRANSPORTS (P. FIGUEIREDO-LAISSY)

Réunion informelle sur la crise dans le secteur aérien (27.9.93):

Le Conseil, convoqué par la Présidence belge, avait pour but de débattre la crise actuelle du secteur aérien et de donner la possibilité aux ministres des transports d'entendre l'avis de plusieurs associations représentant les compagnies aériennes soit au niveau national, soit au niveau régional, ainsi que des représentants syndicaux. Aucune décision n'était toutefois attendue de cette réunion.

Après un tour de table qui a été qualifié par le Président, M. COËME, comme un "brainstorming" très utile, les ministres ont pris note de l'intention de la Présidence de revenir lors d'un prochain Conseil à ce dossier.

M. MATUTES, au nom de la Commission a réitéré l'opinion également exprimé par M. VAN MIERT, selon laquelle il n'était nullement question de revenir en arrière sur les décisions prises dans le sens de la libéralisation du secteur aérien. Dans son intervention, le Commissaire a fait référence aux divers problèmes auxquels il faudrait essayer d'apporter des solutions, tels que: l'excès de capacité des compagnies et donc le besoin de rationalisation; les coûts excessifs de gestion et de fonctionnement qu'il faudrait réduire; le manque d'harmonisation de l'espace aérien qui oblige les avions à obéir à plusieurs normes et contrôles, au fur et à mesure qu'ils avancent dans l'espace aérien ce qui alourdit encore plus les contraintes auxquelles les compagnies doivent faire face.

Le Commissaire a aussi rappelé le mandat du Comité des Sages qui après avoir analysé en profondeur la situation du secteur doit remettre à la Commission ses conclusions vers la fin de l'année. M. MATUTES a déclaré qu'il espérait que ce rapport "ne soit pas conventionnel et qu'il aille à la racine des problèmes sans souci de faisabilité ni de popularité".

Lors du tour de table où toutes les délégations se sont exprimées, les idées suivantes ont été avancées:

- la voie de la libéralisation doit être poursuivie mais sans arriver aux extrêmes de la libéralisation à l'américaine;
- la Commission devrait donner une impulsion pour qu'on arrive à un système de contrôle intégré le plus rapidement possible;

- la France soumettra un mémorandum sur les transports aériens;
- il faut clarifier la politique communautaire en matière d'aides d'Etat;
- pour ce qui est de la politique extérieure il y a eu un consensus pour dire qu'il faut analyser plus en profondeur les relations entre la Communauté et les USA et mieux définir le rôle de la Commission dans les négociations;
- la Commission doit mieux définir les règles assurant la transparence et la compétitivité pour l'assistance au sol (ground-handling). En effet la Commission prépare à ce sujet une directive qui sera présentée en 94.

Amitiés,
B. DETHOMAS



Bruxelles, le 28 septembre 1993

NOTE BIO (93) 219-SUITE 2 ET FIN AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE

CONSEIL TRANSPORTS (P. FIGUEIREDO-LAISSY)

SCHEMAS DIRECTEURS DES RESEAUX TRANSEUROPEENS

Le compromis dégagé hier lors du trilogue entre le PE, la Commission et le Conseil a pu être peaufiné aujourd'hui par un groupe de travail à haut niveau qui s'est réuni en marge du Conseil. Les propositions de ce groupe ont été acceptées par le Conseil et seront encore aujourd'hui présentées au PE. Globalement les bases de ce compromis sont les suivantes:

- la période de validité des schémas directeurs est limitée au 1er juillet 1995;
- la Commission doit présenter de nouvelles propositions pour le régime après cette date tenant en compte le rôle accru du PE et la procédure de co-décision;
- lors de la présentation de ses nouvelles propositions en 1994 la Commission doit également présenter un rapport;
- renforcement de la dimension régionale et de la dimension multimodale des schémas directeurs.

Le PE à son tour adoptera ses trois avis sur les schémas lors de la session plénière des 13/14 octobre 93.

FISCALITE/CABOTAGE

Le Conseil a arrêté à l'unanimité le projet de directive sur la fiscalité et de règlement sur le transport de marchandises par route (cabotage) suite à l'accord politique intervenu en juin. Comme l'a souligné la Présidence, la procédure respectera les prérogatives du PE. Le régime de cabotage sera appliqué à partir du 1er juillet 98.

Le projet de directive sur la fiscalité qui sera transmis au Conseil Eco/Fin en même temps que le règlement sur le cabotage, sera d'application en principe au 1er janvier 1995.

SYSTEMES INFORMATISES DE RESERVATION

Le Conseil a approuvé unanimement un texte (règlement) qui doit maintenant être finalisé par les juristes-linguistes et sera approuvé formellement dans un délai d'un mois, à peu près, en point A.

Ce nouveau code de conduite amendé prévoit notamment que les systèmes de réservation aient une identité juridique séparée de celle des compagnies-
"mère", ce qui permettra une plus grande transparence du système et
donc, des règles de concurrence plus équitables.

SECURITE ROUTIERE

Suite à un large débat sur la proposition de la Commission, les interventions se sont nettement rangées dans deux camps: ceux qui estiment que la proposition devrait aller plus loin (notamment en ce qui concerne les limites de vitesse) et ceux qui invoquent le principe de subsidiarité. Le Conseil a décidé de revenir sur la question en novembre après que des propositions concrètes dans certains domaines aient été formulées par les ministres.

SUISSE

Après la présentation par le Commissaire MATUTES du projet de négociation adopté par la Commission le 22 septembre dernier et suite aux orientations globales préconisées dans la communication de M. VAN DEN BROEK, les ministres se sont exprimés quant à la façon d'aborder le dossier.

Une fois encore, deux camps se sont nettement dégagés: l'un pour le lien entre les négociations dans le domaine des transports et celui de la libre circulation des personnes; l'autre pour une séparation des dossiers qui devront être négociés selon leurs mérites propres.

La Présidence a déclaré qu'une décision serait prise par le Conseil Transports en novembre, après l'avis du Conseil Affaires Générales du 4 octobre prochain.

ACCIDENTS D'AVIATION

Le Commissaire MATUTES a présenté au Conseil une nouvelle directive visant à augmenter la sécurité dans le domaine du transport aérien, à travers la création d'un système d'enquête après chaque accident ou incident se produisant avec des appareils européens ou dans des aéroports communautaires. Ces enquêtes permettront de mieux identifier les causes les plus fréquentes d'accidents et de ainsi mieux les éliminer.

DIVERS

Le Conseil a encore abordé, à la demande de plusieurs délégations, la question du transit de et vers la Grèce (dél. grecque), la navigation fluviale (dél. néerlandaise), le registre EUROS et les relations avec l'Afrique de l'Ouest (dél. française).

Amitiés,
B. DETHOMAS



Bruxelles, le 27 septembre 1993.

**NOTE BIO(93) 221 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil Informel transports (Bruno JULIEN)

Le Vice-Président Van Miert est intervenu devant le Conseil Informel transport pour évoquer, sous l'aspect de la politique de concurrence, les préoccupations spécifiques des transporteurs aériens et les solutions suggérées pour faire face à la crise actuelle.

1. Tarifs

M. Van Miert a rappelé au Conseil et aux représentants des compagnies aériennes présents que le 3eme paquet aérien adopté par le Conseil en 1992 représentait le cadre d'action futur. Il n'est pas question de reculer par rapport à ce qui a été fait en opérant un retour sur le passé. C'est sur la base de la politique actuelle qu'il faut trouver des solutions aux problèmes actuels en procédant éventuellement à des ajustements. Le Commissaire s'est prononcé contre les consultations tarifaires entre compagnies en dehors de l'Interlining. Le Commissaire a par contre rappelé que la nouvelle réglementation comportait un instrument pour faire face aux prix prédateurs. Il a souligné que cet instrument pouvait être utilisé.

En conclusion, s'il faut améliorer le système actuel, on peut le faire mais sur la base et dans la logique du troisième paquet aérien.

2. Structure du secteur

Personne n'a eu l'illusion, a estimé le Commissaire en développant la politique commune des transports, que toutes les compagnies pourraient survivre tel quel. Tout le monde savait qu'il fallait s'adapter dans la logique du grand marché par le biais de fusions par exemple ou d'alliances. Dans cette perspective, M. Van Miert a indiqué qu'il était prêt à adopter une attitude de principe positive à l'égard de futurs regroupements, quitte bien sûr à vérifier que ne se développent d'éventuelles positions dominantes sur certaines routes. Plutôt que de consolider des solutions du passé, il vaut mieux se placer dans la logique entérinée dans le troisième paquet par le Conseil des Ministres.

3. Slots

Il existe un code de conduite. C'est dans cet esprit qu'il faut gérer les slots, a estimé le Commissaire.

4. "Ground handling"

Rappelant qu'il existait actuellement une dizaine de plaintes formelles auprès de la Commission à l'encontre de situations monopolistiques sur plusieurs aéroports, le Commissaire a estimé qu'il était urgent d'établir les règles du jeu sous forme d'un code de conduite. Un texte a été préparé qui sera bientôt soumis à consultation.

5. Capacités

Là aussi, la logique du troisième paquet exige que l'on ne fasse un retour sur le passé en introduisant de nouvelles réductions de capacités au-delà de ce qui est prévu dans le règlement d'exemption de groupe.

Si l'on veut aller au-delà de ce qui est prévu, il faut en faire la demande à la Commission qui examinera avec ouverture d'esprit toute demande, en contrôlant si ceci n'est pas contraire à la politique de concurrence. La surcapacité actuelle découle de l'intérieur et de l'extérieur et le Commissaire a rappelé en termes très fermes à cet égard que la Commission avait depuis longtemps attiré l'attention des Etats membres sur la nécessité de négocier avec les pays tiers au niveau de la Communauté. On n'a pas fait en temps voulu ce qu'il fallait faire et l'on est confronté à une situation où les Etats membres passent l'un après l'autre leurs propres accords.

En conclusion, le Vice-Président Van Miert a indiqué que, consciente des difficultés, la Commission était prête à procéder aux ajustements nécessaires mais dans le respect des règles de concurrence et sans revenir en arrière.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS

