

COUNCIL OF THE EUROPEAN COMMUNITIES
GENERAL SECRETARIAT

PRESS RELEASE

9413/92 (Presse 186)

1611th Council meeting

- TRANSPORT -

Luxembourg, 26 October 1992

President: Mr John MacGREGOR,

Secretary of State for Transport
of the United Kingdom

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 Kaj IKAST Minister for Transport
Mr Joergen HALCK State Secretary for Transport

Germany:

Mr Günter KRAUSE Federal Minister for Transport

Greece:

Mr K. STEFANAKOS Secretary-General for Transport
Mr Dimitrios STAMAPOULOS Secretary-General for Transport

Spain:

Mr José BORRELL Minister for Transport

France:

Mr Jean-Louis BIANCO Minister for Transport
Mr Charles JOSSELIN State Secretary for Maritime Affairs

Ireland:

Mrs Maire GEOGHEGAN-QUINN Minister for Tourism, Transport and
Communications

Italy:

Mr Giancarlo TESINI Minister for Transport

Luxembourg:

Mr Robert GOEBBELS Minister for Transport

Netherlands:

Mrs Hanja MAIJ-WEGGEN Minister for Transport and Public
Works

Portugal:

Mr Jorge ANTAS State Secretary for Transport

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 Karel VAN MIERT Member

SURFACE TRANSPORT

ACTION PROGRAMME IN THE FIELD OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Pending the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee, the Council discussed the proposal for a Regulation extending the duration of the action programme in the field of transport infrastructure (Regulation No 3359/90), which is due to expire on 31 December 1992.

The discussion revealed general support for a draft compromise prepared by the Presidency.

That draft provides for the renewal of the instrument currently in place - with certain amendments to the aims and the infrastructure projects - for a transitional 2-year period (1993-1994), pending subsequent more comprehensive measures in the field of trans-European networks to be taken within the framework of the Treaty on European Union. The new Regulation would be repealed should a new instrument on trans-European networks be adopted by the Council before its expiry.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to re-examine the draft Regulation in the light of the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee, with a view to its earliest possible adoption.

HARMONIZATION OF ROAD TRANSPORT TAXATION

The Council conducted a thorough examination of the new approach to the harmonization of road transport taxation proposed by the Commission.

The examination led to the conclusion that the new Commission proposal provided a sound basis for reaching an agreement on this question.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue its examination of the proposal in preparation for the next Transport Council meeting on the subject.

LIBERALIZATION OF GOODS CABOTAGE (ROAD HAULAGE)

The Council conducted a policy debate on the proposal for a Regulation on the liberalization of road haulage services (goods cabotage).

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue its examination of the proposal with a view to reaching agreement by the end of the year.

DEVELOPMENT OF COMBINED TRANSPORT

Directive on combined transport

Pending the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee, the Council discussed the Commission proposal extending the scope of Directive 75/130/EEC to include combined transport, part of which involves maritime transport. The extension of the definition of "combined transport" to include maritime transport is seen by the Commission as a fundamental first step towards an intermodal system.

The Commission proposes, however, that in the case of combined road/sea transport initial and final road haulage legs be liberalized within a radius of 150 km only, as the crow flies, from the port of loading or unloading, as in the case of combined transport by road and inland waterway.

The discussion revealed general support for a Presidency compromise calling for a revision of Directive 75/130/EEC to include the new provisions proposed by the Commission.

However, this compromise contains amendments to the Commission proposal including in particular exclusion from the scope of the Directive on road/sea transport including voyages within a radius of 100 km as the crow flies.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to re-examine the compromise in the light of the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee to enable it to act as soon as possible.

System of aid for investment in combined transport

Pending the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee, the Council discussed the Commission proposal extending the present system of aid for investment in combined transport (Regulation No 1107/70) until 31 December 1995. The system is due to expire on 31 December 1992.

The Commission thought that, if proper modal competition was to be restored, aid for combined transport should continue to be authorized, since the unequal distribution of infrastructure charges according to mode and the insufficient allowance made for outside costs worked against the interests of rail and inland waterway and, hence, combined transport.

The proposal also provides for the scope of the present Regulation to be extended by granting aid for transport rolling stock which is particularly suitable for combined transport and is used exclusively for that purpose. Such investment in specialist rolling stock would provide an alternative for Member States unable to carry out quickly the infrastructural work essential to the development of combined transport. Finally, it is proposed that aid for the cost of operating combined transport lines transiting through a third country's territory be renewed, but that such aid be confined to services transiting through Austria, Switzerland and the States of the former Yugoslavia.

The discussion revealed general support for the proposal.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to re-examine the proposal in the light of the Opinions of the European Parliament and the Economic and Social Committee to enable it to act on the question as soon as possible.

EXTERNAL RELATIONS

- EEC-Slovenia

On a Recommendation from the Commission, the Council authorized the latter to open negotiations with Slovenia on the conclusion of an agreement in the field of transport.

It should be noted that negotiations between the Community and Slovenia on a co-operation agreement and financial protocol are currently taking place.

EEC-Austria/Switzerland transit agreements

The Council discussed the proposal for a Decision concerning the conclusion of the transit agreements between the Community and Austria on the one hand and the Community and Switzerland on the other hand, signed in Oporto on 2 May 1992, at the same time as the Agreement on the European Economic Area (EEA) (see Press Release No 5944/92 Presse 58).

The discussion revealed a consensus in favour of the conclusion of those agreements once the European Parliament has delivered its Opinion.

The purpose of those agreements, entry into force of which is planned for 1 January 1993, is to facilitate transit trade and road haulage services through Austria and Switzerland.

Distribution of Ecopoints for transit through Austria

The Council discussed the proposal for a Regulation on the introduction, as from 1 January 1993, of a system of distribution between interested hauliers of Ecopoints available to the Community under the transit agreement with Austria.

The discussion revealed general support for the Regulation proposal.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to re-examine the question in the light of the European Parliament's Opinion, with a view to the Regulation's earliest possible adoption.

AIR TRANSPORT
ALLOCATION OF SLOTS

The Council conducted a policy debate on the proposal for a Regulation on common rules for the allocation of slots at Community airports.

The purpose of the proposal is to establish a code of conduct - based on the optional guide to scheduling introduced by the IATA - guaranteeing the transparent, efficient and non-discriminatory allocation of slots. The new code is linked to the application of the Treaty competition rules at a time when the Commission is in the process of drawing up further block exemptions to cover inter alia, slot allocation at airports and airport scheduling, which will enter into force on 1 January 1993.

The debate enabled progress to be achieved on certain questions, in particular airport co-ordinating conditions and special treatment for certain regional services.

Other major issues discussed, and needing to be examined in detail, concern in particular:

- the arrangements applying to air carriers from third countries;
- the definition of "new entrant";
- the application of the strict "use it or lose it" rule, accompanied by certain safeguards, instead of confiscation;
- the application of the principle of reciprocity with regard to the allocation of slots to Community air carriers wishing to match the new or expanded services operated by another Community carrier.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to continue its examination of these questions in the light of the debate and of the European Parliament's Opinion, in order that an agreement might be reached by the end of the year.

o

o

o

The Commission also submitted the following texts:

- a proposal for a Regulation amending the Community code of conduct for the use of computerized reservation systems (CRSS);
- a proposal for a Directive on the definition and use of compatible technical standards and specifications for the purchase of air traffic control equipment and systems;
- a communication on external relations in the field of aviation.

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to examine these initiatives in preparation for their discussion by the Ministers at the meeting in December.

MARITIME TRANSPORT

EUROS register

The Council discussed the steps to be taken to improve the competitiveness of Community fleets and in particular the proposal for a Regulation introducing a Community ship register (EUROS).

The Council instructed the Permanent Representatives Committee to press ahead with the examination of the proposal in preparation for a thorough discussion of it at the Transport Council meeting on 7 and 8 December 1992.

Bruxelles, le 22 octobre 1992.

**NOTE BIO(92) 258 AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

433

**Préparation du Conseil transports (Luxembourg 26 octobre 1992)
(Bruno JULIEN)**

- Créneaux horaires

La proposition de la Commission sur l'allocation des créneaux horaires est basée sur le système actuel de l'IATA, néanmoins elle est plus transparente et moins discriminatoire sur le système actuel et elle envisage une amélioration de la gestion des aéroports pour dégager de nouveaux slots. L'aspect le plus controversé de cette proposition concerne l'éventuelle attribution de slots déjà utilisés à de nouveaux entrants pour stimuler la concurrence dans des cas bien définis sur les aéroports congestionnés. En vue d'arriver à un accord au mois de décembre, la Présidence conduira un débat d'orientation sur le champ d'application du règlement qui, selon la Commission, devrait englober les compagnies des pays tiers et les liaisons avec l'étranger. Les autres points abordés concerneront :

- . la définition de nouveaux entrants
- . la définition des aéroports où existe une coordination de l'attribution des slots
- . le transfert de slots attribués pour des obligations de service public
- . les règles de confiscation des slots non utilisés
- . les règles de réciprocité

La Commission considère qu'il est important d'adopter ce règlement rapidement en complément du troisième paquet aérien afin de disposer de règles de gestion efficaces, transparentes et non discriminatoires d'attribution des slots sur les aéroports de la Communauté et de favoriser une saine émulation.

- Fiscalité des transports routiers

Le Conseil procédera à un premier examen de la proposition de Directive modifiée sur le recouvrement des coûts d'infrastructure adoptée par la Commission le 30 septembre. Cette proposition introduit pour une période intérimaire le principe d'une taxe de circulation minimum et prévoit un encadrement des taxes d'usage (vignette..) qui doivent, si elles sont créées par des Etats membres, répondre à des critères de compatibilité avec le Traité (non discrimination, libre circulation). L'adoption de cette Directive avant la fin de l'année est essentielle pour la libéralisation du cabotage routier communautaire requis dans le cadre du marché unique. Les premiers débats en groupe de travail sur la nouvelle proposition se sont centrés sur :

- . la demande d'une période transitoire d'application de taxe réduite par certains Etats membres,
- . le remboursement partiel des taxes de circulation lors de l'utilisation d'autoroutes à péages,
- . l'introduction de taxes d'usage et leur plafonnement éventuel.

- Cabotage routier

Le progrès de ce dossier sera étroitement lié au précédent. Le secteur du transport routier demeure le seul domaine de transport dans lequel une solution n'a pas été trouvée au problème du cabotage lors de l'entrée en vigueur du grand marché. C'est pourquoi un accord avant la fin de l'année demeure indispensable sous peine de violation des règles du traité. Si ce dossier progresse, il est envisageable que la liberté définitive de cabotage n'intervienne qu'après une période de transition bien définie au cours de laquelle les autorisations existantes progressent sensiblement tous les ans.

- Mise en oeuvre d'un programme d'action dans le domaine des Infrastructures

La Commission a proposé un projet de Règlement sur le financement des infrastructures de transport (accompagné de schémas directeurs sur des réseaux de transport combiné, voies navigables, routier) qui devrait permettre la poursuite du programme triennal qui s'achève en 1992 avant la mise en oeuvre des dispositions du Traité de Maastricht (financement des réseaux, fonds de cohésion). Ce règlement permettrait la poursuite des financements communautaires (140 millions d'Ecus en 1992) sur des projets d'intérêt communautaire retenus par le Comité des Infrastructures (TGV, tunnels...) suivant les priorités retenues dans le règlement.

Les débats du Conseil porteront sur :

- . l'extension du champ d'action des financements aux secteurs aérien et maritime
- . la sélection de nouveaux projets
- . la durée du règlement (indéterminée ou pour deux ans)
- . les crédits à allouer (140 millions d'Ecus annuels ou plus).

- Transports combinés

La Commission propose une modification de la Directive sur les règles communes pour certains transports combinés qui stimule l'utilisation du transport combiné en libéralisant (liberté de choix des opérateurs et de tarification) le transport routier initial et final (sur une distance de 150 km) lors de l'association du routier avec le chemin de fer et la voie navigable. La Commission propose d'étendre la même clause aux transports combinés route/maritime. Le débat du Conseil portera sur une distance du transport routier libéralisé (150 km ou plus).

- Le Conseil examinera également la proposition d'extension jusqu'à la fin de 1995 du Règlement qui expire en 1992 et qui autorise certaines aides aux infrastructures et à des équipements fixes et mobiles de transbordement dans le domaine du transport combiné.

- Relations extérieures

- . **Négociation d'un accord de transit routier avec la Slovénie**

Le Conseil débatera d'un projet d'accord de transit avec la Slovénie dont l'objectif est de faciliter le transit communautaire à travers cette République et d'établir une coopération en matière d'infrastructure (protocole financier) comme ceci était prévu dans l'accord signé avec la Yougoslavie qui n'est jamais entré en vigueur.

. Transit routier à travers la Suisse et l'Autriche

La Commission fera rapport au Conseil sur l'état d'avancement des travaux concernant les accords administratifs de mise en oeuvre. Ces travaux sont presque terminés et seront prochainement soumis au Conseil. Ils devraient ainsi permettre aux accords d'entrer en vigueur en même temps que l'EEE, le 1er janvier 1993. Avec l'Autriche, il s'agit de régler le fonctionnement du système des écopoints. Avec la Suisse, il s'agit de fixer les exemptions au passage des camions de plus de 28 tonnes en cas d'épuisement des capacités de transport combiné.

- Ecopoints

La distribution des écopoints entre les Etats membres est un élément central de l'accord de transit avec l'Autriche. La Commission a présenté au Conseil un système qui se fonde sur la proposition actuelle des transits effectués par les Etats membres. Une réserve est prévue pour compenser les Etats membres qui pourraient se trouver dans une position désavantageuse. 50 % des écopoints ont déjà été distribués à titre prévisionnel aux Etats membres.

Le Conseil devrait se prononcer sur le système définitif de distribution.

- EUROS

A la demande des autorités françaises, le Conseil devrait avoir une discussion politique de fond sur les mesures concrètes additionnelles à inclure dans le règlement EUROS pour le rendre opérationnel et éviter le déclin de la flotte communautaire.

- Points divers

La Commission présentera au Conseil les propositions qu'elle a récemment adoptées dans les domaines :

- . de l'utilisation des systèmes de réservation informatiques aériens (SIR),
- . des relations extérieures communautaires aériennes
- . des normes de matériel de gestion de trafic aérien.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS



Luxembourg, le 26 octobre 1992.

**NOTE BIO(92) 258 (suite 1) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

Le Conseil a décidé de traiter la fiscalité routière lors du déjeuner. Les différents points qui ont été abordés durant la matinée concernaient des thèmes sur lesquels il était peu probable d'arriver à un accord définitif soit parce qu'ils n'avaient pas encore fait l'objet d'un approfondissement suffisant en groupes de travail, soit parce que le Parlement n'avait pas encore rendu son avis. Néanmoins, des progrès substantiels ont été accomplis durant cette première session. Ils devraient permettre de déboucher sur des accords fermes lors du Conseil de décembre.

- Créneaux horaires

Quatre sujets particuliers ont été traités par le Conseil.

. Champ d'application

Il s'agissait de savoir si le règlement ne concernait que les compagnies communautaires ou s'il s'appliquait aussi aux compagnies des pays tiers. A l'issue de l'échange de vues, le Commissaire Van Miert a noté avec satisfaction que la majorité des Etats membres souhaitaient que ce règlement s'applique également aux compagnies des pays tiers. Le Commissaire a estimé qu'il ne fallait pas ajouter de dispositions qui aillent au-delà des principes généraux contenus dans les accords IATA en excluant les compagnies des pays tiers. Par contre, les aspects extérieurs pourront être traités dans le cadre des relations bilatérales envisagées dans la communication récente de la Commission au Conseil sur les relations avec les pays tiers dans le domaine aérien.

. Nouveaux entrants

La majorité des Etats membres ne souhaitent pas une définition des nouveaux entrants fondée sur le nombre de compagnies aériennes qui exploitent une liaison donnée (peut être considéré comme nouvel entrant une compagnie aérienne qui postule pour une nouvelle liaison assurée par moins de deux compagnies aériennes). M. Van Miert a insisté auprès du Conseil pour que la définition des nouveaux entrants ne soit pas en contradiction avec celle qui sera prévue dans le nouveau règlement sur les exemptions de groupe. Il est en effet important que la réglementation communautaire permette une ouverture à la concurrence minimum dans l'intérêt des utilisateurs.

. Confiscation des créneaux horaires

La proposition de la Commission envisage dans des cas bien définis et limités l'attribution de créneaux horaires à de nouveaux entrants par le transfert de créneaux déjà attribués à d'autres compagnies. Cette proposition se heurte à une réticence des Etats membres. Néanmoins, pour permettre à de nouveaux entrants d'opérer sur des liaisons où la concurrence est insuffisante, il serait salutaire de disposer de créneaux horaires suffisants dans des aéroports encombrés pour de nouveaux entrants. Le Commissaire a suggéré que si le Conseil ne pouvait s'entendre sur une confiscation de créneaux déjà attribués, il puisse par contre définir de manière plus stricte la règle du "use it or lose it" qui permettrait la récupération de créneaux horaires au bénéfice des nouveaux entrants.

. Réciprocité

Plusieurs Etats membres souhaitent qu'une clause de réciprocité en faveur des compagnies nationales figure dans le règlement lorsqu'une compagnie d'un Etat membre établit une nouvelle liaison ou augmente ses fréquences à destination d'un autre Etat membre. Certes, le principe d'une réciprocité complète est opposé au principe de marché unique mais une approche pragmatique permettant une réciprocité non automatique pourrait être envisagée. C'est le sens de la décision récente de la Commission dans l'affaire SABENA/BRISTIH MIDLANDS qui a confirmé la nécessité d'améliorer les créneaux horaires disponibles pour la SABENA à Heathrow dès que la situation de cet aéroport congestionné le permettrait.

En conclusion, la Présidence a envoyé ce dossier au COREPER pour qu'il soit en mesure de finaliser un projet d'accord pour le mois de décembre sur la base de discussions du Conseil.

- Négociations avec les pays tiers dans le domaine aérien

Le Commissaire a simplement présenté le projet de communication adopté la semaine dernière par la Commission en insistant sur l'intérêt de mener des négociations au niveau communautaire dans certains cas, la nécessité de recourir à une approche pragmatique et l'octroi préalable d'un mandat de négociation du Conseil.

- Infrastructures

La Présidence a soumis un projet de compromis sur le règlement permettant le financement communautaire des infrastructures. La Commission a indiqué qu'elle pouvait se rallier à une durée de deux années en espérant que d'ici là les schémas directeurs seraient adoptés et les dispositions du traité de Maastricht concernant les réseaux seraient adoptés. Par contre, la Commission a indiqué qu'elle ne pouvait se rallier à une limite des crédits de 280 millions d'Ecus sur deux années alors que le niveau des crédits dans le programme triennal actuel est de 140 millions d'Ecus pour 1992 et quand on sait que la volonté politique affichée à Maastricht devrait se traduire par un intérêt accru de la Communauté pour les infrastructures de transport.

Plusieurs délégations ont manifesté leur intention de compromis en se déclarant prêtes à limiter pour le moment le champ du règlement dans l'attente d'un accord sur le traité de l'Union. Le problème du champ de l'accord (faut-il l'élargir à l'aérien et au maritime) et de l'inclusion de nouveaux programmes n'est pas encore complètement réglé et fera l'objet des travaux du COREPER en vue d'une adoption de ce règlement au mois de décembre après l'avis du Parlement européen.

- Accord de transit avec la Suisse et l'Autriche

M. Van Miert a indiqué que la Communauté avait finalisé les discussions avec l'Autriche pour l'accord technique. Pour la Suisse, une rencontre aura lieu la semaine prochaine et le Commissaire a indiqué qu'il avait bon espoir de conclure les négociations à cette occasion. Le Conseil a marqué un accord politique pour l'adoption prochaine de ces deux accords techniques au mois de novembre (comme point A d'un prochain Conseil) lorsque les discussions bilatérales avec les Etats membres (Allemagne) seront conclues.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS

Luxembourg, le 26 octobre 1992.

**NOTE BIO(92) 258 (suite 2 et fin) AUX BUREAUX NATIONAUX
CC. AUX MEMBRES DU SERVICE DU PORTE-PAROLE**

Conseil transports (Bruno JULIEN)

A l'issue du déjeuner durant lequel le Conseil a poursuivi ses débats sur la fiscalité routière sur la base de la proposition récente de la Commission, le Président a fait la déclaration suivante :

"La discussion sur la fiscalité a été longue et positive. Les membres du Conseil étaient en accord sur de nombreux éléments de la proposition. Il reste malgré tout un nombre considérable d'éléments sur lesquels subsistent des difficultés. Mais, la proposition de la Commission reste la meilleure base pour la poursuite des travaux du COREPER qui aura beaucoup à faire pour dégager les bases d'un accord d'ici le Conseil du mois de décembre".

Le cabotage routier étant intimement lié à la proposition précédente, le Conseil n'a pas eu de débat de fond sur ce dossier qui, comme celui de la fiscalité routière, est renvoyé au COREPER.

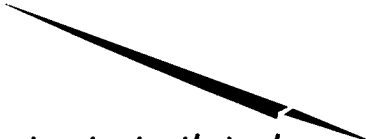
En conclusion de ces deux points, le Commissaire Van Miert a estimé que, même si beaucoup de difficultés subsistaient, il existait des perspectives d'accord politique d'ici la fin de l'année.

Sur le transport combiné, un accord politique se dessine dans l'attente de l'avis du Parlement. Cet accord permettra d'étendre les avantages dont dispose déjà le transport combiné rail/route au transport combiné route/voies maritimes. La libéralisation interviendra sur 150 kilomètres pour les parcours routiers associés. Les parcours maritimes de moins de 100 kilomètres sont exclus.

Le Conseil a adopté à l'unanimité une décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations de transit avec la République de la Slovénie dans le domaine du transport.

En l'absence d'avis du Parlement, le Conseil a dégagé les lignes d'un accord politique sur le système de distribution des écopoints à l'intérieur de la Communauté, permettant ainsi la distribution des avantages qui résultent de la négociation de transit avec l'Autriche. Le système proposé est fondé sur les transits réellement effectués auparavant par les transporteurs communautaires. Une réserve de 3,34 % du nombre d'écopoints sera constituée pour être distribuée aux Etats membres qui ont à faire face à des problèmes particuliers nécessitant l'attribution de points supplémentaires.

Enfin, le Conseil a procédé à un tour de table sur la proposition de registre maritime EUROS. M. Van Miert a rappelé à cette occasion que la Commission consciente de la nécessité de sauvegarder la flotte communautaire avait modifié sa proposition. Elle a récemment complété celle-ci par des dégrèvements fiscaux sur les salaires des marins. Mais, l'ajout d'autres éléments fiscaux dans les mesures collectives souhaité par plusieurs délégations n'a pas jusqu'ici rencontré l'assentiment des Ministres des finances. Le Commissaire considère que le Conseil n'a pas été vraiment en mesure de s'attaquer à tous les problèmes de fond.



C'est la raison pour laquelle le Commissaire Van Miert s'est déclaré satisfait de l'annonce par la Présidence d'une session spéciale consacrée aux problèmes maritimes lors du Conseil du mois de décembre. Cette session sera préparée par une réunion d'un groupe à haut niveau les 9 et 10 décembre. Dans ces conditions, le Conseil devrait être en mesure d'éclairer la Communauté sur la politique à suivre dans le domaine maritime dans les années à venir pour éviter la poursuite du déclin de la flotte communautaire.

Amitiés,
Bruno DETHOMAS