

Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

2006/0130(COD) - 11/07/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Arnas **DEGUTIS** (ALDE, LT), le Parlement européen a modifié, en 1ère lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Objet : les députés ont souhaité étendre la portée du règlement en ajoutant que les dispositions sur l'information et la non-discrimination au niveau de la tarification s'appliquent à des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à des vols pour lesquels un transporteur aérien a passé un contrat au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers, à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, sauf si les transporteurs aériens sont soumis à ces mêmes obligations dans ledit pays tiers ;

Définitions: la définition d' « aéroport régional » a été supprimée. Les députés ont en revanche proposé d'introduire les définitions d' « accord de location sans équipage (dry lease) » et « d'accord de location avec équipage (wet lease) » ;

Licence d'exploitation : un amendement a été adopté en vue de préciser que les transporteurs des pays tiers ne doivent pas être exclus de l'exploitation de services aériens intra-communautaires. De plus, les vols locaux n'impliquant pas de transport de passagers, de courrier et/ou de fret entre différents aéroports ne devraient pas être soumis à l'obligation de détenir une licence d'exploitation en cours de validité :

Conditions d'octroi des licences d'exploitation : selon les députés, l'autorité compétente pour l'octroi des licences ne devrait délivrer de licence d'exploitation à une entreprise que si celle-ci répond aux conditions suivantes: i) son principal établissement est situé dans la Communauté et elle exploite la plus grande partie de ses services aériens dans la Communauté, au départ ou à destination de celle-ci; ii) lorsque la demande de licence est adressée à l'autorité d'un État membre, son principal établissement est situé dans cet État membre; iii) elle a un ou plusieurs aéronefs à sa disposition, en propriété ou dans le cadre d'un accord de location sans équipage (dry lease); iv) elle apporte la preuve qu'elle dispose d'une couverture suffisante pour être en mesure de rembourser les sommes versées et de couvrir les frais de rapatriement des passagers au cas où elle ne pourrait pas effectuer les vols réservés pour cause d'insolvabilité ou en raison du retrait de sa licence d'exploitation ;

Conditions financières pour l'octroi des licences d'exploitation : toute entreprise demandant une licence d'exploitation pour la première fois devra démontrer qu'elle est à même de disposer de fonds propres d'au moins 100.000 euros. Tout demandeur devra fixer des dispositions visant à éviter ou atténuer les conséquences sociales négatives d'une faillite ;

Certificat de transporteur aérien : un amendement précise que lorsque le certificat de transporteur aérien est accordé par une autorité nationale, les autorités compétentes de cet État membre sont responsables de l'octroi, du refus, du retrait ou de la suspension du certificat de transporteur aérien et de la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire ;

Validité des licences d'exploitation : selon les députés, la licence d'exploitation doit être soumise de nouveau pour agrément lorsqu'un transporteur aérien communautaire a interrompu ses activités pendant

plus de 6 mois (3 mois selon la proposition). De plus, tout transporteur aérien communautaire devra adresser à l'autorité compétente pour l'octroi des licences une notification préalable pour tout projet concernant l'exploitation de nouveaux services réguliers ou de services non réguliers vers un continent ou une région du monde qui n'étaient pas desservis auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de ses activités ;

Suspension et retrait des licences d'exploitation : l'autorité compétente pour l'octroi des licences doit suspendre ou retirer la licence d'exploitation si elle a des motifs raisonnables de soupçonner (et non pas la certitude comme le propose la Commission) que le transporteur aérien communautaire est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Selon les députés, le respect des règles de sécurité devrait être l'une des conditions explicites à exiger avant de délivrer une licence temporaire ;

Immatriculation : l'État membre dont l'autorité compétente pour l'octroi des licences est responsable de l'octroi de la licence d'exploitation du transporteur aérien communautaire pourra demander qu'un tel appareil soit immatriculé sur son registre national ;

Location : l'autorité compétente pour l'octroi des licences pourra accorder des dérogations à la condition relative à l'immatriculation prévue par le règlement dans le cas de contrats de location de courte durée avec équipage (short term wet lease agreements) destinés à répondre aux besoins temporaires de transporteurs aériens communautaires ou dans des circonstances exceptionnelles, à condition que: a) le transporteur puisse justifier une telle location sur la base d'un besoin exceptionnel (la dérogation peut être accordée pour une période ne dépassant pas 7 mois, pouvant être renouvelée une seule fois, dans des circonstances exceptionnelles, pour une seconde période ne dépassant pas 7 mois) ; ou que ; b) le transporteur démontre que la location est nécessaire pour répondre à des besoins saisonniers, (la dérogation peut être accordée pour une période ne dépassant pas 7 mois, pouvant être renouvelée); ou que c) le transporteur démontre que la location est nécessaire pour surmonter des difficultés opérationnelles imprévues, telles que des problèmes techniques (la dérogation sera d'une durée limitée à ce qui est strictement nécessaire pour surmonter les difficultés);

Droits de défense : un nouvel article stipule que lorsque une décision de suspendre ou de retirer la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire est prise, le transporteur concerné doit avoir la possibilité d'être entendu, en tenant compte de la nécessité, dans certains cas, d'une procédure d'urgence ;

Législation sociale : les députés ont introduit un nouvel article qui dispose que les États membres devront veiller à la bonne application de la législation sociale communautaire et nationale en ce qui concerne les employés d'un transporteur aérien communautaire exploitant des services aériens à partir d'une base opérationnelle située en dehors du territoire de l'État membre dans lequel ce transporteur aérien communautaire a son principal établissement ;

Fourniture de services aériens intracommunautaires : un amendement vise à spécifier que la libéralisation s'appliquera exclusivement au sein de l'UE et aux transporteurs communautaires, sans modifier les accords bilatéraux existants avec les pays tiers. Les transporteurs des pays tiers ne seront autorisés que s'ils ont les droits sous-jacents dans les accords de services aériens, afin de respecter le principe de réciprocité ;

Principes généraux applicables aux obligations de service public : lorsqu'un État membre souhaite imposer une obligation de service public, il doit communiquer le texte intégral de la mesure envisagée pour imposer l'obligation de service public à la Commission, aux autres États membres concernés, aux aéroports concernés et aux transporteurs aériens assurant la liaison en question.

Dispositions tarifaires: les transporteurs aériens opérant dans la Communauté doivent rendre publiques toutes les informations sur leurs tarifs des passagers et de fret et les conditions qui s'y rapportent, ainsi

que sur l'ensemble des taxes applicables, des redevances, surtaxes et droits inévitables qu'ils prélèvent au profit de tiers. Selon les députés, les tarifs des passagers publiés, peu importe sous quelle forme, y compris sur Internet, doivent comprendre l'ensemble des taxes applicables, des redevances, surtaxes et droits inévitables connus au moment de la publication. Les tarifs des passagers ne doivent pas comprendre de coûts qui ne sont pas effectivement supportés par les transporteurs aériens ;

- **les suppléments de prix optionnels** doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le passager doit résulter d'une démarche explicite. Tout accord tacite visant à accepter de tels suppléments est réputé nul et non avenu ;

- un transporteur aérien ne peut imposer aux passagers et aux agences de voyage des règles qui, dans la pratique, limitent leur accès libre et égal aux tarifs aériens. Les consommateurs doivent également recevoir une ventilation complète de l'ensemble des taxes, droits et frais ajoutés au prix du billet ;

- un nouvel article sur la **transparence des tarifs** stipule que lorsque des frais liés à la sécurité des aéroports ou à bord des appareils sont inclus dans le prix d'un billet d'avion, ils doivent figurer séparément sur le billet ou sont indiqués par ailleurs au passager. Les taxes et frais liés à la sécurité, qu'ils soient prélevés par les États membres, les transporteurs aériens ou d'autres entités, doivent être transparents et être utilisés exclusivement pour supporter les frais de sécurité dans les aéroports ou à bord des appareils. Les États membres devront veiller au respect des règles en matière tarifaire et fixer des sanctions en cas de non-respect. Ces sanctions seront efficaces, proportionnées et dissuasives.