

Transport aérien: protection contre les pratiques tarifaires déloyales de pays non membres de la Communauté

2002/0067(COD) - 18/12/2003 - Position du Conseil

Tout en souscrivant à la logique qui sous-tend la proposition de la Commission, la position commune adoptée à l'unanimité apporte un certain nombre de modifications importantes au contenu du texte. Sur les 60 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture, le Conseil en a retenu 29 en totalité, en partie ou en principe. Les modifications les plus importantes introduites par le Conseil sont les suivantes: - le lien entre le règlement en question et les accords bilatéraux sur les services aériens conclus par les États membres a été précisé. En particulier, le règlement n'exclut pas l'application préalable de dispositions particulières qui seraient prévues dans des accords conclus entre les États membres et des pays tiers en matière de services de transport aérien. Le principe de la primauté des accords conclus par les États membres a été repris; - le champ d'application de l'article 5 concernant les pratiques tarifaires déloyales a été étendu à tous les transporteurs non communautaires et non seulement à ceux qui sont contrôlés par l'État comme le proposait la Commission. Pour faire contrepoids et éviter que le recours à cette disposition soit trop fréquent, des éléments inspirés des amendements du Parlement ont été intégrés dans les considérants et dans le dispositif. - partageant les réticences du Parlement quant à la notion de "tarifs normaux" et préoccupé par la méthodologie proposée par la Commission pour parvenir à de tels tarifs, le Conseil a préféré, comme le Parlement, utiliser l'expression "pratiques tarifaires concurrentielles ordinaires" et prévoir une liste de critères à retenir aux fins de la comparaison des tarifs aériens. En outre, la position commune supprime la méthodologie prévue par la Commission dans sa proposition et demande à celle-ci, avec l'assistance d'un comité de réglementation, d'élaborer une méthodologie détaillée pour établir l'existence de pratiques tarifaires déloyales; - la position commune reprend la suggestion du Parlement selon laquelle les mesures compensatoires doivent de préférence prendre la forme de droits compensateurs; - pour l'imposition et le réexamen des mesures définitives, le Conseil a modifié la procédure de comitologie applicable en abandonnant la procédure de consultation au profit de la procédure de réglementation. Parmi les amendements rejetés par le Conseil, il faut citer ceux qui : - renvoient à l'Organisation mondiale du commerce en tant que forum approprié pour débattre des questions relatives à l'aviation civile internationale et établir les règles dans ce domaine; - disposent que dans des circonstances normales, les mesures provisoires ne peuvent pas être imposées pendant plus de six mois à compter de l'ouverture de la procédure; - obligent les États membres qui possèdent des preuves suffisantes de l'octroi de subventions et du préjudice qui en résulte pour l'industrie communautaire à transmettre ces preuves à la Commission; - stipulent qu'il y a lieu de rejeter une plainte lorsque les éléments de preuve relatifs au préjudice ne sont passuffisants; - demandent que la Commission soumette un rapport d'évaluation au Parlement européen et au Conseil; - établissent un lien entre le règlement proposé et les compétences élargies de la Communauté en matière de relations extérieures dans le secteur du transport aérien; - disposent que les subventions passibles de mesures compensatoires doivent être spécifiques et discriminatoires, qu'elles doivent être à l'origine de distorsions des échanges et qu'elles doivent causer un préjudice très important à un ou plusieurs transporteurs aériens communautaires; - définissent des procédures qui prévoient le remboursement des transporteurs de pays tiers au cas où des droits compensateurs excessifs auraient été imposés; - tendent à exclure du champ d'application du règlement les transporteurs contractants dans le cadre d'accords de partage de code; - excluent de la définition de l'industrie communautaire, les transporteurs communautaires qui sont liés, par exemple par un accord d'alliance, à un transporteur non communautaire présumé faire l'objet de subventions; - demandent que la Commission, en plus de ses obligations au titre de la procédure de comitologie applicable, soumette au Conseil un rapport sur les résultats des consultations ainsi qu'une proposition de clôture de l'enquête; -

infirmement la présomption suivant laquelle l'imposition de mesures compensatoires est nécessairement dans l'intérêt de la Communauté dès lors que l'enquête a établi l'existence de subventions réellement préjudiciables.