

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

2006/0130(COD) - 18/07/2006 - Document de base législatif

OBJECTIF : moderniser le droit du marché unique des transports aériens en vue d'assurer l'application homogène du droit communautaire dans tous les États membres et de créer des conditions égales pour toutes les compagnies aériennes.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la libéralisation des transports aériens dans l'Union européenne, commencée il y a dix ans, a connu un succès considérable. Les transports aériens en Europe ont connu une expansion sans précédent, et les tarifs sont abordables. Le nombre de compagnies aériennes a augmenté, et il y a eu un accroissement général du trafic et de la concurrence sur les liaisons aériennes. Toutefois, des difficultés subsistent du fait de l'application non uniforme du troisième paquet aérien dans les différents États membres. Une révision de la réglementation s'impose dans le but d'accroître l'efficacité du marché, de renforcer la sécurité des transports aériens et d'améliorer la protection des passagers.

CONTENU : la présente proposition regroupe en un seul règlement trois règlements existants relatifs aux licences d'exploitation, aux droits en matière de fourniture de services aériens dans l'UE et à la tarification des transports aériens, respectivement, qui constituent le « troisième paquet aérien », adopté en 1992. Les principaux éléments de la refonte proposée sont les suivants:

1) Renforcement des exigences en matière d'octroi et de retrait des licences d'exploitation : la proposition impose aux États membres de renforcer le contrôle des licences d'exploitation, jusqu'à ordonner leur suspension ou leur retrait quand les exigences du règlement ne sont plus satisfaites. Pour prévenir l'inaction d'un État membre, la proposition habilite la Commission à procéder elle-même au retrait de la licence d'exploitation.

2) Renforcement des exigences en matière de location d'aéronefs : la proposition facilite la location d'aéronefs immatriculés dans l'Union, mais elle introduit des exigences plus strictes en ce qui concerne la location d'aéronefs de pays tiers - notamment lorsque la location implique l'équipage - pour assurer le respect des normes de sécurité et réduire le plus possible les conséquences sociales négatives. Avant d'approuver des contrats de location, l'autorité compétente pour l'octroi des licences devra confirmer le respect de normes de sécurité équivalentes aux exigences de sécurité de la Communauté. La location d'aéronefs immatriculés dans les pays tiers ne sera autorisée que dans des circonstances exceptionnelles pour une durée maximale de six mois, renouvelable une seule fois pour une seconde période non consécutive d'une durée maximale de six mois.

3) Clarification des règles applicables aux obligations de service public (OSP) : ces règles ont été revues dans le but d'alléger la charge administrative, d'éviter un recours excessif aux OSP pour fermer certains marchés à la concurrence et d'augmenter le nombre de candidats dans les procédures d'appel d'offres. La Commission pourra demander la présentation d'un rapport économique expliquant le contexte des obligations de service public et analysant leur bien-fondé. Les procédures d'appel d'offres ont été modifiées de manière à allonger la durée maximale des concessions, qui passerait de trois à quatre ans (cinq ans dans le cas des régions ultrapériphériques). La procédure d'appel d'offres pour le renouvellement d'une concession doit être lancée au moins six mois à l'avance, afin de permettre une

analyse approfondie de la nécessité de maintenir un accès restreint à la liaison. En outre, une procédure d'urgence est prévue pour faire face aux interruptions de service inopinées sur des liaisons faisant l'objet d'une OSP.

4) Clarification du cadre des relations avec les pays tiers : la proposition remplace entièrement les accords bilatéraux en vigueur entre les États membres qui restreignent encore la liberté de fourniture de services aériens. Elle supprime, par exemple, la possibilité de limiter par des accords bilatéraux la liberté de fixer les tarifs sur des vols partant d'un État membre à destination d'un pays tiers avec escale dans un autre État membre. Elle assure également que les droits de trafic permettant à des compagnies aériennes non communautaires d'exploiter des liaisons aériennes entre des villes européennes soient négociés au niveau européen.

5) Clarification des règles de répartition du trafic entre les aéroports : la procédure actuelle en deux étapes (mise en place d'un système aéroportuaire et définition des règles de répartition du trafic) est remplacée par une procédure en une seule étape où le concept de «système aéroportuaire» est abandonné. Les États membres peuvent instaurer des règles de répartition de trafic pour des aéroports desservant la même ville ou conurbation, sous réserve toutefois de l'approbation préalable de la Commission (après consultation du comité compétent). Il est également précisé que les aéroports concernés doivent être pourvus d'une infrastructure de transport adéquate et que la liaison entre ces aéroports et la ville ou la conurbation qu'ils desservent doit être assurée par des services de transport en commun fréquents, fiables et efficaces. La proposition prévoit que les règles de répartition du trafic doivent respecter les principes de proportionnalité et de transparence et se fonder sur des critères objectifs. Il est interdit d'utiliser abusivement les règles de répartition du trafic pour pratiquer une discrimination entre les transporteurs aériens.

6) Amélioration de la protection des droits des consommateurs (transparence des prix et non-discrimination) : la proposition prévoit que les tarifs aériens doivent comprendre l'ensemble des taxes, redevances et droits applicables et que les transporteurs aériens doivent publier des informations complètes sur leurs tarifs de transport de passagers et de fret et sur les conditions dont ils sont assortis. Les tarifs aériens doivent être établis sans discrimination fondée sur le lieu de résidence ou la nationalité du passager au sein de la Communauté. De plus, l'accès aux tarifs aériens d'un transporteur ne doit faire l'objet d'aucune discrimination fondée sur le lieu d'établissement de l'agent de voyage.