Informations de base

1994/2079(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	SALAFRANCA SÁNCHEZ-NEYRA José Ignacio (PPE)	01/09/1994

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ECON Economique, monétaire et politique industrielle	KATIFORIS Giorgos (PSE)	04/10/1994
ENER Recherche, développement technologique et énergie	MOMBAUR Peter Michael (PPE)	13/10/1994
ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
01/06/1994	Publication du document de base non-législatif	COM(1994)0218	Résumé
14/09/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
30/01/1995	Vote en commission		Résumé
30/01/1995	Dépôt du rapport de la commission	A4-0012/1995	
13/02/1995	Débat en plénière		
14/02/1995	Fin de la procédure au Parlement		

06/03/1995	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1994/2079(COS)
Type de procédure	COS - Procédure sur un document stratégique (historique)
Sous-type de procédure	Document stratégique de la Commission
Base juridique	Règlement du Parlement EP 148
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/3/05621

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A4-0012/1995 JO C 056 06.03.1995, p. 0004	30/01/1995	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T4-0033/1995 JO C 056 06.03.1995, p. 0022-0028	14/02/1995	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1994)0218	01/06/1994	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0190/1995 JO C 110 02.05.1995, p. 0022	22/02/1995	Résumé

L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs

1994/2079(COS) - 22/02/1995 - Comité économique et social: avis, rapport

Tout en souscrivant aux vues de la Commission qui affirme être "convaincue que l'aviation civile européenne ne renouera avec une croissance et une rentabilité durables que si les pouvoirs publics non seulement épaulent l'effort de restructuration entrepris par les compagnies en mettant en oeuvre les dispositions du troisième train de mesures, mais aussi s'appliquent à résoudre rapidement le problème des surcoûts causés par une diversité malvenue des normes, une répartition inadéquate des responsabilités et une lourde rigidité", le Comité estime que la réponse générale proposée par la Commission n'est pas de nature à relever le défi de faire évoluer les compagnies aériennes dans un "marché orienté vers le consommateur". Il pense, en particulier, que la Commission et les Etats membres doivent oeuvrer pour s'assurer que la législation existante fonctionne dans le sens du respect de leurs objectifs et que l'on s'attaque résolument aux problèmes de l'inadéquation des capacités aéroportuaires comme des systèmes de gestion du trafic. Le Comité estime notamment que : - la Commission doit garantir que les aides d'Etat soient limitées à la restructuration et aux domaines couverts par une obligation de service public et qu'elles ne portent pas préjudice au fonctionnement du marché intérieur (voir point 3.7.); - la Commission doit oeuvrer en coopération avec le Conseil à l'élaboration d'une politique extérieure commune sur la base de l'article 84 (voir point 3.8.). A un moment où le transport aérien évolue dans un contexte de concurrence mondiale, ne pas parvenir à traiter de manière prioritaire l'élaboration

d'une politique extérieure de l'Union aurait des conséquences préjudiciables non seulement pour l'obtention et la préservation de routes aériennes mais également dans le secteur social (apparition d'un dumping social); - la question de la sécurité doit être approfondie (voir point 3.9.); - il est urgent que la Commission se montre plus attentive au niveau élevé des redevances d'aéroport et de route. Comme l'a relevé le rapport des "Sages", "la zone européenne souffre de redevances d'utilisation extraordinairement élevées" (voir point 3.10.). Les redevances que les aéroports facturent directement aux compagnies européennes à vols réguliers représentent entre 4 et 6% des frais de fonctionnement de celles-ci, contre moins de 2 % aux Etats-Unis. Ce différentiel est encore plus important pour les taxes de contrôle du trafic aérien, étant donné qu'aux Etats-Unis, il n'existe pas de redevance de route pour le trafic intérieur; - la Commission est ambiguë sur les problèmes d'imposition et de financement. Il faudrait affirmer clairement qu'aucune charge fiscale supplémentaire ne sera proposée pour cette industrie; - les recommandations relatives aux questions sociales sont trop vagues. Il faut formuler des propositions détaillées à propos, notamment, de la nécessité de garantir aux travailleurs des possibilités d'adaptation aux modifications des conditions du marché ainsi que de préserver et d'harmoniser la qualité de l'emploi et des conditions de travail conformément au principe de progrès social consacré dans le Traité, articles 2 et 117. La question est en tout cas pratiquement traitée comme si on ne s'en était souvenu qu'à la dernière minute (voir point 3.16.). Le Comité économique et social considère que le processus de libéralisation est entamé depuis suffisamment longtemps pour permettre d'élaborer un premier rapport sur l'impact qu'il a eu au plan social et plus particulièrement sur l'emploi et les conditions de travail, afin de détecter les effets pervers qui auraient pu se produire et d'étudier, le cas échéant, leur correction; - la Commission devrait considérer que pour parvenir à un marché "orienté vers le consommateur", il ne suffit pas que les tarifs soient fonction des coûts : encore faut-il que chaque client y soit mis en mesure d'effectuer des choix éclairés, à partir d'informations fournies au point de vente, notamment sur la qualité du service et les statistiques de performances.

L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs

1994/2079(COS) - 01/06/1994 - Document de base non législatif

La Commission présente un plan d'action pour remédier aux faiblesses structurelles du système européen de l'aviation civile. Ce plan est fondé sur deux priorités: l'élimination des derniers obstacles à la mise en place du marché unique de l'aviation civile et l'amélioration des infrastructures de transports aériens. 1). L'achèvement du marché unique: La Commission: - continuera son action pour la mise en oeuvre intégrale du troisième train de mesures dans le domaine des transports aériens; - en ce qui concerne l'application des règles de concurrence, elle: appliquera des procédures rapides et efficaces pour l'établissement de contacts informels avant la notification formelle des accords de coopération entre transporteurs aériens, tout en maintenant les exemptions de groupe existantes; examinera la possibilité d'arrêter des lignes directrices pour l'application des articles 85 et 86 du traité aux différentes formes de coopération entre compagnies; réexaminera les mécanismes existants en vue d'alléger les formalités administratives; - en matière tarifaire, la Commission: maintiendra l'exemption de groupe existante en matière de consultations et surveillera l'impact de ces consultations sur le marché; prendra en considération l'évolution des coûts lors de l'examen des mouvements tarifaires; - Créneaux horaires: la Commission surveillera étroitement l'application du règlement (CEE) 95/93 et prendra, le cas échéant avant la date de réexamen (1.1.1996), une initiative dès lors que les circonstances du marché l'y obligent; - Aides d'Etat: seules sont acceptables les aides qui ne provoquent pas ou ne risquent pas de provoquer une distorsion de concurrence. La Commission adoptera une décision concernant la mise à jour des lignes directrices relatives à l'application des articles 92 et 93 du Traité; - En matière de relations extérieures, la Commission: prendra des initiatives pour assurer aux transporteurs aériens de l'UE le droit de désservir des pays tiers à partir d'Etats membres autres que l'Etat d'immatriculation; oeuvrera pour le remplacement des clauses de nationalité figurant dans les accords aéronautiques bilatéraux conclus par les Etats membres de l'UE par une clause communautaire; présentera des propositions concernant les relations avec les autres Etats européens dans le domaine des transports aériens (priorité sera accordée aux relations aéronautiques avec le Etats d'Europe centrale avec lesquels l'UE a conclu des accords européens); poursuivra les discussions exploratoires avec notamment les Etats-Unis afin d'identifier les domaines pouvant faire l'objet d'une action commune; poursuivra les travaux préparatoires en vue de l'élaboration des procédures administratives à appliquer en relation avec les décisions de politique extérieure dans le domaine aéronautique et oeuvrera pour l'élaboration de critères d'attribution des droits de trafic obtenus au niveau communautaire. - Quant à l'harmonisation, la Commission oeuvrera pour la création d'une autorité unique chargée de la réglementation dans le domaine de la sécurité aérienne et fera procéder à une étude dans le domaine de la certification aéronautique. 2). Amélioration des infrastructures de transport aérien. A cette fin, la Commission: - accélérera les travaux relatifs aux programmes RTE pour la gestion de la circulation aérienne qui serviront de base à l'utilisation des fonds d'infrastructure; - contribuera aux travaux préparatoires en vue de la création d'un cadre politique et institutionnel pour l'application d'un système unique de gestion de la circulation aérienne; - garantira une contribution financière communautaire importante pour la préparation d'un système de navigation aérienne embarqué à bord d'un satellite; - promouvra le renforcement et le développement de la capacité aéroportuaire, de même que l'interconnexion du réseau aéroportuaire avec les autres réseaux; - garantira une contribution européenne au développement d'une nouvelle capacité aéroportuaire, notamment à Milan, Berlin et Athènes; - utilisera les instruments de politique régionale pour améliorer les aéroports situés dans les régions périphériques; - présentera un mémorandum sur la meilleure manière de garantir la non-discrimination, la transparence et la maîtrise des coûts dans la fourniture des services aéroportuaires; - prendra une initiative visant à ouvrir les marchés de services d'escale dans les aéroports. Pour la mise en oeuvre de ces recommandations, il est essentiel de préserver un équilibre équitable entre les différents intérêts. Cela vaut en particulier pour les questions sociales, les aspects environnementaux et les intérêts des contribuables. - S'agissant des questions de fiscalité, la Commission n'est pas favorable à un traitement spécifique de l'industrie aérienne. Elle se propose de lancer une étude économique comparative de l'accès des compagnies aux instruments financiers nouveaux; - En matière d'environnement, la Commission préconise de s'abstenir d'introduire unilatéralement des normes européennes plus strictes en matière d'émissions sonores de NOx; - Quant à l'aspect social, la Commission estime qu'un effort important de restructuration est le meilleur moyen de sauvegarder les emplois et d'en créer et croit à la nécessité d'accroître la flexibilité et la mobilité de la main d'oeuvre.

L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs

1994/2079(COS) - 14/02/1995 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen, jugeant insuffisantes les orientations de la Commission, a adopté une résolution qui formule une série de recommandations dont la Commission et le Conseil sont invités à tenir compte dans la mise en oeuvre d'une stratégie en faveur de l'aviation civile européenne. - La Commission devrait proposer un programme-cadre législatif pluriannuel reprenant les mesures à adopter par priorité en dressant le calendrier de sa

mise en oeuvre; ce programme-cadre devra être exécuté par le biais de programmes annuels; - Sur le plan de la sécurité, il faut créer une Autorité communautaire de l'aviation civile compétente en matière de sécurité des transports aériens, de certification de la navigabilité des aéronefs, de contrôle de la circulation aérienne et de formation professionnelle au sein de l'aviation civile; La Commission devrait présenter un plan stratégique établissant clairement les questions politiques, juridiques, institutionnelles, techniques et scientifiques qui se posent de manière à rendre possible les premiers pas vers ce système unique; - L'espace aérien devrait être reconnu comme un aspect important des réseaux transeuropéens; - La Commission devrait présenter des propositions destinées à garantir une transparence totale des coûts et des taxes relatifs aux installations aéroportuaires et des redevances attachées au contrôle de la circulation aérienne; - La Commission et les Etats membres devraient adopter des mesures pour favoriser les liaisons à destination et en provenance des aéroports régionaux et périphériques (si nécessaire par l'introduction d'obligations de service public); - La Commission devrait entreprendre une étude sur les aéroports communautaires à risques et élaborer les mesures nécessaires pour harmoniser les normes minimales de sécurité; - En matière d'aides d'Etat, la résolution souscrit aux orientations de la Commission, mais il déplore que le PE n'ait pas été consulté sur la communication de la Commission sur le sujet; - Dans le domaine des relations extérieures, un mandat doit être accordé à la Commission, au titre des instruments de coopérationen vigueur, pour qu'elle élabore les directives de négociation en vue d'accords sur les transports aériens avec les Etats-Unis, les pays d'Europe centrale et orientale, la Suisse, Chypre, Malte et la Turquie. En outre, les Etats membres devraient déléguer à la Commission les pouvoirs devant lui permettre de représenter la Communauté comme membre de plein droit au sein des organisations internationales de l'aviation civile; - Sur le plan social, la Commission est invitée à établir aussi rapidement que possible, des propositions de critères communs de formation et de qualification professionnelle et à effectuer une étude sur la création d'un registre communautaire des compagnies de transport aérien afin d'empêcher la création de "pavillons de complaisance"; - En ce qui concerne l'environnement, la Commission est invitée à étudier les possibilités d'une réduction des émissions gazeuses des aéronefs dans la haute atmosphère (plus de 12 000 mètres d'altitude) et à renforcer et harmoniser la réglementation relative aux nuisances acoustisques occasionnées par les aéronefs dans les zones avoisinnant les aéroports ainsi que la législation applicable aux vols nocturnes et militaires; - Des règles communes devraient être adoptées en matière d'indemnisation des victimes d'accidents aériens et la Commission devrait étudier la possibilité d'instaurer un code de conduite à l'intention des agences de voyage, pour améliorer la qualité des informations des consommateurs; - enfin la Commission devrait fixer un taux de TVA qui permettra au transport intracommunautaire de rester concurrentiel.