Informations de base

1996/2210(COS) COS - Procédure sur un document stratégique (historique)	Procédure terminée
Transport aérien: impact du troisième paquet de mesures de libéralisation **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	SEAL Barry H. (PSE)	19/11/1996
	Commission pour avis	**Rapporteur(e) pour avis**	**Date de nomination**
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	JARZEMBOWSKI Georg (PPE)	23/01/1997
Conseil de l'Union européenne			

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
22/10/1996	Publication du document de base non-législatif	COM(1996)0514	Résumé
28/11/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
20/01/1998	Vote en commission		Résumé
20/01/1998	Dépôt du rapport de la commission	A4-0015/1998	
18/02/1998	Débat en plénière		
19/02/1998	Fin de la procédure au Parlement		
16/03/1998	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	1996/2210(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/4/08350

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A4-0015/1998 JO C 056 23.02.1998, p. 0003	20/01/1998	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T4-0094/1998 JO C 080 16.03.1998, p. 0189-0240	19/02/1998	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base non législatif	COM(1996)0514	22/10/1996	Résumé

Transport aérien: impact du troisième paquet de mesures de libéralisation

1996/2210(COS) - 22/10/1996 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présentation d'un premier bilan intermédiaire sur l'impact du 3ème paquet de mesures de libéralisation du transport aérien (1993-1996). CONTENU : la première constatation du rapport de la Commission européenne est que la libéralisation du transport aérien s'est faite de manière progressive et sans heurts : contrairement à ce qui s'est produit aux Etats-Unis, il n'y a pas eu de diminution spectaculaire des tarifs, ni de disparition dramatique parmi les transporteurs importants, ni de pénétration significative des marchés domestiques par des concurrents étrangers. La quasi-totalité des opérateurs ont fait usage des nouvelles possibilités offertes par le 3ème paquet. Ainsi, le nombre de routes est passé de 490 en 1993 à environ 520, dont 30% sont opérées par deux opérateurs et 6% par trois opérateurs ou plus. A noter que 64% des routes restent sous monopoles, en raison du faible intérêt commercial qu'elles présentent pour d'autres transporteurs. Les possibilités d'accès au marché ont été utilisées : il existe à présent 30 routes opérées en 5ème liberté contre 14 début 1993. De plus, les routes opérées en cabotage sont passées de 0 en 1993 à 20 aujourd'hui. Les obligations de service public ont été utilisées sur une centaine de routes en Irlande, Suède, Royaume-Uni, Portugal, France et Norvège. C'est au niveau de la création de nouvelles compagnies aériennes que la dynamique du marché a été le plus visible : 80 compagnies se sont créées, en majorité des compagnies privées, tandis que 60 ont disparu. Plus important, de nouveaux entrants sont apparus sur les marchés du Royaume-Uni, France, Allemagne, Danemark, Irlande, Espagne, Italie, Grèce, Autriche et Belgique. Cependant, s'il est clair que les fondations de la libéralisation ont été posées, la Commission déplore quatre zones d'ombre : 1) les tarifs : la baisse des tarifs n'a été perceptible que sur les routes où la concurrence a pleinement joué, à savoir là où opérent plus de deux compagnies aériennes. En général cependant, la structure des tarifs sur les vols réguliers reste complexe et peu transparente pour les usagers. 85 à 90% des passagers voyagent à prix promotionnels, mais ces tickets à prix réduit sont souvent assortis de restrictions au niveau des horaires, des modifications possibles et du nombre de places disponibles. Les tarifs les plus flexibles ont même continué d'augmenter et peuvent être qualifiés d'excessifs, au point que la Commission envisage un examen approfondi afin de dépister les cas de tarifs excessifs au titre des règles de la concurrence. 2) les restrictions de capacité : elles demeurent importantes et peuvent restreindre les effets de la libéralisation (problèmes de capacités d'accueil et d'utilisation des pistes des aéroports, contrôle du trafic aérien, fragmentation du ciel européen, répartition des créaneaux horaires). La Commission vient de procéder à des consultations sur la question des créneaux horaires et annonce qu'elle présentera d'ici la fin 1996 une proposition de modification du Réglement 95/93/CE. 3) les coûts des services aériens : les charges d'utilisation d'infrastructure représentent 25% du total des coûts opérationnels. Ces coûts sont de 40% supérieurs à ceux rencontrés aux Etats-Unis. La Commission se félicite de l'adoption récente de la directive concernant la libéralisation du marché de l'assistance en escale. Elle envisage de présenter, avant la fin de 1996, une proposition sur les redevances portuaires basée sur trois grands principes : non-discrimination, transparence et relation aux coûts. 4) l'accès au marché : le marché intérieur reste fragile dans la mesure où il demeure incomplet sur le plan externe, puisqu'il continue à être soumis aux accords bilatéraux entre les Etats membres et les pays tiers. L'Union doit donc pouvoir négocier au nom des Quinze avec des partenaires importants tels que les Etats-Unis et les pays d'Europe centrale et orientale. De plus, la Commission estime que les effets de la concurrence sur les alliances, qui se sont développées rapidement, devront être appréciés au cas par cas. Enfin, il conviendra de vérifier que les obligations de service public, qui ont été fréquemment utilisées, ne deviennent pas un moyen déguisé de fermeture du marché.

Transport aérien: impact du troisième paquet de mesures de libéralisation

1996/2210(COS) - 19/02/1998 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de M. Barry SEAL (PSE, RU), le Parlement européen estime que la libéralisation du transport aérien doit être réalisée prudemment et progressivement et prendre en compte à la fois les intérêts des consommateurs et les intérêts du secteur. Il déplore que la Commission européenne soit restée muette au sujet des répercussions sociales de la libéralisation. Aussi, la Commission est-elle invitée à procéder à une étude détaillée des incidences sociales de la libéralisation et des conséquences pour l'emploi et à présenter au Parlement un rapport comportant des propositions législatives relatives aux temps de vol, aux conditions de travail et à la formation. Le Parlement souligne que les mesures requises pour accroître la compétitivité du secteur des transports aériens dans l'Union ne peuvent nuire ni à la sécurité, ni à l'emploi, ni à la qualité des services offerts aux voyageurs. Il estime préoccupants le dumping social et les conséquences néfastes pour les travailleurs des délocalisations de services dans des pays à bas salaires. L'une des principales conditions d'une libéralisation réussie est que la concurrence entre les transporteurs soit soumise à des règles uniformes et transparentes, affirme le Parlement, qui demande aussi à la Commission d'appliquer de façon stricte et cohérente les dispositions sur les aides d'Etat afin d'éliminer toute distorsion de concurrence. Il plaide pour des tarifs transparents et davantage orientés sur les coûts et invite la Commission à présenter une proposition concernant la révision des règles d'attribution de créneaux horaires dans les aéroports communautaires.