Informations de base

2002/2085(INI) INI - Procédure d'initiative	Procédure terminée
Les relations extérieures de l'Union européenne en matière de transport **Subject** 3.20.15 Coopération et accords en matière de transport	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	SIMPSON Brian (PSE)	22/05/2002

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
JURI Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	10/02/2003

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
13/06/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
18/02/2003	Vote en commission		
18/02/2003	Dépôt du rapport de la commission	A5-0056/2003	
11/03/2003	Décision du Parlement	T5-0077/2003	Résumé
11/03/2003	Fin de la procédure au Parlement		
10/03/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2002/2085(INI)
Type de procédure	INI - Procédure d'initiative
Sous-type de procédure	Rapport d'initiative
Base juridique	Règlement du Parlement EP 55
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/16306

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, lecture unique		A5-0056/2003	18/02/2003	
Texte adopté du Parlement, lecture unique		T5-0077/2003 JO C 061 10.03.2004, p. 0025-0106 E	11/03/2003	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2002)0649	19/11/2002	Résumé

Les relations extérieures de l'Union européenne en matière de transport

2002/2085(INI) - 11/03/2003 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport d'initiative de M. Brian SIMPSON (PSE, UK), le Parlement européen se déclare préoccupé par le fait que l'UE, une des premières puissances mondiales, doive rester à l'écart lorsqu'il s'agit de formuler des règles mondiales concernant des compétences qui relèvent du champ d'application des traités. Cela est particulièrement vrai en matière de transports. Dès lors, la Communauté européenne devrait adhérer à des organisations internationales intervenant dans le domaine de l'aviation civile et du transport maritime comme l'OACI et l'OMI. L'Europe doit aussi parler d'une seule voix au regard des accords "ciel ouvert" avec les États-Unis. Des accords "ciel ouvert" bilatéraux entre un certain nombre d'États membres et les États-Unis sont critiquables car ils vont à l'encontre des principes du marché intérieur interdisant les discriminations. Il est demandé aux États membres de donner d'urgence un mandat à la Commission pour qu'elle puisse négocier des accords avec les États-Unis. Le but de tels accords doit être l'obtention d'une entière réciprocité en vue de mettre en place un "Espace aérien transatlantique commun" et, in fine, un véritable marché intérieur des transports aériens. Le Parlement demande aussi que la Russie mette fin à la pratique de frapper de lourdes taxes le survol du territoire sibérien par les transporteurs aériens européens. Les compagnies aériennes européennes doivent conclure des accords avec ARIA (Aeroflot Russian International Airlines) pour acquérir le droit d'emprunter les routes transsibériennes, transpolaires et transasiatiques. Ces paiements représentent, pour l'ensemble des compagnies de l'Union, un total estimé à quelque 250 mios EUR par an. Le Parlement constate que cette pratique n'a pas d'équivalent dans le monde du transport international aérien et qu'elle constitue une violation de l'article 15 de la Convention de Chicago que l'Union soviétique avait ratifiée. Cet article stipule qu'aucune taxe ne peut être prélevée pour le seul droit de transport. En contrepartie de l'abandon de ces taxes de survol, la création d'un Fonds pour la modernisation de l'aviation russe pourrait être envisagée comme un élément de solution, mais tout dépend de la forme que prendrait ce fonds. Le Parlement demande également aux autorités japonaises de soulever la question de la façon discriminatoire les créneaux d'envol sont alloués à l'aéroport de Narita au détriment des transporteurs européens. Il faut en outre que les États membres dénoncent les accords bilatéraux relatifs au trafic aérien avec les pays tiers dans la mesure où ils contreviennent à un arrêt de la Cour de justice. D'une manière générale, le Parlement invite instamment la Commission à présenter d'urgence des propositions relatives à la révision complète des règlements concernant les systèmes informatisés de résrevations dans les transports aériens. Il est également demandé à la Commission d'examiner les anomalies fiscales concernant les gens de mer du transport maritime à courte distance et le Parlement considère que les États membres devraient oeuvrer en faveur de l'harmonisation des niveaux de fiscalité dans le domaine maritime. En ce qui concerne les voies navigables intérieures, le Parlement demande à la Commission d'oeuvrer en vue de la mise en place d'unsystème paneuropéen d'information sur les cours d'eau (RIS - River information system), pour rendre possible, sur tout le territoire européen, un transport par voie navigable intérieure sur et efficace. La Commission est aussi invitée à promouvoir l'intégration du marché du transport fluvial au sein de l'Union européenne élargie et à contribuer un système de transport paneuropéen de voies navigables intérieures, en proposant l'adhésion de la Communauté à la Commission du Danube. Enfin, la Commission devrait poursuivre une politique avec les pays de l'Europe de l'Est visant à libéraliser le domaine des services du fret ferroviaire ainsi que de mettre rapidement en oeuvre une politique d'interopérabilité et de normes élevées de sécurité dans ce domaine. Cette requête s'applique également au transport ferroviaire international de passagers.

Les relations extérieures de l'Union européenne en matière de transport

2002/2085(INI) - 19/11/2002 - Document annexé à la procédure

La Commission a présenté une communication sur les conséquences des arrêts de la Cour du 5 novembre 2002 (arrêts "ciel ouvert") pour la politique européenne en matière de transport aérien. Le document rappelle que depuis la Convention de Chicago de 1944, le cadre réglementaire international s'est développé sur la base d'accords bilatéraux concernant les services aériens (ASA). Ces accords réglementent les conditions du marché

applicables à la fourniture de services aériens par les transporteurs. Depuis la création du marché intérieur, les États membres ont continué de conclure des accords bilatéraux classiques dans le domaine du transport aérien. La plupart ont signé un très grand nombre d'ASA avec des pays tiers; on en compte en moyenne entre 60 et 70 par État membre. Toutefois, la nature du système et la manière individuelle dont il a été appliqué par les États membres créent des conflits avec le système unifié de réglementation qui a été élaboré dans la Communauté. De plus en plus préoccupée par ces conflits, la Commission a ouvert une procédure judiciaire contre huit États membres qui ont signé des accords bilatéraux avec les États-Unis. Sept de ces derniers (Belgique, Danemark, Allemagne, Luxembourg, Autriche, Finlande, Suède) ont signé des accords de type "ciel ouvert". Un d'entre eux (le Royaume-Uni) a signé un accord bilatéral plus restrictif. Le 5 novembre 2002, la Cour européenne de justice a prononcé un arrêt à l'encontre des huit États membres. Ces arrêts de la Cour dits "arrêts ciel ouvert" déclarent que le principe de l'"AETR" s'applique à l'aviation. La Communauté acquiert donc une compétence externe du fait de l'exercice de sa compétence interne "lorsque les engagements internationaux relèvent du domaine d'application des règles communes", ou "en tout cas d'un domaine déjà couvert en grande partie par de telles règles. La Cour a identifié trois domaines spécifiques de compétence exclusive de la Communauté: les créneaux horaires dans les aéroports, les systèmes informatisés de réservation et les tarifs intracommunautaires. Outre les domaines identifiés par la Cour, il existe d'autres aspects, qui sont généralement traités dans le cadre d'accords bilatéraux sur des services aériens, pour lesquels la Communauté jouit d'une compétence externe exclusive, comme par exemple : les questions relatives à la sécurité, les possibilités commerciales (y compris l'assistance en escale), les taxes et droits de douane, les restrictions imposées aux aéronefs pour des raisons d'environnement, mais aussi la compensation pour refus d'embarquement, la responsabilité des transporteurs aériens, les voyages, vacances et circuits à forfait et la protection des données. La Cour a également estimé que les huit accords en question contiennent des éléments - notamment les clauses de nationalité - qui privent les transporteurs aériens de la Communauté des droits que leur confère le traité. En outre, comme la plupart des ASA traditionnels, les accords litigieux comportent des clauses strictes concernant la propriété et le contrôle. Ces clauses empêchent toute fusion ou acquisition concernant des transporteurs communautaires qui exploitent des réseaux internationaux et font obstacle au développementd'entreprises communautaires de transport aérien à plusieurs plates-formes ("hub"). Au regard du droit communautaire, une telle discrimination doit à présent être considérée comme illégale. Les arrêts de la Cour de justice du 5 novembre 2002 dans les procédures "ciel ouvert" ont donc des conséquences non seulement pour les accords spécifiques avec les États-Unis, mais aussi pour les accords aériens bilatéraux existants entre les États membres et d'autres pays tiers, et pour toute future négociation sur des questions bilatérales relatives à des services aériens. Comme le constate la Cour, en cas d'infraction découlant d'un accord international, il est impossible pour les États membres non seulement de prendre de nouveaux engagements internationaux, mais aussi de maintenir en vigueur leurs engagements internationaux qui enfreignent le droit communautaire. Ceci plaide fortement en faveur d'un développement urgent de la politique des relations extérieures de la Communauté dans le domaine des transports aériens. À la lumière de ces considérations, la Commission invite : - les huit gouvernements directement concernés par les arrêts à faire jouer les clauses de dénonciation contenues dans leurs accords avec les États-Unis pour assurer, le plus vite possible, le respect des arrêts de la Cour de justice; - les sept autres États membres à faire jouer les clauses de dénonciation contenues dans leurs accords avec les États-Unis pour assurer la compatibilité de leurs accords avec le droit communautaire; - tous les États membres à s'abstenir de prendre tout engagement international sous quelque forme que ce soit dans le domaine de l'aviation avant d'avoir réglé la question de la compatibilité de tels engagements avec le droit communautaire. Enfin, pour pouvoir ouvrir les travaux dans ce domaine, la Commission a invité instamment le Conseil de l'Union européenne à adopter le plus rapidement possible un mandat pour les négociations à mener en vue de remplacer les accords bilatéraux existants avec les États-Unis par un accord au niveau de la Communauté.