Informations de base

2017/0116(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien Abrogation Règlement (EC) No 868/2004 2002/0067(COD) **Subject** 2.60 Concurrence 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	PIEPER Markus (PPE)	30/06/2017
	Rapporteur(e) fictif/fictive PREUSS Gabriele (S&D) FOSTER Jacqueline (ECR) TELIČKA Pavel (ALDE) PIMENTA LOPES João (GUE/NGL) DALUNDE Jakop G. (Verts /ALE) AIUTO Daniela (EFDD) ARNAUTU Marie-Christine (ENF)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ECON Affaires économiques et monétaires	TREMOSA I BALCELLS Ramon (ALDE)	05/10/2017
ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires générales	3685	2019-04-09

	Transports, télécommunications et énergie	3623	2018-06-07

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Mobilité et transports	BULC Violeta

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
08/06/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0289	Résumé
15/06/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
20/03/2018	Vote en commission,1ère lecture		
20/03/2018	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
28/03/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0125/2018	Résumé
16/04/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		
18/04/2018	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 72)		
10/01/2019	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture		
13/03/2019	Débat en plénière		
14/03/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0209/2019	Résumé
14/03/2019	Résultat du vote au parlement		
09/04/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
17/04/2019	Signature de l'acte final		
17/04/2019	Fin de la procédure au Parlement		
10/05/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2017/0116(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Modifications et abrogations	Abrogation Règlement (EC) No 868/2004 2002/0067(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2

Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/8/10184

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE613.412	10/11/2017	
Amendements déposés en commission		PE616.689	24/01/2018	
Avis de la commission	ECON	PE613.502	23/02/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0125/2018	28/03/2018	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0209/2019	14/03/2019	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00077/2018/LEX	17/04/2019	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2017)0289	08/06/2017	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0182	08/06/2017	
Document annexé à la procédure	SWD(2017)0183	08/06/2017	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2019)393	30/04/2019	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2017)0289	26/07/2017	
Contribution	IT_SENATE	COM(2017)0289	04/08/2017	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES3714/2017	17/01/2018	

Informations complémentaires		
Source	**Document**	**Date**
Parlement européen	Briefing	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final	
Règlement 2019/0712 JO L 123 10.05.2019, p. 0004	Résumé

Préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien

2017/0116(COD) - 08/06/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien.

ACTE PROPOSÉ: Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: l'aviation joue **un rôle essentiel** dans l'économie de l'Union. En 2014, le secteur contribuait au PIB européen à hauteur de 510 milliards EUR par an et assurait 9,3 millions d'emplois en Europe. En 2015, plus de **1,45 milliard de passagers** ont utilisé les aéroports de l'UE au départ ou à l'arrivée. La connectivité aérienne européenne repose sur les compagnies aériennes de l'UE (7 millions de vols par an en moyenne) et sur celles des pays tiers (1,3 million de vols par an en moyenne).

La libéralisation et la déréglementation du transport aérien international ont engendré une concurrence sans précédent sur le marché de l'Union et à l'échelon mondial. **La concurrence mondiale devrait encore s'intensifier** avec une croissance internationale attendue d'environ 5% par an jusqu'en 2030.

Les principes de concurrence loyale **n'ont pas encore été définis au moyen de règles multilatérales spécifiques**, notamment dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ou de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) dont le champ d'application exclut, dans une large mesure, les services de transport aérien.

Les règles de l'UE garantissent que tous les transporteurs, européens et non européens, bénéficient des mêmes droits et des mêmes possibilités d'accès aux services liés au transport aérien. Cela n'est pas nécessairement le cas **dans certains pays tiers** où des pratiques discriminatoires et des subventions peuvent conférer des avantages concurrentiels déloyaux aux transporteurs aériens de ces pays.

Dans sa communication sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe, la Commission a annoncé son intention d'évaluer l'efficacité du règlement (CE) n° 868/2004 en vue de le remplacer par un instrument plus efficace qui permettrait de **garantir des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs** et de préserver ainsi la connectivité en provenance et à destination de l'Union.

ANALYSE D'IMPACT: l'option retenue consiste à la fois à remplacer le règlement (CE) n° 868/2004 par un nouvel instrument et à intensifier les efforts de l'Union sur la scène internationale, notamment en ce qui concerne la négociation d'accords de transport aérien ou de services aériens.

CONTENU: le règlement proposé remplacerait le règlement (CE) n° 868/2004 et viserait à **assurer une concurrence loyale entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers**, en vue de maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité.

Concrètement, la proposition établit des règles relatives à la conduite **d'enquêtes** par la Commission et à l'adoption de **mesures de réparation**, en cas de violation des obligations internationales en vigueur et de pratiques affectant la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et les autres transporteurs aériens et qui causent ou menacent de causer un préjudice à des transporteurs aériens de l'Union.

Procédure: la proposition dispose que la Commission pourrait ouvrir une enquête sur la base d'une plainte émanant d'un État membre, d'un transporteur aérien de l'UE ou d'une association de transporteurs de l'Union, ou de sa propre initiative. Elle pourrait aussi décider de ne pas ouvrir d'enquête si la plainte n'est pas étayée ou si l'adoption de mesures s'avérait contraire aux intérêts de l'Union. Elle aurait le droit de demander toutes les informations qu'elle estime nécessaires pour mener l'enquête et pour vérifier l'exactitude des renseignements qu'elle a reçus ou collectés.

La proposition définit également i) les règles selon lesquelles une enquête doit être menée, ainsi que les conditions dans lesquelles les parties intéressées peuvent avoir accès aux informations relatives à l'enquête; ii) les règles relatives à la coopération avec les États membres, à la confidentialité et à l'information des parties.

Mesures de réparation et mesures compensatoires: pour pouvoir proposer une mesure, la Commission devrait démontrer qu'une compagnie aérienne de l'UE a été lésée en raison d'une pratique déloyale de la part d'un pays tiers.

À cet effet, la proposition:

- établit les conditions dans lesquelles l'existence d'un préjudice ou d'une menace de préjudice peut être constatée;
- définit les conditions aux termes desquelles une procédure pourra être suspendue ou conclue, avec ou sans adoption de mesures de réparation;
- prévoit la possibilité d'adopter des mesures financières ou opérationnelles destinées à compenser le préjudice ou la menace de préjudice: les mesures ne devraient pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour cette compensation, l'objectif n'étant pas de punir le transporteur aérien du pays tiers concerné, mais de rétablir une concurrence équitable;
- définit les conditions dans lesquelles les mesures de réparation peuvent être réexaminées.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE: celle-ci est liée à l'ouverture et à la conduite des enquêtes par la Commission européenne, ainsi qu'aux obligations financières. Cet instrument devrait nécessiter neuf agents pour sa mise en œuvre.

L'incidence sur les dépenses administratives est estimée à **3,786 millions EUR** pour la période allant de 2018 à 2020.

Préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien

2017/0116(COD) - 28/03/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Markus PIEPER (PPE, DE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004.

Le règlement proposé établit des règles relatives à la conduite d'enquêtes par la Commission et à l'adoption de mesures de réparation, en cas de violation des obligations internationales en vigueur et de pratiques **faussant la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et les autres transporteurs aériens** et qui causent ou menacent de causer un préjudice à des transporteurs aériens de l'Union.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Intérêt de l'Union: les députés ont estimé nécessaire de préciser la notion d'intérêt de l'Union au moment de décider s'il convient ou non d'appliquer les mesures de réparation en cas de pratiques déloyales de la part d'un transporteur d'un pays tiers.

Lors de la détermination de l'intérêt de l'Union, la priorité devrait être accordée à la nécessité:

- de rétablir une concurrence effective et loyale,
- de garantir la transparence,
- d'éviter les distorsions du marché intérieur,
- d'éviter de compromettre la situation socio-économique des États membres,
- de maintenir un niveau élevé de connectivité pour les passagers et pour l'Union.

Lorsqu'elle détermine si l'intérêt de l'Union requiert son intervention, la Commission devrait **tenir compte de l'avis de toutes les parties intéressées** et permettre à ces dernières de faire connaître leur point de vue, dans un délai précis.

Afin de donner aux parties intéressées **la possibilité d'être entendues**, des délais pour la fourniture d'informations ou pour les demandes d'organisation d'une audition devraient être précisés dans l'avis d'ouverture de l'enquête.

Les parties intéressées devraient avoir connaissance des conditions de divulgation des informations qu'elles fournissent et devraient disposer d'un **droit de réponse** aux observations des autres parties.

Procédure: la Commission pourrait décider de ne **pas ouvrir d'enquête** lorsque les éléments avancés dans la plainte ne soulèvent pas un problème systémique ou n'ont pas d'impact notable sur un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union et sont injustifiés.

La décision de ne pas ouvrir d'enquête devrait être **motivée** et publiée au Journal officiel de l'Union européenne. Le Parlement européen pourrait demander à la Commission de justifier sa décision. Les plaignants pourraient faire appel de la décision dans les 60 jours de sa publication.

L'enquête devrait être menée à bien dans un délai de **douze mois**, cette période pouvant être prolongée dans des cas dûment justifiés.

En dernier ressort, la Commission pourrait adopter des **mesures de réparation provisoires** afin d'éviter ou de réparer un préjudice immédiat et irréversible pour le ou les transporteurs aériens de l'Union. Elle devrait suspendre la procédure lorsque le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a pris des mesures décisives pour supprimer le préjudice.

Accords bilatéraux: lorsque les accords bilatéraux de transport aérien ou de services aériens conclus avec des pays tiers comprennent des clauses de concurrence loyale ou des dispositions similaires, l'épuisement des procédures de règlement des litiges prévues dans ces accords internationaux ne devrait pas être une condition préalable à l'ouverture d'une procédure en application du règlement.

Clôture de l'enquête: la Commission devrait conclure l'enquête après avoir rassemblé toutes les informations nécessaires auprès des parties intéressées et sur la base des meilleures données disponibles.

Seule la Commission pourrait clore l'enquête sans adopter de mesures de réparation lorsque la plainte est retirée. Les transporteurs de l'Union auraient le droit d'interjeter appel d'une décision de la Commission visant à mettre fin à l'enquête. La Commission devrait également justifier sa décision de clore l'enquête devant les commissions compétentes du Parlement européen.

Mesures de réparation: ces mesures de réparation devraient prendre en considération le bon fonctionnement du marché du transport aérien de l'Union et **ne pas avantager indûment un transporteur aérien** ou un groupe de transporteurs aériens. Elles pourraient avoir un caractère provisoire si l'enquête établit qu'une menace de préjudice est manifeste et réelle.

Préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien

2017/0116(COD) - 14/03/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté, par 478 voix pour, 100 contre et 18 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Objectif

Le règlement établirait des règles relatives à la conduite d'enquêtes par la Commission et à l'adoption de mesures de réparation concernant des pratiques faussant la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers et qui causent ou menacent de causer un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union.

La discrimination pourrait comprendre les situations dans lesquelles un transporteur aérien de l'Union fait l'objet d'une différence de traitement sans justification objective pour ce qui est par exemple: i) des prix et de l'accès concernant les services d'assistance en escale; ii) des infrastructures aéroportuaires; iii) des services de navigation aérienne; iv) de l'attribution des créneaux horaires; v) des procédures administratives telles que celles relatives à l'octroi de visas pour le personnel d'un transporteur étranger; vi) des modalités de vente et de distribution des services aériens.

Intérêt de l'Union

Le Parlement a précisé la notion d'intérêt de l'Union au moment de décider s'il convient ou non d'appliquer les mesures de réparation en cas de pratiques déloyales de la part d'un transporteur d'un pays tiers.

La Commission déterminerait l'intérêt de l'Union sur la base d'une appréciation de tous les intérêts en jeu qui sont pertinents dans la situation donnée. La priorité serait accordée à la nécessité de protéger les intérêts des consommateurs et de maintenir un niveau élevé de connectivité pour les passagers et pour l'Union.

Dans le cadre de l'ensemble de la chaîne de l'aviation, la Commission pourrait tenir compte de facteurs sociaux pertinents. Elle devrait aussi tenir compte de la nécessité de mettre fin à la pratique faussant la concurrence, de rétablir une concurrence loyale et effective et d'éviter toute distorsion sur le marché intérieur.

L'intérêt de l'Union serait déterminé sur la base d'une analyse économique effectuée par la Commission reposant sur des informations recueillies auprès des parties intéressées, à condition que ces informations soient étayées par des éléments de preuve concrets. Les parties intéressées devraient avoir la possibilité de se faire connaître, de présenter leur point de vue par écrit ou de demander à être entendues par la Commission dans des délais précis.

Procédure

Une enquête serait ouverte à la suite d'une plainte écrite introduite par un État membre, un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union ou une association de transporteurs aériens de l'Union, ou encore à l'initiative de la Commission. Lorsqu'elle reçoit une plainte, la Commission devrait en informer tous les États membres.

Lorsqu'elle décide de ne pas ouvrir d'enquête, la Commission devrait en informer le plaignant et tous les États membres. L'information devrait contenir les motifs de la décision et être transmise au Parlement européen.

La Commission devrait décider de l'ouverture d'une enquête dans un délai maximum de 5 mois à compter du dépôt de la plainte et en informer les États membres et le Parlement européen.

Suspension

La Commission pourrait suspendre l'enquête s'il paraît plus approprié de recourir exclusivement aux procédures de règlement des différends prévues par un accord de transport aérien ou de services aériens applicable auquel l'Union est partie ou par tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien auquel l'Union est partie. La Commission devrait informer les États membres de la suspension de l'enquête.

La Commission pourrait reprendre l'enquête si par exemple il n'a pas été mis fin à la pratique faussant la concurrence dans un délai de douze mois à compter de la date de la suspension de l'enquête.

Durée de la procédure et suspension

L'enquête devrait être menée à bien dans un délai de 12 mois tandis que la procédure devrait être menée à bien dans un délai de 20 mois. Ces délais pourraient être prolongés dans des cas dûment justifiés, la suspension n'étant pas pris en compte dans la durée de l'enquête et de la procédure. En cas d'urgence, la procédure pourrait être ramenée à 9 mois.

Mesures de réparation

La Commission devrait adopter, par voie d'actes d'exécution, des mesures de réparation si l'enquête conclut qu'une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union concernés.

Les mesures de réparation ne devraient pas amener l'Union ou les États membres concernés à violer des accords de transport aérien ou de services aériens, ou toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans un accord commercial ou tout autre accord conclu avec le pays tiers concernés.

La Commission devrait présenter régulièrement un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du règlement. Le Parlement européen et le Conseil pourraient inviter la Commission à présenter et expliquer toute question liée à son application.

Préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien

2017/0116(COD) - 10/05/2019 - Acte final

OBJECTIF : garantir une concurrence loyale avec les compagnies aériennes des pays tiers.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004.

CONTENU : dans un contexte de concurrence accrue entre acteurs du transport aérien à l'échelle mondiale, la concurrence loyale constitue un principe général indispensable de l'exploitation de services internationaux de transport aérien.

Au niveau international, il n'existe actuellement aucun cadre relevant de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ou de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui réglemente la concurrence entre les transporteurs aériens. Le présent règlement vise à doter l'UE d'un mécanisme efficace permettant de lutter contre les pratiques commerciales déloyales qui a jusqu'à présent fait défaut.

Objet

Le règlement remplaçant le règlement (CE) n° 868/2004 établit des règles relatives à la conduite d'enquêtes par la Commission et à l'adoption de mesures de réparation concernant des pratiques faussant la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers et qui causent ou menacent de causer un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union.

Procédure

Une procédure unique pour lancer des enquêtes et décider d'éventuelles mesures de réparation s'appliquera tant aux accords globaux au niveau de l'UE qu'aux accords bilatéraux dans le secteur des transports aériens conclus entre des pays de l'UE et des pays tiers.

Lors de la détermination de l'intérêt de l'Union, la priorité sera accordée à la nécessité de protéger les intérêts des consommateurs et de maintenir un niveau élevé de connectivité pour les passagers et pour l'Union. Dans le cadre de l'ensemble de la chaîne de l'aviation, la Commission pourra aussi tenir compte de facteurs sociaux pertinents ainsi que de la nécessité de mettre fin à la pratique faussant la concurrence, de rétablir une concurrence loyale et effective et d'éviter toute distorsion sur le marché intérieur.

La Commission sera habilitée à ouvrir une enquête à la suite d'une plainte écrite introduite par un État membre, un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union ou une association de transporteurs aériens de l'Union, ou encore à l'initiative de la Commission, si une pratique faussant la concurrence a causé un préjudice à un transporteur aérien de l'UE ou représente une menace claire de préjudice.

Lorsqu'elle décide de ne pas ouvrir d'enquête, la Commission devra en informer le plaignant et tous les États membres. L'information devra contenir les motifs de la décision et être transmise au Parlement européen.

La Commission décidera de l'ouverture d'une enquête dans un délai maximum de 5 mois à compter du dépôt de la plainte et en informera les États membres et le Parlement européen.

L'enquête devra être menée à bien dans un délai de 12 mois tandis que la procédure devra être menée à bien dans un délai de 20 mois. Ces délais pourront être prolongés dans des cas dûment justifiés, la suspension éventuelle de la procédure n'étant pas pris en compte dans la durée de la procédure. En cas d'urgence, la procédure pourra être ramenée à 9 mois.

Pratiques faussant la concurrence et mesures de réparation

La constatation d'un préjudice devra reposer sur des éléments de preuve et tenir compte des facteurs pertinents, en particulier:

- la situation des transporteurs aériens de l'Union concernés, notamment en ce qui concerne des aspects tels que la fréquence des services, l'utilisation des capacités, l'effet sur le réseau, les ventes, la part de marché, les profits, le rendement du capital, l'investissement et l'emploi;

- la situation générale sur les marchés de services de transport aérien affectés, notamment en ce qui concerne le niveau des tarifs, la capacité et la fréquence des services de transport aérien ou l'utilisation du réseau.

La détermination d'une menace de préjudice devra reposer sur des éléments de preuve clairs et non sur de simples allégations, conjectures ou possibilités hypothétiques.

Les mesures de réparation - financières ou opérationnelles - seront adoptées au moyen d'un acte d'exécution de la Commission, mais les mesures opérationnelles seront soumises à une procédure plus stricte. La Commission fournira régulièrement au Parlement européen et au Conseil un rapport écrit sur l'efficacité et l'incidence des mesures de réparation.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 30.5.2019.