

**FR**

**FR**

**FR**



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 21.4.2008  
COM(2008) 175 final

2006/0130 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE**

**concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption du règlement du  
Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation  
de services de transport aérien dans la Communauté (refonte)**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN**

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE**

**concernant la**

**position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte)**

(texte ayant un intérêt pour l'EEE)

**1. HISTORIQUE**

Date de transmission de la proposition au PE et au Conseil (COM(2006) 396 – 2006/0130 (COD))	18 juillet 2006
Date de l'avis du comité économique et social européen :	31 mai 2007
Date de l'avis du Parlement européen, première lecture :	11 juillet 2007
Date d'adoption de la position commune : à l'unanimité	18.4.2008

**2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION**

La Commission a adopté, le 18 juillet 2006, une proposition de règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte) qui remplacera les trois règlements 2407/92, 2408/92 et 2409/92 (communément appelé "3<sup>ème</sup> paquet aérien")<sup>1</sup>

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 :**
- (2) **Renforcement des exigences en matière de location d'aéronefs :**
- (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.

---

<sup>1</sup> Règlement (CEE) 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens (JO L240 du 24.08.1992, p.1) - Règlement (CEE) 2408/92 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L240 du 24.08.1992, p. 8) - Règlement (CEE) 2409/92 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens (JO L240 du 24.08.1992, p. 15)

- (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.
- (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.
- (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.

### 3. OBSERVATIONS SUR LA POSITION COMMUNE

La position commune constitue non seulement la position du Conseil mais reflète également le compromis négocié entre les trois institutions suite aux négociations intervenues à l'automne 2007. Le Président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen a indiqué par lettre à la Présidence du Conseil que dans ces conditions, il recommanderait à la commission TRAN d'approuver la position commune telle quelle en deuxième lecture, à condition que la terminologie sur la location d'aéronefs avec équipage proposée par le Parlement soit reprise.

Ce compromis avec la demande du PE a pu être entériné par le Conseil lors du Conseil Transports, Télécommunications et Energie du 30 novembre 2007.

Mis à part ce point spécifique, les autres éléments en discussion entre les trois institutions ayant fait l'objet d'un compromis repris dans la position commune concernent :

- **La dimension sociale du marché intérieur**: les deux institutions se sont satisfaites d'un "Considérant" (considérant 8a) rappelant les obligations des États membres pour l'application de la législation sociale pertinente nationale et européenne. Par ailleurs la Commission s'est engagée à informer les deux institutions sur les résultats de l'étude qu'elle mène sur l'impact du marché intérieur de l'aviation sur l'emploi et les conditions de travail;
- **La solidité financière pour couvrir le remboursement et le rapatriement des passagers en cas de faillite**: aucune référence ne figure plus dans le texte mais la Commission étudiera la faisabilité et les implications de toute mesure prévoyant une obligation d'assurance pour rembourser les billets et couvrir les frais de rapatriement;
- **Les relations extérieures**: cette dimension a été catégoriquement rejetée par le Conseil. Dans un souci de compromis, afin de favoriser l'accord global entre toutes les institutions, la Commission a accepté que les dispositions sur les relations extérieures ne figurent plus, mais a fait une déclaration commune avec les États membres sur la coopération sur l'accès des pays tiers au marché intérieur du transport aérien. En outre, elle a fait une déclaration unilatérale sur les restrictions aux arrangements de partage de codes ("codeshare") entre les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs des pays tiers, tels que repris dans le nouvel article 15 (5);

- **Distribution du trafic entre aéroports** : le nouvel article 19 permet la distribution du trafic entre aéroports à condition que les aéroports:
  - desservent la même ville ou conurbation,
  - sont desservis par une infrastructure de transport adéquate qui permette, autant que possible, une connexion directe rendant possible d'arriver à l'aéroport en moins de 90 minutes y inclus, le cas échéant, sur une base transfrontalière,
  - sont reliés les uns aux autres et à la ville ou conurbation qu'ils devront desservir par de service de transport public fréquents, fiables et efficaces.
  - offrent les services nécessaires aux transporteurs aériens et ne portent pas indûment préjudice à leurs opportunités commerciales.
- **Information sur les prix**: le champ d'application de l'obligation de transparence de l'information et de non discrimination a été étendu à tous les vols au départ de la Communauté, y compris les vols opérés par des compagnies des pays tiers (article 24). Désormais, les prix finaux annoncés pour ces vols devront inclure les tarifs les taxes, les charges aéroportuaires et les autres charges, surcharges et frais. Un "Considérant" (considérant 15) encourage les compagnies communautaires à faire montre du même niveau de transparence pour les vols à destination d'un aéroport de la Communauté.

La Commission se félicite de ce qu'à l'issue des négociations interinstitutionnelles, les nouvelles règles sont considérablement améliorées et beaucoup plus claires.

#### 4. CONCLUSION

La Commission considère que la position commune du Conseil contribue à maintenir l'objectif principal et l'esprit de sa proposition, et peut donc lui apporter son soutien. Elle se félicite de ce qu'elle reflète l'état des négociations interinstitutionnelles, permettant une adoption de cette proposition dès le stade de la deuxième lecture.