



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 9.1.2004

COM(2004) 8 final

2003/0044 (COD)

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPEEN**

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 d'un règlement du
Parlement européen et du Conseil concernant la négociation et la mise en œuvre
d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION
AU PARLEMENT EUROPEEN**

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 d'un règlement du
Parlement européen et du Conseil concernant la négociation et la mise en œuvre
d'accords relatifs à des services aériens entre les États membres et les pays tiers**

1- HISTORIQUE

Date de la transmission de la proposition au PE et au Conseil (document COM(2003) 94 final – C5 –2003/65/- 2003/0044(COD)) :	26 février 2003
Date de l'avis du Comité économique et social européen :	16 juillet 2003
Date de l'avis du Parlement européen, première lecture :	2 septembre 2003
Date d'adoption de la position commune :	5 décembre 2003

2- OBJECTIF DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

En novembre 2002, la Cour de justice européenne a jugé que les accords bilatéraux de services aériens conclus par huit États membres avec les États-Unis constituaient une violation du droit communautaire. Ils étaient notamment en conflit avec le droit d'établissement, par le fait qu'ils réservaient des droits internationaux de trafic aux seules compagnies aériennes appartenant à des ressortissants des parties aux accords, et ils couvraient certains domaines relevant exclusivement de la compétence communautaire. Ces affaires entraînent des implications pour tous les accords et négociations en matière de transports aériens. Tous les accords en vigueur doivent être modifiés de manière à établir un traitement non discriminatoire pour les compagnies aériennes communautaires, et les négociations sur des matières relevant de la compétence communautaire doivent être menées dans un cadre juridique approprié. Les États membres ne peuvent plus agir unilatéralement.

Étant donné le nombre d'accords bilatéraux de services aériens, et la régularité avec laquelle ils sont renégociés pour tenir compte de l'évolution du marché, il est impossible dans la pratique de mener toutes les négociations nécessaires selon les procédures types au niveau communautaire. La Communauté devra se concentrer sur les négociations importantes. En conséquence, la présente proposition crée un système de notification et d'autorisation pour les négociations bilatérales menées par les États membres. Elle impose également certaines obligations aux États membres afin d'assurer la mise en place de systèmes non discriminatoires en matière de consultation du secteur industriel et d'attribution de droits de trafic assurés au cours des négociations.

3- OBSERVATIONS CONCERNANT LA POSITION COMMUNE

Dans sa position commune, le Conseil a maintenu la structure de base de la proposition de la Commission, notamment la notification des intentions de négocier prévue à l'article premier, et le recours à un système d'approbation des résultats des négociations prévu à l'article 4, nonobstant d'importantes modifications pour affiner et renforcer le cadre juridique. Ces modifications visent à améliorer la faculté de mise en application de la proposition de la Commission, en aiguissant le caractère spécifique des conditions dans lesquelles les États membres sont autorisés à négocier et à conclure des accords portant sur des matières qui relèvent de la compétence communautaire.

L'article premier du règlement expose les conditions dans lesquelles les États membres peuvent entamer des négociations avec les pays tiers. Un État membre peut entamer des négociations avec des pays tiers à condition que :

- a. ils s'en tiennent au texte arrêté d'un commun accord pour les clauses types qui, dans les accords bilatéraux, concernent les questions relevant de la compétence juridique communautaire ;
- b. ils informent dûment la Commission avant d'entamer les négociations. Cette notification, telle que l'envisage la proposition de la Commission, permettra aux États membres et à la Commission de mettre au jour un intérêt commun ou un problème vis-à-vis d'un pays tiers.

A l'article 4, les États membres doivent également obtenir une autorisation spéciale en vertu du droit communautaire. Le système envisagé est cependant simple. Ici encore, sur la base du raisonnement appliqué pour l'ouverture des négociations, les résultats des négociations doivent être notifiés à la Commission. Pour ce qui est de l'étape suivante, il existe trois possibilités :

- a. lorsque les États membres sont parvenus à un accord incorporant les clauses types arrêtées de commun accord sur les questions communautaires, ils sont autorisés à conclure l'accord définitif. Ils ont pour seule obligation de notifier le résultat des négociations à la Commission, aux fins de la transparence ;
- b. lorsque les États membres n'ont pas pu parvenir à un accord incorporant les clauses types arrêtées de commun accord sur les questions communautaires, ils peuvent appliquer l'accord à titre provisoire, mais doivent le soumettre à la Communauté pour approbation finale après une procédure consultative selon les règles de la comitologie. Si l'accord ne porte pas atteinte aux objectifs de la politique commune des transports, les États membres seront autorisés à conclure l'accord ;
- c. lorsque la Communauté est en train de négocier avec le même pays tiers, un État membre peut être autorisé à appliquer provisoirement un accord ou à le conclure à l'issue seulement de la même procédure consultative qu'au point b).

Ce système garantira le respect du droit communautaire et assurera la défense des intérêts communautaires, tout en donnant aux États membres la possibilité de reprendre des négociations bilatérales dans un cadre de sécurité juridique.

Des 17 amendements adoptés par le Parlement européen, le Conseil en a incorporé trois intégralement dans sa position commune, et quatre en partie ou dans leur principe. Ces amendements correspondent essentiellement aux amendements acceptés de manière semblable par la Commission.

4- COMMENTAIRES DÉTAILLÉS DE LA COMMISSION

Les références ci-dessous renvoient aux considérants et aux articles de la position commune.

4.1 Amendements intégralement acceptés par la Commission et intégralement incorporés dans la position commune

Amendements 1, 2, 3 : Ces trois amendements apparaissent entièrement dans les considérants de la position commune (considérant 5 - modifié en conséquence, considérant 6 - supprimé en conséquence, et considérant 8 - dernière phrase supprimée en conséquence).

4.2 Amendements acceptés en partie ou en principe par la Commission et incorporés en partie ou en principe dans la position commune

Amendement 11 : La position commune intègre cet amendement partiellement et dans son principe, tout en modifiant sensiblement les articles 1 et 4 en vue de renforcer le cadre juridique fixé par le projet de règlement. Elle précise davantage à la fois le type d'accords ou de documents apparentés couverts par le projet de règlement (article premier, paragraphe 1), et les obligations des États membres lorsque des négociations communautaires sont en cours (article 4, paragraphe 4).

Amendement 12 : A l'article premier, paragraphe 2, la position commune clarifie l'obligation faite aux États membres d'informer la Commission des négociations qu'ils envisagent, et intègre ainsi dans le principe cet amendement du Parlement. Seule la Commission doit être informée par un État membre qui envisage d'entamer des négociations, les autres États membres ayant la possibilité de demander copie de cette notification à la Commission. Une procédure spéciale est également fixée en cas de circonstances exceptionnelles.

Amendement 15 : La position commune cherche à clarifier le libellé de l'article 3 selon les mêmes principes que l'amendement du Parlement. Elle indique de façon plus claire qu'il est interdit de conclure un quelconque accord qui limiterait le nombre de transporteurs communautaires susceptibles, conformément aux dispositions existantes, d'être désignés pour fournir des services aériens entre le territoire d'un État membre et un pays tiers.

4.3 Amendements rejetés par la Commission et incorporés dans la position commune

Amendement 14 : La position commune a intégré la première partie de cet amendement, puisque l'article 2 mentionne dorénavant non seulement les transporteurs aériens, mais aussi à les autres parties intéressées. La Commission a rejeté cet amendement car la modification substantielle souhaitée par le Parlement et visant à restreindre la définition des transporteurs aériens et du droit d'établissement (deuxième partie de l'amendement 14) ne peut pas être acceptée. Pour ce qui est d'inclure dans cet article les autres parties intéressées, la Commission n'a aucune objection à l'égard de la position commune sur ce point particulier.

4.4 Amendements rejetés par la Commission et non incorporés dans la position commune

Amendements 4 et 14 (sauf la première partie de l'amendement 14 qui est intégrée dans la position commune) : Ces amendements limiteraient l'obligation faite aux États membres d'informer et de consulter les transporteurs communautaires au sujet de leurs négociations bilatérales internationales, en imposant exclusivement cette obligation lorsque les compagnies aériennes exploitent déjà un réseau de lignes ou pourraient en exploiter un à brève échéance. En outre, l'amendement 14 imposerait des limitations au droit d'établissement pour les compagnies aériennes, en les obligeant à obtenir une autorisation d'exploitation auprès de chacun des États membres à partir desquels elles exploitent des lignes internationales.

Amendement 5 : Avec cet amendement, l'approbation des accords bilatéraux ferait l'objet d'une procédure réglementaire.

Amendements 6 et 7 : Ces amendements mettraient en cause la conformité du projet de règlement avec le principe de proportionnalité.

Amendement 8 : Cet amendement établirait un plan en trois points pour l'action communautaire dans le domaine des transports aériens internationaux.

Amendements 9 et 10 : Ces amendements introduiraient de nouveaux considérants visant à fixer des objectifs spécifiques pour les négociations entre la Communauté et les États-Unis.

Amendement 13 : Cet amendement exclurait les États membres du processus de consultation présenté à l'article premier, paragraphe 3, en ce qui concerne l'ouverture de négociations par un État membre.

Amendement 18 : Avec cet amendement, toutes les informations présentées par les États membres lors de la notification de leurs négociations deviendraient *de facto* des informations confidentielles.

Amendement 19 : Cet amendement réitérerait l'obligation faite aux États membres d'informer la Commission d'un projet d'accord lors de la conclusion des négociations, obligation déjà énoncée à l'article 4.

5- CONCLUSION

La Commission considère que la position commune adoptée à l'unanimité le 5 décembre 2003 ne modifie ni les objectifs ni l'esprit de sa proposition, et peut donc lui donner son appui.