

COM (2017) 289 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 14 juin 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 14 juin 2017

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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

Bruxelles, le 9 juin 2017
(OR. en)

10146/17

**Dossier interinstitutionnel:
2017/0116 (COD)**

**AVIATION 85
CODEC 1023**

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	8 juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 289 final
Objet:	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

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 289 final.

p.j.: COM(2017) 289 final



Bruxelles, le 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2017) 182 final}
{SWD(2017) 183 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• **Justification et objectifs de la proposition**

L'aviation joue un rôle fondamental dans l'économie de l'Union européenne. Avec quelque 918 millions de passagers voyageant par avion dans l'Union européenne et plus de 1,45 milliard de passagers ayant utilisé les aéroports de l'UE au départ ou à l'arrivée en 2015, le secteur de l'aviation apporte une contribution essentielle à la connectivité de l'Union tant au niveau interne entre les États membres qu'avec les pays tiers dans le reste du monde. Le transport aérien relie des individus, des entreprises et des régions, et joue un rôle essentiel dans l'intégration et la compétitivité de l'UE. Il contribue également à la cohésion régionale et sociale de l'Union. En outre, le secteur de l'aviation apporte une contribution essentielle à la croissance économique et à l'emploi. En 2014, le secteur a soutenu l'emploi de quelque 9,3 millions de personnes et comptait pour plus de 510 milliards d'euros du produit intérieur brut de l'UE. Il a également renforcé d'autres secteurs économiques, car les études montrent qu'un euro de valeur ajoutée dans le secteur du transport aérien génère près de trois euros de valeur ajoutée dans l'ensemble de l'économie. De même, pour chaque nouvel emploi dans l'industrie du transport aérien, plus de trois emplois sont créés dans le reste de l'économie¹.

La connectivité globale de l'Union repose dans une large mesure sur les services aériens assurés par les transporteurs aériens de l'Union, avec une moyenne de 7 millions de vols exploités par ces transporteurs chaque année à destination ou en provenance des aéroports de l'Union. Le chiffre correspondant pour les transporteurs aériens de pays tiers s'élève à 1,3 million de vols par an². Toutefois, en ce qui concerne les liaisons entre l'UE et le reste du monde, le marché est desservi à parts pratiquement égales par les transporteurs aériens de l'Union (49,9 % des vols et environ 239 millions de passagers transportés en 2015) et les transporteurs aériens des pays tiers (50,1 % des vols et environ 240 millions de passagers transportés en 2015)³.

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 dans les années à venir avec une croissance internationale attendue d'environ 5 % par an jusqu'en 2030⁴.

Toutefois, en l'absence d'un cadre international qui fixe les conditions régissant la concurrence entre les transporteurs aériens⁵, les pratiques concernant le traitement des

¹ Communication de la Commission intitulée «Une stratégie de l'aviation pour l'Europe», COM(2015)598 final du 7.12.2015.

² Source: OAG, horaires d'été pour l'année 2016.

³ Idem.

⁴ Communication de la Commission intitulée «La politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation — Anticiper les défis à venir», COM(2012)556 final du 27.9.2012.

⁵ En particulier, l'OACI n'a édicté aucune réglementation multilatérale spécifique et les services de transport aérien ont été, dans une large mesure, exclus des accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) [cf. l'accord de Marrakech, l'annexe 1B de l'accord général sur le commerce des services (AGCS) et l'annexe sur les services de transport aérien]. L'AGCS ne s'applique pas aux mesures ayant une incidence sur a) les services de réparation et de maintenance des aéronefs; b) la vente ou la commercialisation des services de transport aérien; et c) les systèmes informatisés de réservation.

transporteurs aériens peuvent différer d'un pays à l'autre et affecter les conditions de concurrence. Ce n'est pas le cas à l'intérieur de l'Union, où les règles de l'UE font en sorte 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 peut toutefois être le cas dans certains pays tiers où des pratiques discriminatoires et des subventions⁶ peuvent conférer des avantages concurrentiels déloyaux aux transporteurs aériens de ces pays. La Commission a reconnu que *«si les compagnies aériennes de l'UE sont elles-mêmes responsables de leur propre compétitivité et doivent continuer à adapter leurs produits et leurs modèles commerciaux aux conditions prévalant sur le marché (...), il importe tout autant que la concurrence, tant au sein de l'UE qu'à l'extérieur, soit fondée sur l'ouverture, la réciprocité et l'équité, et qu'elle ne soit pas faussée par des pratiques déloyales»*⁷.

En effet, les pratiques déloyales, dès lors qu'elles sont autorisées à persister, peuvent aboutir à plus long terme à des positions dominantes, voire à des situations de monopole dans le marché de l'aviation, ce qui signifie moins de choix, moins de connectivité et des prix plus élevés pour les citoyens de l'UE.

Par conséquent, dans les cas où la connectivité et la concurrence sont mises en péril dans l'Union, cette dernière doit être en mesure d'agir efficacement afin de garantir un marché ouvert et concurrentiel.

Les conditions d'une concurrence loyale entre les transporteurs aériens peuvent être prévues dans des accords de transport aérien ou de services aériens. Toutefois, la plupart des accords de transport aérien ou de services aériens conclus avec des pays tiers ne prévoient pas, jusqu'à présent, de règles correspondantes.

Le règlement (CE) n° 868/2004⁸ visait à régler ces questions au moyen de mesures unilatérales de l'Union. Toutefois, cet instrument n'a jamais été appliqué et certaines de ses caractéristiques font qu'il est très improbable qu'il soit jamais appliqué (concrètement). Par conséquent, l'Union ne dispose toujours pas d'un instrument efficace permettant de garantir une concurrence loyale entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens des pays tiers. En effet, outre le subventionnement, le règlement (CE) n° 868/2004 s'applique exclusivement aux *«pratiques tarifaires déloyales»*. Ces pratiques ne peuvent être constatées que lorsque des transporteurs d'un pays tiers *«pratiquent des tarifs aériens suffisamment inférieurs à ceux proposés par des transporteurs aériens communautaires concurrents pour causer un préjudice important»*, ce qui est difficile à prouver. Bien que la constatation de *«pratiques tarifaires déloyales»* exige également que le transporteur d'un pays tiers ait bénéficié d'un avantage non commercial, l'existence d'un tel avantage ne suffit pas à elle seule à déclencher l'action de l'Union. En outre, le règlement (CE) n° 868/2004 ne prévoit pas de procédure interne spécifique à l'UE en cas d'infraction aux obligations qui sont contenues dans les accords de transport aérien ou de services aériens auxquels l'Union est partie, et qui visent à garantir une concurrence loyale. Enfin, les règles relatives à l'ouverture d'une enquête sont relativement restrictives. Un droit de se plaindre à la Commission,

⁶ Il ne vise que les subventions sélectives au sens de l'article 2, point h), de la présente proposition de règlement.

⁷ Communication de la Commission intitulée «La politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation — Anticiper les défis à venir».

⁸ Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 162 du 30.4.2004, p. 1).

notamment, se limite à l'«industrie communautaire», qui est définie comme «*l'ensemble des transporteurs aériens communautaires fournissant un service de transport aérien similaire ou ceux d'entre eux qui représentent collectivement une partie majeure de l'offre communautaire totale de ces services*». Ni les États membres ni les transporteurs aériens ne se voient conférer une position de plaignants à part entière.

Dans sa communication sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe⁹, la Commission a annoncé son intention d'évaluer l'efficacité du règlement (CE) n° 868/2004 en vue de le réviser ou 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. La stratégie de l'aviation souligne également l'importance de poursuivre la négociation de clauses de concurrence loyale dans les accords aériens bilatéraux de l'UE et des États membres et de progresser au niveau multilatéral, parallèlement à l'amélioration de l'efficacité de cet instrument.

L'objectif de revoir ou de remplacer le règlement (CE) n° 868/2004 est partagé par le Conseil qui, dans ses conclusions du 20 décembre 2012¹⁰, a reconnu «*qu'il est apparu que le règlement (CE) n° 868/2004 [...] ne tient pas compte de manière adéquate des caractéristiques spécifiques du secteur des services aériens et appuie la Commission dans son intention d'analyser [...] comment on pourrait élaborer un instrument plus efficace en vue de préserver une concurrence ouverte et loyale et, sur cette base, de soumettre une proposition visant à modifier ou à remplacer le règlement (CE) n° 868/2004*».

Cette approche est également partagée par le Parlement européen, qui a invité «*la Commission à réviser le règlement (CE) n° 868/2004 afin d'assurer des conditions de concurrence équitables dans les relations extérieures de l'Union dans le domaine de l'aviation ainsi que de renforcer la position concurrentielle du secteur européen de l'aviation [...], de garantir la réciprocité et d'éliminer les pratiques déloyales [...]*»¹¹.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La présente initiative est cohérente avec la communication de la Commission sur la politique extérieure de l'Union dans le domaine de l'aviation, qui dispose qu'«*il est à la fois important et légitime que l'UE soit en mesure d'agir efficacement au niveau international pour préserver la compétitivité des compagnies aériennes de l'UE contre la concurrence et/ou les pratiques déloyales quelle que soit leur origine*».

La présente initiative figure parmi les actions présentées dans la communication de la Commission sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe et est cohérente avec la politique de l'UE en matière de concurrence loyale.

La présente initiative repose sur des considérations similaires à celles de l'article 12 du règlement (CEE) n° 95/93¹² du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, ainsi que de

⁹ Communication de la Commission intitulée «Une stratégie de l'aviation pour l'Europe».

¹⁰ Conclusions du Conseil sur la politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation - Anticiper les défis à venir», 20 décembre 2012.

¹¹ Résolution du Parlement européen du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable (2015/2005(INI)).

¹² Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

l'article 20 de la directive 96/67/CE¹³ du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Ces deux règlements prévoient que des mesures peuvent être prises lorsque des pays tiers accordent un traitement préférentiel à leurs transporteurs aériens par rapport aux transporteurs aériens de l'Union en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports ou en ce qui concerne l'accès aux marchés de l'assistance en escale ou de l'auto-assistance.

La présente initiative est sans préjudice de la répartition des compétences entre l'Union et les États membres, conformément au droit de l'Union tel qu'interprété par la Cour de justice.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente initiative vise à faire en sorte que les activités aériennes aient lieu dans des conditions de concurrence loyale et, par conséquent, s'ajoute à la contribution que ce secteur peut apporter à la réalisation des objectifs prioritaires de la Commission en ce qui concerne le soutien à la création d'emplois et à la croissance durable.

L'initiative contribue également à renforcer l'influence de l'Union dans le monde et, partant, à réaliser les objectifs stratégiques correspondants, à savoir une Union plus forte sur la scène internationale et des échanges plus libres, sans sacrifier les normes européennes. Elle est conforme, notamment, à l'approche de la Commission concernant les négociations portant sur des accords de transport aérien ou de services aériens avec des pays tiers, qui favorisent une concurrence loyale, ainsi que des niveaux élevés de protection dans les domaines social et du travail.

La présente initiative est cohérente avec les politiques pertinentes de l'Union, y compris la politique commerciale et la politique de la concurrence.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La présente initiative se fonde sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Cette disposition autorise l'adoption de toutes les dispositions appropriées pour les transports aériens et a déjà servi de base pour l'adoption du règlement (CE) n° 868/2004¹⁴.

- **Subsidiarité**

La compatibilité avec le principe de subsidiarité a été reconnue dans le 26^e considérant du règlement (CE) n° 868/2004, dans la mesure où il concernait les termes de ce règlement.

Le nouvel élément central contenu dans la proposition de règlement est la marche à suivre en cas de «violation des obligations internationales en vigueur». Le règlement proposé définit les «obligations internationales en vigueur» comme des obligations contenues dans un accord auquel l'Union est partie. Des droits à l'égard de pays tiers, en vertu d'accords auxquels l'Union est partie, ne peuvent être exercés séparément par les différents États membres.

¹³ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

¹⁴ À l'époque article 80, paragraphe 2, TCE.

Puisque les objectifs recherchés ne pouvaient être atteints sans une action au niveau de l'Union, une telle action est nécessaire à cet effet et apporte une valeur ajoutée par rapport à des actions menées au niveau national.

- **Proportionnalité**

Les choix politiques proposés ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif de la proposition, à savoir garantir une concurrence loyale entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers, dans l'intérêt du maintien de conditions propices à un niveau élevé de connectivité de l'Union.

Les pratiques en cause sont toutes susceptibles de porter atteinte à une concurrence loyale. Elles sont considérées comme telles dans les accords internationaux pertinents ou consistent en des subventions¹⁵ ou des discriminations qui, en outre, peuvent aboutir à l'imposition de mesures uniquement en cas de préjudice ou de menace de préjudice aux transporteurs de l'Union.

Les mesures qui doivent être adoptées en vertu du présent instrument sont également proportionnées. Lorsque des obligations internationales ont été violées, les mesures se limitent à ce qui est possible en vertu de l'accord en cause et/ou du droit public international.

Si des mesures sont imposées en raison de subventions ou de discriminations causant un préjudice ou une menace de préjudice aux transporteurs de l'Union, elles ne peuvent aller au-delà de ce qui est nécessaire pour contrebalancer le préjudice ou la menace de préjudice.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Conformément aux normes de la Commission en matière de consultation publique, les parties prenantes ont été consultées au moyen d'une consultation publique en ligne sur la «*proposition relative à l'amélioration de la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales*», du 29 octobre 2013 au 21 janvier 2014. Vingt entités ont pris part à la consultation publique, représentant les compagnies aériennes (de l'Union et des pays tiers), les aéroports et les associations professionnelles (européennes et non européennes), les syndicats de l'UE, les États membres et les citoyens. Le nombre limité de réponses à cette consultation publique doit être pris en considération lors de l'interprétation des données. Néanmoins, il est possible de se faire une idée de la position de diverses parties prenantes clés.

En outre, les parties intéressées ont été consultées dans le cadre de la consultation publique pour la préparation de la stratégie de l'aviation, qui s'est déroulée entre le 19 mars et le 10 juin 2015. La Commission a reçu 233 questionnaires complètement remplis et 41 documents de position émanant de parties prenantes représentant des États membres et des pays tiers, des compagnies aériennes, des aéroports, des pilotes, des sociétés d'assistance en escale, des fournisseurs et des fabricants d'aéronefs, des associations industrielles et d'employeurs, des bureaux d'études, des universités et des citoyens.

¹⁵ Il ne s'agit que des subventions sélectives au sens de l'article 2, point h), de la présente proposition de règlement.

Les informations recueillies dans le cadre des consultations des parties prenantes ont été complétées par des études pour lesquelles les parties prenantes ont également été consultées.

Enfin, la Commission a organisé une série de réunions informelles avec les États membres et les parties prenantes concernées (de l'Union et des pays tiers).

L'analyse d'impact comprend une synthèse des consultations publiques qui ont été menées.

- **Analyse d'impact**

La fiche de synthèse de l'analyse d'impact est disponible à l'adresse suivante: *(à insérer lorsque la communication sera publiée sur le site du SG)*.

Le rapport et le résumé de l'analyse d'impact ont été présentés au comité d'examen de la réglementation. Le comité a tout d'abord émis un avis négatif le 8 avril 2016, puis un avis positif le 29 juillet 2016. Le rapport a été adapté conformément aux recommandations du comité. Il expose mieux, en particulier, le problème à résoudre et explique plus clairement comment les règles en vigueur n'ont pas permis d'y remédier. Le problème constaté est mieux étayé par des exemples de pratiques prétendument discriminatoires. Le rapport explique également mieux la compatibilité juridique avec le droit international et les accords de transport aérien avec des pays tiers. Il se concentre, en outre, davantage sur les conséquences pour les consommateurs, et analyse mieux les incidences de chacune des options. De plus, le rapport présente mieux les points de vue des parties intéressées.

L'avis favorable du comité d'examen de la réglementation est disponible à l'adresse suivante: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

L'analyse d'impact examine quatre options, dont un scénario de référence. Une option combinant une révision limitée du règlement (CE) n° 868/2004 et l'adoption de lignes directrices interprétatives a été rejetée.

L'option A (scénario de base) consiste à conserver le règlement (CE) n° 868/2004 sans l'abroger.

L'option B combine des efforts internationaux accrus au niveau de l'OMC et de l'OACI en vue de promouvoir l'adoption d'un cadre juridique multilatéral pour une concurrence loyale et des négociations visant à inclure des clauses de concurrence loyale étendues dans les accords de transport aérien ou de services aériens.

L'option C prévoit d'abroger le règlement (CE) n° 868/2004 et de le remplacer par un nouveau règlement global et efficace, en s'inspirant du règlement sur les obstacles au commerce et en tenant compte des spécificités du secteur de l'aviation.

Enfin, l'option D combine les options B et C, et consiste donc 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.

L'option D présente une approche intégrée, qui est considérée comme la plus appropriée pour remédier aux problèmes recensés. L'inclusion de trois modules complémentaires [international, clauses de concurrence loyale dans les accords, révision du règlement (CE) n° 868/2004] qui se renforcent mutuellement permet de créer des synergies, de garantir efficacement la connectivité de l'UE et de favoriser une concurrence ouverte entre tous les transporteurs aériens. Pour ces raisons, l'option D est considérée comme la meilleure option.

Les incidences économiques, sociales et environnementales de l'option D sont étudiées dans l'analyse d'impact. Bien qu'il ne soit pas possible de quantifier précisément son impact

économique, l'option D devrait apporter le plus grand avantage économique car elle permet à l'UE de se livrer à une concurrence équitable avec les transporteurs aériens des pays tiers. En accroissant le trafic et en diversifiant les choix possibles, cette option bénéficie également aux aéroports de l'UE et aux passagers. Dans l'ensemble, la connectivité aérienne de l'UE est améliorée, ce qui permettra au secteur de l'aviation de contribuer encore à la croissance et à l'emploi dans l'Union et de bénéficier aux passagers, aux entreprises et à l'économie de l'UE dans son ensemble. Sur les aspects sociaux, l'option D devrait contribuer de manière positive à l'emploi direct de travailleurs de l'UE, en particulier dans les aéroports et les industries connexes. L'impact sur l'emploi indirect devrait être encore plus bénéfique. Bien que certains avantages environnementaux puissent être attendus de l'option D en termes de réduction de la pollution sonore et des émissions de gaz à effet de serre grâce à une possible augmentation du nombre de vols directs exploités par des transporteurs de l'UE, ils sont généralement contrebalancés par d'autres facteurs tels que la croissance escomptée du trafic aérien dans le futur. Par conséquent, l'impact environnemental de l'option devrait être neutre.

La présente proposition de règlement contribue à la mise en œuvre de l'option D, tout en affinant ses aspects pertinents. Cette amélioration entraîne le développement de deux voies possibles: la «violation» et le «préjudice».

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire est liée à l'ouverture et à la conduite des enquêtes par la Commission européenne, ainsi qu'aux obligations financières.

Sur la base de l'expérience acquise avec les mêmes types d'enquêtes effectuées par la Commission, les ressources nécessaires ont été évaluées à trois ou quatre fonctionnaires à temps plein par enquête, pour deux ou trois enquêtes par an. Par conséquent, cet instrument devrait nécessiter neuf agents pour sa mise en œuvre. Le coût des missions, notamment des vérifications sur place, devrait également être prévu. Les crédits nécessaires pour les ressources humaines et les frais de mission devraient être couverts par l'allocation pouvant être octroyée à la direction générale chargée de la gestion dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

Les recettes devraient être induites par le paiement des obligations financières. La quantification est très difficile, étant donné que toute recette dépend des circonstances de chaque cas d'espèce.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Le cadre de suivi, d'évaluation et de notification pour la présente initiative est décrit au chapitre 7 du rapport d'analyse d'impact joint.

- **Présentation de la proposition**

Les considérants exposent l'objectif du règlement, qui est d'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.

Le chapitre I de la proposition contient les dispositions générales. Ce chapitre définit le champ d'application du règlement et contient un certain nombre de définitions utiles pour bien comprendre le règlement, notamment en ce qui concerne les pratiques visées.

Le chapitre II contient les règles de procédure communes, qui régissent l'ouverture et la conduite des enquêtes. Il dispose qu'une enquête peut être ouverte 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 à l'initiative de la Commission. Il définit les conditions dans lesquelles la Commission peut décider ou refuser d'ouvrir une enquête et précise la procédure à suivre lors de l'annonce de l'ouverture d'une enquête. Il détermine le droit de la Commission 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 collectés¹⁶. Il définit également les deux objectifs possibles de l'enquête, ayant trait soit à la violation des obligations internationales en vigueur (ce que l'on appelle la «violation»), soit aux pratiques adoptées par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers et qui entravent la concurrence et causent un préjudice ou une menace de préjudice aux transporteurs aériens de l'Union (ce que l'on appelle le «préjudice»). En outre, ce chapitre définit 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. Il contient également des dispositions relatives à la coopération avec les États membres, à la confidentialité et à l'information des parties.

Le chapitre III décrit les actes qui ponctuent les procédures relatives à la violation des obligations internationales en vigueur, à savoir l'adoption ou non de mesures de réparation. Les mesures disponibles à cet égard sont notamment celles prévues dans l'acte contenant les obligations internationales en vigueur.

Le chapitre IV régit les affaires relatives aux pratiques affectant la concurrence. À cet effet, il établit en premier lieu les conditions dans lesquelles l'existence d'un préjudice ou d'une menace de préjudice peut être constatée. Il définit également les conditions aux termes desquelles une procédure pourra être suspendue ou conclue, avec ou sans adoption de mesures de réparation. Il prévoit la possibilité d'adopter des mesures financières ou opérationnelles destinées à compenser le préjudice ou la menace de préjudice et dispose que les mesures ne doivent pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour cette compensation, compte tenu du fait que l'objectif de ces mesures n'est pas de punir le transporteur aérien du pays tiers en question, mais de rétablir une concurrence équitable. Ce chapitre définit également les conditions dans lesquelles les mesures de réparation peuvent être réexaminées.

Enfin, le chapitre V comporte les dispositions relatives à la procédure de comité, à l'abrogation du règlement (CE) n° 868/2004 et à l'entrée en vigueur du présent règlement.

¹⁶ Ces dispositions visent à remédier à un manque de transparence et d'information sur les pratiques qui affectent prétendument les conditions de concurrence sur le marché.

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen¹⁷,

vu l'avis du Comité des régions¹⁸,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'aviation joue un rôle essentiel dans l'économie de l'Union. Elle est un puissant moteur pour la croissance économique, l'emploi, le commerce et la mobilité. Au cours des dernières décennies, la croissance des services de transport aérien a contribué de manière significative à améliorer la connectivité au sein de l'Union et avec les pays tiers et a été un important moteur de l'économie de l'Union dans son ensemble.
- (2) Les transporteurs aériens de l'Union sont au cœur d'un réseau mondial qui relie l'Europe en interne et avec le reste du monde. Ils devraient être en mesure de concurrencer les transporteurs aériens des pays tiers dans un contexte de concurrence ouverte et loyale entre tous les transporteurs aériens. Cela contribuerait à maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité de l'Union.
- (3) La concurrence loyale constitue un important principe général de l'exploitation de services de transport aérien international. Ce principe est notamment reconnu par la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de

¹⁷ JOC du , p. .

¹⁸ JOC du , p. .

Chicago)), dont le préambule reconnaît la nécessité pour les services de transport aérien international de reposer sur l'«égalité des chances». L'article 44 de la convention de Chicago précise également que l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'«OACI») devrait avoir pour objectif de favoriser le développement du transport aérien international de manière à «assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international» et à «éviter la discrimination entre États contractants».

- (4) Le principe de concurrence loyale est bien établi dans l'Union, où les pratiques visant à fausser le marché sont soumises au droit de l'Union existant, qui garantit l'égalité des chances et des conditions de concurrence équitables pour tous les transporteurs aériens, européens et non européens, opérant dans l'Union.
- (5) Toutefois, en dépit des efforts constants de certains pays tiers et de l'Union, les principes de concurrence loyale n'ont pas encore été définis au moyen de règles multilatérales spécifiques, notamment dans le cadre de l'OACI ou de l'Organisation mondiale du commerce (ci-après l'«OMC»), dont le champ d'application exclut, dans une large mesure, les services de transport aérien¹⁹.
- (6) Les efforts devraient par conséquent être renforcés dans le cadre de l'OACI et de l'OMC afin de soutenir activement l'élaboration de règles internationales garantissant des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs aériens.
- (7) La concurrence loyale entre les transporteurs aériens devrait de préférence être prévue dans les accords de transport aérien ou de services aériens conclus avec les pays tiers. Toutefois, la plupart des accords de transport aérien ou de services aériens conclus entre l'Union ou ses États membres ou les deux à la fois, d'une part, et des pays tiers, d'autre part, ne prévoient pas, à ce jour, de règles correspondantes. Les efforts devraient donc être intensifiés en vue de négocier l'inclusion de clauses de concurrence loyale dans les accords de transport aérien ou de services aériens existants et futurs conclus avec des pays tiers.
- (8) Une concurrence équitable entre les transporteurs aériens peut également être assurée grâce à une législation appropriée de l'Union, telle que le règlement (CEE) n° 95/93²⁰ du Conseil et la directive 96/97/CE²¹ du Conseil. Dans la mesure où une concurrence équitable suppose la protection des transporteurs aériens de l'Union européenne contre certaines pratiques adoptées par des pays tiers ou des transporteurs de pays tiers, cette question est actuellement traitée dans le règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil²². Toutefois, le règlement (CE) n° 868/2004 s'est révélé insuffisamment efficace pour atteindre son objectif général sous-jacent relatif à la

¹⁹ Accord de Marrakech, annexe 1B de l'accord général sur le commerce des services (AGCS), annexe sur les services de transport aérien.

²⁰ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

²¹ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

²² Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 162 du 30.4.2004, p. 1).

concurrence loyale, en particulier à cause de certaines de ses dispositions relatives, notamment, à la définition des pratiques concernées, autres que les subventions, et des exigences relatives à l'ouverture et à la conduite des enquêtes. En outre, le règlement (CE) n° 868/2004 ne prévoit pas de procédure interne spécifique à l'Union en cas d'infraction aux obligations qui sont contenues dans les accords de transport aérien ou de services aériens auxquels l'Union est partie, et qui visent à garantir une concurrence loyale. Compte tenu du nombre et de l'importance des modifications qui seraient nécessaires pour combler ces lacunes, il y a lieu de remplacer le règlement (CE) n° 868/2004 par un nouvel acte.

- (9) Des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives dans la législation demeurent nécessaires afin de maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité de l'Union et de garantir une concurrence équitable avec les transporteurs aériens des pays tiers. À cette fin, il convient de conférer à la Commission le pouvoir de mener des enquêtes et de prendre des mesures le cas échéant. De telles mesures devraient être disponibles soit lorsque les obligations imposées par un accord auquel l'Union est partie sont violées, soit lorsque des pratiques affectant la concurrence causent ou menacent de causer un préjudice important à des transporteurs aériens de l'Union.
- (10) Lorsque l'Union est partie à un accord de transport aérien ou de services aériens avec un pays tiers, la violation des obligations internationales qui y sont prévues devrait être traitée dans le cadre de l'accord en question, notamment par l'application de la clause de concurrence loyale lorsqu'elle existe et, le cas échéant, par le mécanisme de règlement des différends.
- (11) Afin de permettre à la Commission d'être correctement informée des éventuels éléments justifiant l'ouverture d'une enquête, tout État membre, transporteur de l'Union ou association de transporteurs aériens de l'Union devrait pouvoir déposer une plainte.
- (12) Il importe de veiller à ce que l'enquête puisse s'étendre à l'éventail le plus large possible d'éléments pertinents. À cet effet, et sous réserve de l'accord du pays tiers et de l'entité du pays tiers en question, la Commission devrait être habilitée à procéder à des enquêtes dans les pays tiers. Pour les mêmes raisons et dans le même but, les États membres devraient être tenus de soutenir la Commission au mieux de leurs possibilités. La Commission devrait conclure l'enquête sur la base des meilleures données disponibles.
- (13) Lorsque l'enquête menée par la Commission concerne des opérations couvertes par un accord de transport aérien ou de services aériens conclu avec un pays tiers auquel l'Union n'est pas partie, il convient de veiller à ce que la Commission agisse en pleine connaissance de toute procédure envisagée ou suivie par l'État membre concerné en vertu d'un tel accord et se rapportant à la situation faisant l'objet de l'enquête de la Commission. Par conséquent, les États membres devraient être tenus d'informer la Commission en conséquence.
- (14) Il est nécessaire de définir les conditions dans lesquelles la procédure doit se conclure, avec ou sans imposition de mesures de réparation.
- (15) Une procédure ne devrait pas être ouverte ou devrait être close sans imposer les mesures de réparation prévues par le présent règlement lorsque l'adoption de ces

mesures irait à l'encontre des intérêts de l'Union, compte tenu de leur incidence sur d'autres personnes, notamment des consommateurs ou des entreprises dans l'Union. Les procédures devraient également être closes sans imposition de mesures lorsque les conditions justifiant ces mesures ne sont pas ou plus remplies.

- (16) Lorsque les obligations internationales en vigueur ont été violées, toute mesure de réparation devrait, par nature, être fondée sur l'acte contenant lesdites obligations ou sur les règles et principes du droit public international. Afin de préserver l'intégrité de ces actes, ces mesures ne devraient être adoptées qu'à la suite de l'apurement des procédures qui y sont prévues.
- (17) Les conclusions en matière de préjudice ou de menace de préjudice envers le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés devraient refléter une évaluation réaliste de la situation et devraient dès lors se fonder sur tous les facteurs pertinents, notamment ceux se rapportant à la situation du ou des transporteurs et à la situation générale du marché du transport aérien.
- (18) Pour des raisons d'efficacité administrative et dans la perspective d'une éventuelle clôture de la procédure sans imposition de mesures, il devrait être possible de suspendre la procédure lorsque le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a pris des mesures décisives pour éliminer les pratiques affectant la concurrence ou le préjudice ou la menace de préjudice.
- (19) Les mesures de réparation à l'égard des pratiques affectant la concurrence visent à compenser le préjudice que ces pratiques causent ou menacent de causer. Elles devraient donc prendre la forme d'obligations financières ou d'autres mesures qui, représentant une valeur pécuniaire mesurable, permettent d'obtenir le même effet. Il peut s'agir de mesures consistant en la suspension de concessions, de services dus ou d'autres droits du transporteur aérien du pays tiers, à condition que cela n'aboutisse pas à la violation d'un accord de transport aérien ou de services aériens conclu avec le pays tiers concerné. Afin de respecter le principe de proportionnalité, les mesures, quelle que soit leur nature, devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour compenser le préjudice ou la menace de préjudice constaté.
- (20) En vertu du même principe, les mesures de réparation applicables aux pratiques affectant la concurrence ne devraient rester en vigueur qu'aussi longtemps et que dans la mesure où cela est nécessaire eu égard à ladite pratique et au préjudice ou à la menace de préjudice qu'elle entraîne. Par conséquent, un réexamen devrait être prévu lorsque les circonstances le justifient.
- (21) Les situations examinées en vertu du présent règlement et leur impact potentiel sur les États membres peuvent varier selon les circonstances. Les mesures de réparation peuvent donc s'appliquer, selon le cas, à un ou plusieurs États membres ou être limitées à une zone géographique spécifique.
- (22) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient

être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil²³.

- (23) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la protection efficace, identique pour tous les transporteurs de l'Union et fondée sur des critères et des procédures uniformes, contre toute violation des obligations internationales en vigueur et contre le préjudice ou la menace de préjudice envers un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union en raison de pratiques affectant la concurrence, adoptées par des pays tiers ou des entités de pays tiers, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (24) Le présent règlement remplace le règlement (CE) n° 868/2004, qui doit donc être abrogé,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

1. Le présent règlement 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.
2. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions de l'article 12 du règlement (CEE) n° 95/93 et de l'article 20 de la directive 96/67/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

²³ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (a) «transporteur aérien», un transporteur aérien au sens du règlement (UE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil²⁴;
- (b) «service de transport aérien», un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux ou en vertu d'une location, des passagers, du fret ou du courrier;
- (c) «obligations internationales en vigueur», toutes les obligations contenues dans un accord international de transport aérien ou de services aériens auquel l'Union est partie ou toutes les dispositions sur les services de transport aérien figurant dans un accord commercial auquel l'Union est partie, et qui se rapportent aux pratiques susceptibles d'affecter la concurrence ou toute autre pratique relevant de la concurrence entre transporteurs aériens;
- (d) «partie intéressée», toute personne physique ou morale ou tout organisme officiel, doté ou non de sa propre personnalité juridique, qui est susceptible d'avoir un intérêt significatif aux résultats de la procédure;
- (e) «entité d'un pays tiers», toute personne physique ou morale, poursuivant ou non un but lucratif, ou bien tout organisme officiel, doté ou non de la personnalité juridique, qui est placé sous la juridiction d'un pays tiers, contrôlé ou non par les pouvoirs publics d'un pays tiers, et participant directement ou indirectement à la prestation de services de transport aérien ou de services connexes ou à la fourniture d'infrastructures ou de services utilisés pour fournir des services de transport aérien ou des services connexes;
- (f) «pratiques affectant la concurrence», les discriminations et les subventions;
- (g) «discrimination», tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne les livraisons de biens et les prestations de services, y compris les services publics, employés pour l'exploitation de services de transport aérien, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services (notamment les pratiques relatives à la navigation aérienne ou aux installations et services aéroportuaires, le carburant, les services d'assistance en escale, la sécurité, les systèmes informatisés de réservation, la répartition des créneaux horaires, les redevances, ainsi que l'utilisation d'autres installations ou services utilisés pour l'exploitation de services de transport aérien);
- (h) «subvention», une contribution financière
 - (i) accordée par un gouvernement ou par un autre organisme public d'un pays tiers sous l'une des formes suivantes:
 - (1) une pratique d'un gouvernement ou de tout autre organisme public impliquant un transfert direct de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds ou de passifs (subventions, prêts, participations au capital social, garanties de prêts, compensation des pertes

²⁴ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

opérationnelles ou compensation des charges financières imposées par les autorités publiques);

- (2) des recettes d'un gouvernement ou de tout autre organisme public normalement exigibles qui sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple, traitement fiscal préférentiel ou incitations fiscales telles que les crédits d'impôt);
 - (3) un gouvernement ou tout autre organisme public, y compris des entreprises sous contrôle public, qui fournissent des biens ou des services, ou achètent des biens ou des services;
 - (4) les pouvoirs publics ou un autre organisme public qui font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points (1), (2) et (3), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
- (ii) conférant un avantage;
 - (iii) limitée, en droit ou en fait, à une entité ou une entreprise ou un groupe d'entités ou d'entreprises relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention;
- (i) «transporteur aérien de l'Union», un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, octroyée par un État membre conformément au règlement (CE) n° 1008/2008.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES À LA PROCÉDURE

Article 3

Ouverture de la procédure

1. Une enquête est ouverte à la suite d'une plainte écrite introduite par un État membre, un transporteur aérien de l'Union ou une association de transporteurs aériens de l'Union conformément au paragraphe 2, ou à l'initiative de la Commission, s'il existe une preuve *prima facie* de l'une des circonstances suivantes:
 - (a) violation des obligations internationales en vigueur;
 - (b) existence de toutes les conditions suivantes:

- (i) une pratique affectant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers;
 - (ii) un préjudice ou une menace de préjudice pour un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union;
 - (iii) un lien de causalité entre la pratique en cause et le prétendu préjudice ou la prétendue menace de préjudice.
- 2. Une plainte doit comprendre une preuve *prima facie* de l'existence d'un des cas visés au paragraphe 1.
- 3. La Commission doit, dans la mesure du possible, examiner l'exactitude et l'adéquation des éléments qui sont fournis dans la plainte ou qui sont à la disposition de la Commission, afin de déterminer s'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête, conformément au paragraphe 1.
- 4. La Commission peut décider de ne pas ouvrir d'enquête lorsque l'adoption des mesures prévues à l'article 10 ou à l'article 13 irait à l'encontre de l'intérêt de l'Union ou lorsque la Commission estime que les éléments avancés dans la plainte ne soulèvent pas un problème systémique et n'ont pas d'impact notable sur un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union.
- 5. Lorsque les éléments de preuve sont insuffisants aux fins de l'application du paragraphe 1, la Commission en informe le plaignant dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle la plainte a été déposée. Le plaignant dispose de 30 jours pour fournir des éléments de preuve supplémentaires. Si le plaignant ne s'exécute pas dans ce délai, la Commission peut décider de ne pas ouvrir l'enquête.
- 6. La Commission décide de l'ouverture d'une enquête conformément au paragraphe 1, dans un délai de 6 mois à compter de l'introduction de la plainte.
- 7. Sous réserve du paragraphe 4, lorsque la Commission estime qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête, elle:
 - (a) lance la procédure;
 - (b) publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*; l'avis annonce l'ouverture de l'enquête, indique le champ d'application de l'enquête, les obligations internationales en vigueur qui sont prétendument violées ou le pays tiers ou l'entité d'un pays tiers qui a prétendument été impliqué dans des pratiques affectant la concurrence et le prétendu préjudice ou la prétendue menace de préjudice, ainsi que le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés, et il précise le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit, soumettre des informations ou demander à être entendues par la Commission;
 - (c) informe officiellement les représentants du pays tiers et l'entité du pays tiers en question de l'ouverture de l'enquête;
 - (d) informe le plaignant et le Comité prévu à l'article 15, de l'ouverture de l'enquête.

8. Lorsque la plainte est retirée avant l'ouverture de l'enquête, elle est considérée comme n'ayant pas été déposée. Cette disposition est sans préjudice du droit de la Commission d'ouvrir une enquête de sa propre initiative conformément au paragraphe 1.

Article 4

Enquête

1. La Commission commence une enquête à la suite de l'ouverture de la procédure.
2. L'enquête vise à déterminer:
 - (a) si les obligations internationales en vigueur ont été violées; ou
 - (b) si une pratique affectant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé ou menace de causer un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union concernés.
3. La Commission peut demander toutes les informations qu'elle juge nécessaires pour mener l'enquête et peut vérifier l'exactitude des informations qu'elle a reçues ou collectées auprès des transporteurs aériens de l'Union concernés, ou auprès du pays tiers ou de l'entité du pays tiers en question.
4. La Commission peut demander aux États membres leur aide au cours de l'enquête, auquel cas les États membres prennent toutes dispositions nécessaires pour donner suite à ces demandes. L'aide demandée aux États membres peut concerner la fourniture et l'analyse d'informations, ainsi que la participation aux vérifications, inspections et enquêtes.
5. En cas de besoin, la Commission peut procéder à des enquêtes sur le territoire du pays tiers concerné, pour autant que le gouvernement de ce pays et l'entité du pays tiers en question aient été officiellement notifiés et aient donné leur consentement.
6. Les parties qui se sont fait connaître dans les délais fixés dans l'avis d'ouverture sont entendues si elles ont introduit une demande démontrant qu'elles sont effectivement une partie intéressée.
7. Les plaignants, les parties intéressées, les États membres concernés et les représentants du pays tiers ou de l'entité du pays tiers en question peuvent consulter toutes les informations mises à la disposition de la Commission, à l'exception des documents internes qui sont à l'usage de la Commission et des administrations, pour autant que ces informations ne soient pas confidentielles au sens de l'article 6 et pour autant qu'ils aient adressé une demande écrite à la Commission.

Article 5

Coopération avec les États membres en ce qui concerne les procédures applicables aux cas relevant du chapitre IV

1. Lorsque la Commission a l'intention d'entamer une procédure conformément à l'article 3 et que les services de transport aérien concernés sont régis par un accord de transport aérien ou de services aériens qui a été conclu entre un ou plusieurs États membres et un pays tiers et auquel l'Union n'est pas partie, la Commission informe les États membres concernés.
2. Si un État membre est informé par la Commission conformément au paragraphe 1, cet État membre informe la Commission, sans retard injustifié, de son intention de recourir aux procédures de règlement des différends ou à toute autre procédure de même nature figurant dans l'accord de transport aérien ou de services aériens conclu avec le pays tiers concerné, en vue de remédier à la situation faisant l'objet de l'enquête.
3. L'État membre visé au paragraphe 2 informe également la Commission de toutes les réunions pertinentes prévues dans le cadre de l'accord de transport aérien ou de services aériens conclu avec le pays tiers concerné afin de discuter de la question faisant l'objet de l'enquête. L'État membre concerné communique à la Commission l'ordre du jour et toutes les informations utiles qui lui permettront de bien comprendre les sujets abordés à ces réunions.
4. L'État membre concerné tient la Commission informée de la conduite de toute procédure visée au paragraphe 2 et peut, le cas échéant, inviter la Commission à participer à ces procédures. La Commission peut demander à l'État membre concerné de lui fournir des informations supplémentaires.

Article 6

Confidentialité

1. Toute information de nature confidentielle (il peut notamment s'agir, mais pas exclusivement, d'informations dont la divulgation avantagerait de façon notable un concurrent ou aurait un effet défavorable notable pour la personne qui a fourni l'information ou pour celle auprès de qui elle l'a obtenue) ou qui serait fournie à titre confidentiel par des parties à une enquête est, sur exposé de raisons valables, traitée comme telle par les autorités.
2. Les parties intéressées qui fournissent des informations confidentielles sont tenues d'en donner des résumés non confidentiels. Ces résumés doivent être suffisamment détaillés pour permettre de comprendre raisonnablement la substance des informations communiquées à titre confidentiel. Dans des circonstances exceptionnelles, les parties intéressées peuvent indiquer que les informations confidentielles ne peuvent pas être résumées. Dans ces circonstances, les raisons pour lesquelles un résumé ne peut être fourni sont exposées.
3. Les informations reçues en application du présent règlement ne peuvent être utilisées que dans le but pour lequel elles ont été demandées. Cette disposition n'exclut pas

l'utilisation des informations reçues dans le cadre d'une enquête aux fins de l'ouverture d'une autre enquête conformément au présent règlement.

4. La Commission et les États membres, y compris leurs agents, ne divulguent pas, sauf autorisation expresse de la partie qui les aura fournies, les informations à caractère confidentiel qu'ils ont reçues en application du présent règlement, ou celles qui sont fournies à titre confidentiel par une partie à une enquête. Les informations échangées entre la Commission et les États membres ou les documents internes préparés par les autorités de l'Union ou des États membres ne sont pas divulgués, sauf si leur divulgation est expressément prévue par le présent règlement.
5. Lorsqu'il apparaît qu'une demande de traitement confidentiel n'est pas justifiée et si celui qui a fourni l'information ne veut ni la rendre publique ni en autoriser la divulgation en termes généraux ou sous forme de résumé, il peut ne pas être tenu compte de l'information en question.
6. Le présent article ne s'oppose pas à la communication, par les autorités de l'Union, d'informations générales, notamment des motifs sur lesquels les décisions prises en vertu du présent règlement sont fondées, ni à la communication des éléments de preuve sur lesquels les autorités de l'Union s'appuient, dans la mesure nécessaire à la justification de ces motifs lors de procédures en justice. Une telle communication tient compte de l'intérêt légitime des parties intéressées à ce que leurs secrets d'affaires ou d'État ne soient pas révélés.

Article 7

Fondement des conclusions en cas de non-coopération

Dans les cas où l'accès aux informations nécessaires est refusé ou n'est pas fourni dans les délais impartis, ou lorsque l'enquête est entravée de manière significative, les conclusions sont établies sur la base des données disponibles. Si la Commission constate que des informations fausses ou trompeuses ont été soumises, ces informations ne sont pas prises en considération.

Article 8

Information des parties

1. Le pays tiers, l'entité du pays tiers et le transporteur aérien du pays tiers en question, de même que le plaignant et les parties intéressées, sont informés des faits et des considérations essentiels sur la base desquels il est prévu d'adopter des mesures de réparation ou de clore des procédures sans adopter de mesures de réparation, dans un délai maximum d'un mois avant que le comité visé à l'article 15 ne soit saisi conformément à l'article 10, paragraphes 2 et 3, à l'article 12, paragraphe 2, ou à l'article 13, paragraphe 1.

2. L'information ne fait pas obstacle à toute décision ultérieure qui peut être prise par la Commission. Lorsque la Commission prévoit de fonder une telle décision sur des faits et considérations complémentaires ou différents, ces derniers doivent être communiqués dès que possible.
3. Les observations faites après que l'information finale a été donnée ne peuvent être prises en considération que si elles sont reçues dans un délai que la Commission fixe dans chaque cas en tenant dûment compte de l'urgence de l'affaire, mais qui ne peut être inférieur à dix jours. Une période plus courte peut être fixée si une information finale complémentaire doit être donnée.

Article 9

Durée de la procédure et suspension

4. La procédure est menée à bien dans un délai de deux ans. Cette période peut être prolongée dans des cas dûment justifiés.
5. En cas d'urgence, tel que des situations où il existe un risque de préjudice immédiat et irréversible pour le ou les transporteurs aériens de l'Union, la procédure peut être ramenée à un an.
6. La Commission peut suspendre la procédure lorsque le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a pris des mesures décisives pour supprimer, le cas échéant:
 - (c) en cas de violation d'une obligation internationale en vigueur, cette violation;
 - (d) en cas de pratique touchant à la concurrence, soit cette pratique, soit le préjudice ou la menace de préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés.
7. Si la violation des obligations internationales en vigueur ou la pratique qui affecte la concurrence, ou le préjudice ou la menace de préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés n'a pas été supprimé après un délai raisonnable, la Commission peut reprendre la procédure.

CHAPITRE III

VIOLATION DES OBLIGATIONS INTERNATIONALES EN VIGUEUR

Article 10

Conclusion de la procédure

8. Lorsque la plainte est retirée, la Commission peut clore l'enquête menée au titre de l'article 4 sans adopter de mesures de réparation.
9. La Commission clôt, au moyen d'actes d'exécution, l'enquête menée au titre de l'article 4 sans adopter de mesures de réparation dans tous les cas suivants:
 - (e) la Commission conclut que les obligations internationales en vigueur n'ont pas été violées;
 - (f) la Commission conclut que l'adoption de mesures de réparation irait à l'encontre des intérêts de l'Union;
 - (g) une solution satisfaisante a été trouvée entre l'Union et le pays tiers concerné conformément aux mécanismes prévus dans l'accord ou l'arrangement applicable ou dans le cadre du droit international public applicable.

Les actes d'exécution visés au premier alinéa sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

10. Sans préjudice des dispositions pertinentes du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et sous réserve des paragraphes 1 et 2, la Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des mesures de réparation si l'enquête conclut que les obligations internationales en vigueur ont été violées.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

11. Lorsque l'acte contenant les obligations internationales en vigueur exige, avant l'adoption de toute mesure, le déroulement préalable d'une procédure internationale de consultation ou de règlement des différends, cette procédure est d'abord menée à bien et toute décision prise en application du paragraphe 3 tient compte de ses résultats.
12. Les mesures de réparation visées au paragraphe 3 sont les mesures prévues par l'acte contenant les obligations internationales en vigueur ou prévues au titre des règles et principes du droit public international.

CHAPITRE IV

PRATIQUES AFFECTANT LA CONCURRENCE

Article 11

Détermination du préjudice

13. Aux fins du présent chapitre, la constatation d'un préjudice repose sur des éléments de preuve et tient compte de tous les facteurs pertinents, en particulier:
 - (h) la situation du ou 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 de réseau, les ventes, la part de marché, les profits, le rendement du capital, l'investissement et l'emploi;
 - (i) la situation générale sur le ou les marchés de services de transport aérien concernés, notamment en ce qui concerne le niveau des tarifs, la capacité et la fréquence des services de transport aérien ou l'utilisation du réseau.
14. La constatation d'une menace de préjudice requiert qu'il soit clairement prévisible qu'une situation donnée soit susceptible de déboucher sur un préjudice réel. Pour déterminer si tel est le cas ou non, il faut disposer d'éléments de preuve et tenir compte de tous les facteurs pertinents, en particulier:
 - (j) l'évolution prévisible de la situation du ou des transporteurs aériens de l'Union concernés, notamment en ce qui concerne la fréquence des services, l'utilisation des capacités, l'effet de réseau, les ventes, la part de marché, les profits, le rendement du capital, l'investissement et l'emploi;
 - (k) l'évolution prévisible de la situation générale sur le ou les marchés de services de transport aérien potentiellement 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.
15. La Commission choisit une période d'enquête et analyse les éléments de preuve pertinents au cours de cette période.
16. Un préjudice ou une menace de préjudice, causé par des facteurs autres que la pratique affectant la concurrence et qui nuisent également au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'Union concerné(s), n'est pas attribué à la pratique en cours d'examen.

Article 12

Clôture de la procédure sans mesures de réparation

17. La Commission peut clore l'enquête sans adopter de mesures de réparation lorsque la plainte est retirée.
18. La Commission clôt, au moyen d'actes d'exécution, l'enquête menée au titre de l'article 4 sans adopter de mesures de réparation lorsque:
- (l) la Commission conclut que l'une au moins des situations suivantes n'est pas établie:
 - (iv) l'existence d'une pratique affectant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers;
 - (v) l'existence d'un préjudice ou d'une menace de préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés;
 - (vi) l'existence d'un lien de cause à effet entre le préjudice ou la menace de préjudice et la pratique en question;
 - (m) la Commission conclut que l'adoption de mesures de réparation en application de l'article 13 irait à l'encontre des intérêts de l'Union;
 - (n) le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a mis fin à la pratique affectant la concurrence;
 - (o) le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a mis fin au préjudice ou à la menace de préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

19. La décision de clore l'enquête conformément au paragraphe 2 est dûment motivée et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 13

Mesures de réparation

20. Sans préjudice de l'article 12, paragraphe 1, et sauf dans le cas visé au point b) de l'article 12, paragraphe 2, la Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, des mesures de réparation si l'enquête menée au titre de l'article 4 conclut qu'une pratique affectant la concurrence, mise en place par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé ou menace de causer un préjudice au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'Union concerné(s).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

21. Les mesures de réparation visées au paragraphe 1 sont imposées au(x) transporteur(s) aérien(s) d'un pays tiers ayant tiré profit de la pratique affectant la concurrence; elles peuvent revêtir la forme suivante:

- (p) obligations financières;
 - (q) toute mesure de valeur équivalente ou moindre.
22. Les mesures de réparation visées au paragraphe 1 n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour compenser le préjudice ou la menace de préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés. À cet effet, les mesures visées au point b) du paragraphe 2 peuvent être limitées à une zone géographique déterminée.
 23. Les mesures de réparation visées au paragraphe 1 ne doivent pas amener l'Union ou le ou les États membres concernés à enfreindre des accords de transport aérien ou de services de transport aérien ou toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans un accord commercial conclu avec le pays tiers concerné.
 24. La décision de clore l'enquête par l'adoption de mesures de réparation visées au paragraphe 1 est dûment motivée et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 14

Réexamen des mesures de réparation

25. Les mesures de réparation visées à l'article 13 restent en vigueur uniquement aussi longtemps que, et dans la mesure où, cela est nécessaire eu égard à la persistance de la pratique affectant la concurrence et du préjudice ou de la menace de préjudice qui en résulte. À cette fin, la procédure de réexamen prévue aux paragraphes 2, 3 et 4 s'applique.
26. Lorsque les circonstances le justifient, la nécessité de continuer à imposer des mesures de réparation sous leur forme initiale peut être réexaminée, à l'initiative de la Commission ou du plaignant ou sur demande motivée par le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question.
27. Au cours de ce réexamen, la Commission évalue la persistance de la pratique affectant la concurrence, du préjudice ou de la menace de préjudice et du lien de causalité entre la pratique et le préjudice ou la menace de préjudice.
28. La Commission abroge, modifie ou maintient, comme il convient, les mesures de réparation, au moyen d'actes d'exécution. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 15, paragraphe 2.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 15

Procédure de comité

29. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
30. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 16

Abrogation

Le règlement (CE) n° 868/2004 est abrogé. Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 17

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/de l'initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative
- 1.6. Durée et incidence financière
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)
- 3.2. Incidence estimée sur les dépenses
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses*
 - 3.2.2. *Incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.3. *Incidence estimée sur les crédits de nature administrative*
 - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

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 du Parlement européen et du Conseil

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB²⁵

06 - Mobilité et transports

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**²⁶
- La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une action nouvelle**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

Emplois et croissance: l'initiative vise à contribuer à la compétitivité du secteur européen de l'aviation qui génère une croissance durable et des emplois hautement qualifiés et stimule l'innovation technologique.

Un marché intérieur plus approfondi et plus équitable, doté d'une base industrielle renforcée: un espace européen unique des transports qui soit compétitif et offre aux citoyens et aux entreprises un cadre pour des transports sûrs, efficaces et de grande qualité.

L'action de l'UE est à même de garantir une concurrence loyale, c'est-à-dire des conditions égales, entre les transporteurs de l'Union et ceux des pays tiers, et de contribuer ainsi à instaurer des conditions propices à un niveau élevé de connectivité.

Enfin, le règlement proposé concourt à renforcer le rôle de l'UE au niveau mondial.

²⁵ ABM: activity-based management; ABB: activity-based budgeting.

²⁶ Tel(le) que visé(e) à l'article 54, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.2. *Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)*

Objectif spécifique

Objectif spécifique 1 DG MOVE: Un espace européen unique des transports qui soit efficace, durable, sûr et sécurisé: Améliorer la réglementation, garantir un degré élevé de mise en œuvre de la législation de l'UE dans le domaine des transports et une concurrence ouverte et loyale dans l'UE et dans les relations avec les principaux pays partenaires.

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

06 02 - Politique européenne des transports

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Le règlement proposé est censé assurer une concurrence loyale entre les transporteurs de l'Union et ceux des pays tiers, qui devrait contribuer à un niveau élevé de connectivité entre l'UE et les pays tiers.

Pour atteindre cet objectif, le règlement proposé fixe un cadre pour remédier aux pratiques affectant la concurrence adoptées par des pays tiers ou des entités de pays tiers et causant ou menaçant de causer un préjudice à des transporteurs aériens de l'UE et, le cas échéant, pour adopter des mesures de réparation permettant de compenser le préjudice et de restaurer une concurrence loyale.

Le règlement prévoit également un cadre pour l'adoption de mesures dans le cas où des obligations internationales en vigueur ont (prétendument) été violées.

Les compagnies aériennes de l'UE tireront avantage de ce règlement.

Les passagers de l'UE devraient eux aussi y trouver leur compte, car il concourt à préserver un large accès aux services de transport aérien au sein de l'UE.

Enfin, on escompte que ce règlement sera bénéfique pour l'ensemble de l'économie de l'UE grâce à une contribution continue du secteur des transports aériens à l'objectif de l'emploi et de la croissance.

Parmi les retombées économiques prévues figurent une augmentation du nombre de passagers transportés par les compagnies aériennes de l'UE et une augmentation des recettes desdites compagnies. Les aéroports de l'UE en bénéficieront également puisqu'ils attireront un plus grand nombre de passagers.

Des répercussions sont attendues sur le plan de l'exploitation, dont une meilleure connectivité dans l'espace aérien européen engendrée par une concurrence loyale entre les transporteurs aériens.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

- nombre et nature des plaintes officielles du secteur d'activité auprès de la Commission;

- avis des parties prenantes européennes sur l'applicabilité du cadre juridique européen.

1.5. **Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

Fournir un outil efficace permettant de répondre aux pratiques affectant la concurrence qui causent ou menacent de causer un préjudice aux transporteurs

aériens de l'Union. Des mesures applicables dans de tels cas visent à compenser le préjudice ou la menace de préjudice.

Définir un cadre pour l'adoption de mesures dans le cas où des obligations internationales en vigueur ont (prétendument) été violées.

Toutes ces mesures contribuent également à un niveau élevé de connectivité entre l'UE et les pays tiers.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

La compatibilité avec le principe de subsidiarité était reconnue dans le 26^e considérant du règlement (CE) n° 868/2004, dans la mesure où il concernait les termes de ce règlement.

Le nouvel élément central introduit par la proposition de règlement est la possibilité d'agir en cas de «violation des obligations internationales en vigueur». Le règlement proposé définit les «obligations internationales en vigueur» comme des obligations contenues dans un accord auquel l'Union est partie. Les États membres ne peuvent exercer séparément les droits à l'égard de pays tiers conférés par des accords auxquels l'Union est partie.

Puisque les objectifs recherchés ne pouvaient être atteints sans une action au niveau de l'Union, une telle action est nécessaire à cet effet et apporte une valeur ajoutée par rapport à des actions menées au niveau national.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Le règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil avait pour objet d'empêcher et de contrer les pratiques déloyales de la part de pays tiers et d'entités de pays tiers, à savoir les subventions et les discriminations, qui nuisent aux transporteurs de l'UE.

Cependant, plus de dix ans après son adoption, le règlement n'a jamais été appliqué car aucun transporteur de l'UE n'a jamais déposé de plainte officielle, bien qu'il y ait eu de nombreuses accusations et plaintes informelles au sein du secteur concernant des pratiques déloyales supposément adoptées par des pays tiers et des entités de pays tiers.

La principale raison pour laquelle le règlement (CE) n° 868/2004 s'est avéré inopérant est précisément que, pour ce qui concerne les «pratiques tarifaires déloyales», il a été conçu en prenant comme modèle des instruments utilisés contre le dumping des marchandises et n'est donc pas bien adapté aux spécificités du secteur des services aériens.

En effet, outre le subventionnement, le règlement (CE) n° 868/2004 s'applique exclusivement aux «pratiques tarifaires déloyales». Celles-ci ne peuvent être constatées que lorsqu'un transporteur d'un pays tiers fixe «des tarifs aériens suffisamment inférieurs à ceux proposés par des transporteurs aériens communautaires concurrents pour causer un préjudice», ce qui est difficile à prouver. Bien que la constatation de «pratiques tarifaires déloyales» exige également que le

transporteur d'un pays tiers ait bénéficié d'un avantage non commercial, l'existence d'un tel avantage ne suffit pas à elle seule à déclencher l'action de l'Union.

Qui plus est, le règlement (CE) n° 868/2004 ne prévoit pas de procédure interne de l'UE applicable spécifiquement en cas de violation d'obligations contenues dans des accords de transport aérien ou de services aériens auxquels l'Union est partie et qui visent à garantir une concurrence loyale.

Enfin, les règles relatives à l'ouverture d'une enquête sont relativement restrictives. Plus précisément, seule l'«industrie communautaire», qui est définie comme «l'ensemble des transporteurs aériens communautaires fournissant un service de transport aérien similaire ou ceux d'entre eux qui représentent collectivement une partie majeure de l'offre communautaire totale de ces services», jouit du droit légitime de se plaindre à la Commission. Ni les États membres ni les transporteurs aériens pris individuellement n'ont de plein droit un statut de plaignant.

1.5.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés

La proposition de règlement est conforme aux objectifs présentés dans la stratégie de l'aviation pour l'Europe et, en tant que telle, contribue directement à la réalisation desdits objectifs, en vue d'une compétitivité accrue du secteur de l'aviation de l'UE.

1.6. Durée et incidence financière

Proposition/initiative à **durée limitée**

– Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA

– Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA

Proposition/initiative à **durée illimitée**

– Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)²⁷

Gestion directe par la Commission

– dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

– par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

– à des pays tiers ou aux organismes qu'ils ont désignés;

– à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

– à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

– aux organismes visés aux articles 208 et 209 du règlement financier;

– à des organismes de droit public;

– à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;

– à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;

– à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

²⁷

Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

Sans objet

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Les services de la Commission sont appelés à procéder à une évaluation pour vérifier si les objectifs de l'initiative ont été atteints, cinq ans après l'entrée en vigueur du règlement. Le but est de déterminer si les nouvelles mesures ont créé des conditions égales pour tous et contribué à maintenir un niveau élevé de connectivité. L'évaluation des progrès dans la réalisation des objectifs sera effectuée sur la base des indicateurs clés définis dans la partie «*indicateurs de résultats et d'incidences*». Elle doit être conforme aux exigences de la Commission en matière d'évaluation.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. *Risque(s) identifié(s)*

Les risques suivants liés à la mise en œuvre du règlement proposé ont été recensés:

1) mesures de rétorsion dirigées contre les compagnies de l'UE

L'adoption de mesures de réparation pourrait conduire à des représailles envers l'industrie de l'UE (portant, par exemple, sur l'accès des transporteurs aériens aux services ou sur l'achat d'aéronefs de l'UE par des pays tiers). Le règlement proposé précise toutefois que la Commission peut décider de ne pas adopter des mesures qui seraient contraires aux intérêts de l'UE. La Commission pourra aussi élaborer des mesures de réparation dans l'objectif de minimiser le risque de retombées néfastes, notamment de représailles.

2) Volume de plaintes non prévu et ingérable

L'application du règlement proposé aboutira à des dossiers que la Commission devra traiter, ce qui se traduira par une augmentation des coûts administratifs (coûts de personnel, d'équipement et de matériel, et frais généraux). Un volume élevé imprévu de plaintes pourrait engendrer un manque de personnel, des difficultés de gestion et des coûts supplémentaires. Quoiqu'il en soit, le règlement proposé prévoit que la Commission peut décider de ne pas prendre de mesures si le cas ne soulève pas de problème systémique et qu'il n'a pas d'incidence notable pour les transporteurs aériens de l'UE. Il offre, en outre, la possibilité à la Commission de demander aux États membres de l'aider dans son enquête.

2.2.2. *Informations concernant le système de contrôle interne mis en place*

- La Commission imposerait des mesures de réparation au moyen d'actes d'exécution, conformément à l'article 291 du TFUE.

- Le contrôle par les États membres serait régi par le règlement n° 182/2011 sur le contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission.

- Les contre-mesures financières visant des entités de pays tiers seraient mises en application conformément à l'article 299 du TFUE.

2.2.3. *Estimation du coût et des avantages des contrôles et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur*

Sans objet

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

Sans objet

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [...] [Rubrique.....]	CD/CN D ²⁸ .	de pays AELE ²⁹	de pays candidats ³⁰	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	[5][06.01.01.01]	CND	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [...] [Rubrique.....]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	[...][XX.YY.YY.YY]		OUI/N ON	OUI/NO N	OUI/N ON	OUI/NON

²⁸ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

²⁹ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁰ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	[...][Rubrique.....]
--	--------	----------------------

DG: <.....>			Année N ³¹	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
• Crédits opérationnels										
Numéro de ligne budgétaire	Engagements	1.								
	Paiements	2.								
Numéro de ligne budgétaire	Engagements	1a								
	Paiements	2a								
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ³²										
Numéro de ligne budgétaire		3.								
TOTAL des crédits pour la DG<.....>	Engagements	=1+1a +3								
	Paiements	=2+2a +3								

³¹ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

³² Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	4.								
	Paiements	5.								
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		6.								
TOTAL des crédits hors RUBRIQUE 5 <....> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6								
	Paiements	=5+ 6								

Si plusieurs rubriques sont concernées par la proposition/l'initiative:

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	4.								
	Paiements	5.								
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		6.								
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+ 6								
	Paiements	=5+ 6								

Rubrique du cadre financier pluriannuel	5	«Dépenses administratives»
--	----------	----------------------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
DG: MOVE					
• Ressources humaines		1,242	1,242	1,242	3,726
• Autres dépenses administratives		0,02	0,02	0,02	0,06
TOTAL DG MOVE	Crédits	1,262	1,262	1,262	3,786

TOTAL des crédits hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	1,262	1,262	1,262	3,786
---	--	-------	-------	-------	--------------

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

		Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	1,262	1,262	1,262	3,786
	Paiements	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						TOTAL		
	RÉALISATIONS (outputs)																		
	Type ³³	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ³⁴ ...																			
- Réalisation																			
- Réalisation																			
- Réalisation																			
Sous-total objectif spécifique n° 1																			
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																			
- Réalisation																			
Sous-total objectif spécifique n° 2																			
COÛT TOTAL																			

³³ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

³⁴ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)....»

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année 2018	Année 2019	Année 2020	TOTAL
--	---------------	---------------	---------------	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel				
Ressources humaines	1,242	1,242	1,242	3,726
Autres dépenses administratives	0,02	0,02	0,02	0,02
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	1,262	1,262	1,262	3,786

Hors RUBRIQUE 5³⁵ du cadre financier pluriannuel				
Ressources humaines				
Autres dépenses de nature administrative				
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel				

TOTAL	1,262	1,262	1,262	3,786
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la Commission, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

³⁵

Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	Année 2018	Année 2019	Année 2020
•Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)			
06 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)	9	9	9
XX 01 01 02 (en délégation)			
XX 01 05 01 (recherche indirecte)			
10 01 05 01 (recherche directe)			
•Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)³⁶			
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)			
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)			
XX 01 04 yy ³⁷	- au siège		
	- en délégation		
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)			
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)			
Autres lignes budgétaires (à préciser)			
TOTAL	9	9	9

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la Commission, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Reçoivent et traitent les plaintes adressées à la Commission, engagent les procédures et conduisent les enquêtes, préparent les actes juridiques de la Commission, traitent les demandes d'information et les demandes de réexamen de décisions de la Commission.
Personnel externe	Sans objet

³⁶ AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation.

³⁷ Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

- La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.
- La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

- La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.

3.3. **Incidence estimée sur les recettes**

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - (vii) sur les ressources propres
 - (viii) sur les recettes diverses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ³⁸					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)	
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3			
Article								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

³⁸ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.