




# Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure de codécision) Règlement</p> <p>Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte</p> <p>Voir aussi <a href="#">2000/0145(COD)</a>            Voir aussi <a href="#">2001/0305(COD)</a>            Voir aussi <a href="#">2004/0049(COD)</a>            Voir aussi <a href="#">2005/0007(COD)</a>            Voir aussi <a href="#">2005/0241(COD)</a>            Voir aussi <a href="#">2008/0237(COD)</a>            Voir aussi <a href="#">2008/0246(COD)</a>            Modification <a href="#">2015/0277(COD)</a>            Modification <a href="#">2016/0411(COD)</a>            Modification <a href="#">2020/0069(COD)</a></p> <p>Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret</p>	<p>2006/0130(COD)</p> <p>Procédure terminée</p>

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	ALDE <a href="#">DEGUTIS Arūnas</a>	05/05/2008
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	ALDE <a href="#">DEGUTIS Arūnas</a>	13/09/2006
	Commission pour avis précédente		
	<b>EMPL</b> Emploi et affaires sociales	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Justice et affaires intérieures(JAI)</a>	<a href="#">2863</a>	18/04/2008
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2835</a>	29/11/2007
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2805</a>	06/06/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
18/07/2006	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2006)0396</a>	Résumé
05/09/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
08/05/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
11/05/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0178/2007</a>	
06/06/2007	Débat au Conseil	<a href="#">2805</a>	Résumé
10/07/2007	Débat en plénière		
11/07/2007	Résultat du vote au parlement		
11/07/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0337/2007</a>	Résumé
18/04/2008	Publication de la position du Conseil	<a href="#">16160/4/2007</a>	Résumé
24/04/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
24/06/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
25/06/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A6-0264/2008</a>	
08/07/2008	Débat en plénière		
09/07/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T6-0342/2008</a>	Résumé
24/09/2008	Signature de l'acte final		
24/09/2008	Fin de la procédure au Parlement		
31/10/2008	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2006/0130(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Règlement
	<p>Voir aussi <a href="#">2000/0145(COD)</a></p> <p>Voir aussi <a href="#">2001/0305(COD)</a></p> <p>Voir aussi <a href="#">2004/0049(COD)</a></p> <p>Voir aussi <a href="#">2005/0007(COD)</a></p> <p>Voir aussi <a href="#">2005/0241(COD)</a></p> <p>Voir aussi <a href="#">2008/0237(COD)</a></p> <p>Voir aussi <a href="#">2008/0246(COD)</a></p> <p>Modification <a href="#">2015/0277(COD)</a></p> <p>Modification <a href="#">2016/0411(COD)</a></p> <p>Modification <a href="#">2020/0069(COD)</a></p>
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2

Étape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/61955

## Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2006)0396</a>	18/07/2006	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2006)0943</a>	18/07/2006	EC	
Document annexé à la procédure	<a href="#">SEC(2006)0976</a>	18/07/2006	EC	
Projet de rapport de la commission	<a href="#">PE384.261</a>	07/02/2007	EP	
Amendements déposés en commission	<a href="#">PE386.505</a>	20/03/2007	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A6-0178/2007</a>	11/05/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T6-0337/2007</a>	11/07/2007	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	<a href="#">SP(2007)4170</a>	29/08/2007	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position	<a href="#">07627/2008</a>	31/03/2008	CSL	
Position du Conseil	<a href="#">16160/4/2007</a>	18/04/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	<a href="#">COM(2008)0175</a>	21/04/2008	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission	<a href="#">PE405.839</a>	06/05/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A6-0264/2008</a>	25/06/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T6-0342/2008</a>	09/07/2008	EP	Résumé
Projet d'acte final	<a href="#">03670/2008/LEX</a>	24/09/2008	CSL	
Document de suivi	<a href="#">COM(2020)0714</a>	13/11/2020	EC	

## Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

## Acte final

[Règlement 2008/1008](#)  
[JO L 293 31.10.2008, p. 0003](#) Résumé

## Actes délégués

<a href="#">2020/2931(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué
<a href="#">2020/2932(DEA)</a>	Examen d'un acte délégué

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

OBJECTIF : moderniser le droit du marché unique des transports aériens en vue d'assurer l'application homogène du droit communautaire dans tous les États membres et de créer des conditions égales pour toutes les compagnies aériennes.

CONTEXTE : la libéralisation des transports aériens dans l'Union européenne, commencée il y a dix ans, a connu un succès considérable. Les transports aériens en Europe ont connu une expansion sans précédent, et les tarifs sont abordables. Le nombre de compagnies aériennes a augmenté, et il y a eu un accroissement général du trafic et de la concurrence sur les liaisons aériennes. Toutefois, des difficultés subsistent du fait de l'application non uniforme du troisième paquet aérien dans les différents États membres. Une révision de la réglementation s'impose dans le but d'accroître l'efficacité du marché, de renforcer la sécurité des transports aériens et d'améliorer la protection des passagers.

CONTENU : la présente proposition regroupe en un seul règlement trois règlements existants relatifs aux licences d'exploitation, aux droits en matière de fourniture de services aériens dans l'UE et à la tarification des transports aériens, respectivement, qui constituent le « troisième paquet aérien », adopté en 1992. Les principaux éléments de la refonte proposée sont les suivants :

1) Renforcement des exigences en matière d'octroi et de retrait des licences d'exploitation : la proposition impose aux États membres de renforcer le contrôle des licences d'exploitation, jusqu'à ordonner leur suspension ou leur retrait quand les exigences du règlement ne sont plus satisfaites. Pour prévenir l'inaction d'un État membre, la proposition habilite la Commission à procéder elle-même au retrait de la licence d'exploitation.

2) Renforcement des exigences en matière de location d'aéronefs : la proposition facilite la location d'aéronefs immatriculés dans l'Union, mais elle introduit des exigences plus strictes en ce qui concerne la location d'aéronefs de pays tiers - notamment lorsque la location implique l'équipage - pour assurer le respect des normes de sécurité et réduire le plus possible les conséquences sociales négatives. Avant d'approuver des contrats de location, l'autorité compétente pour l'octroi des licences devra confirmer le respect de normes de sécurité équivalentes aux exigences de sécurité de la Communauté. La location d'aéronefs immatriculés dans les pays tiers ne sera autorisée que dans des circonstances exceptionnelles pour une durée maximale de six mois, renouvelable une seule fois pour une seconde période non consécutive d'une durée maximale de six mois.

3) Clarification des règles applicables aux obligations de service public (OSP) : ces règles ont été revues dans le but d'alléger la charge administrative, d'éviter un recours excessif aux OSP pour fermer certains marchés à la concurrence et d'augmenter le nombre de candidats dans les procédures d'appel d'offres. La Commission pourra demander la présentation d'un rapport économique expliquant le contexte des obligations de service public et analysant leur bien-fondé. Les procédures d'appel d'offres ont été modifiées de manière à allonger la durée maximale des concessions, qui passerait de trois à quatre ans (cinq ans dans le cas des régions ultrapériphériques). La procédure d'appel d'offres pour le renouvellement d'une concession doit être lancée au moins six mois à l'avance, afin de permettre une analyse approfondie de la nécessité de maintenir un accès restreint à la liaison. En outre, une procédure d'urgence est prévue pour faire face aux interruptions de service inopinées sur des liaisons faisant l'objet d'une OSP.

4) Clarification du cadre des relations avec les pays tiers : la proposition remplace entièrement les accords bilatéraux en vigueur entre les États membres qui restreignent encore la liberté de fourniture de services aériens. Elle supprime, par exemple, la possibilité de limiter par des accords bilatéraux la liberté de fixer les tarifs sur des vols partant d'un État membre à destination d'un pays tiers avec escale dans un autre État membre. Elle assure également que les droits de trafic permettant à des compagnies aériennes non communautaires d'exploiter des liaisons aériennes entre des villes européennes soient négociés au niveau européen.

5) Clarification des règles de répartition du trafic entre les aéroports : la procédure actuelle en deux étapes (mise en place d'un système aéroportuaire et définition des règles de répartition du trafic) est remplacée par une procédure en une seule étape où le concept de « système aéroportuaire » est abandonné. Les États membres peuvent instaurer des règles de répartition de trafic pour des aéroports desservant la même ville ou conurbation, sous réserve toutefois de l'approbation préalable de la Commission (après consultation du comité compétent). Il est également précisé que les aéroports concernés doivent être pourvus d'une infrastructure de transport adéquate et que la liaison entre ces aéroports et la ville ou la conurbation qu'ils desservent doit être assurée par des services de transport en commun fréquents, fiables et efficaces. La proposition prévoit que les règles de répartition du trafic doivent respecter les principes de proportionnalité et de transparence et se fonder sur des critères objectifs. Il est interdit d'utiliser abusivement les règles de répartition du trafic pour pratiquer une discrimination entre les transporteurs aériens.

6) Amélioration de la protection des droits des consommateurs (transparence des prix et non-discrimination) : la proposition prévoit que les tarifs aériens doivent comprendre l'ensemble des taxes, redevances et droits applicables et que les transporteurs aériens doivent publier des informations complètes sur leurs tarifs de transport de passagers et de fret et sur les conditions dont ils sont assortis. Les tarifs aériens doivent être établis sans discrimination fondée sur le lieu de résidence ou la nationalité du passager au sein de la Communauté. De plus, l'accès aux tarifs aériens d'un transporteur ne doit faire l'objet d'aucune discrimination fondée sur le lieu d'établissement de l'agent de voyage.

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

En adoptant le rapport de M. Arñas DEGUTIS (ALDE, LT), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1<sup>ère</sup> lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte).

Les principaux amendements adoptés en commission sont les suivants :

- Objet : le règlement régit les licences des transporteurs aériens communautaires, le droit des transporteurs aériens communautaires d'exploiter des services aériens à l'intérieur de la Communauté et la tarification des services aériens exploités au sein de la Communauté. Les députés ont souhaité étendre la portée du règlement en ajoutant que les dispositions sur l'information et la non-discrimination au niveau de la tarification s'appliquent à des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à des vols pour lesquels un transporteur aérien a passé un contrat au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers, à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, sauf si les transporteurs aériens sont soumis à ces mêmes obligations dans ledit pays tiers ;

- Définitions: la définition d'« aéroport régional » a été supprimée. Les députés ont en outre proposé d'introduire les définitions d'« accord de location sans équipage (dry lease) » et d'« accord de location avec équipage (wet lease) » ;

- Licence d'exploitation : un amendement a été adopté en vue de préciser que les transporteurs des pays tiers ne doivent pas être exclus de

l'exploitation de services aériens intra-communautaires. De plus, les vols locaux n'impliquant pas de transport de passagers, de courrier et/ou de fret entre différents aéroports ne devraient pas être soumis à l'obligation de détenir une licence d'exploitation en cours de validité :

- Conditions d'octroi des licences d'exploitation : selon les députés, l'autorité compétente pour l'octroi des licences ne devrait délivrer de licence d'exploitation à une entreprise que si celle-ci répond aux conditions suivantes: i) son principal établissement est situé dans la Communauté et elle exploite la plus grande partie de ses services aériens dans la Communauté, au départ ou à destination de celle-ci; ii) lorsque la demande de licence est adressée à l'autorité d'un État membre, son principal établissement est situé dans cet État membre; iii) elle a un ou plusieurs aéronefs à sa disposition, en propriété ou dans le cadre d'un accord de location sans équipage (dry lease); iv) elle apporte la preuve qu'elle dispose d'une couverture suffisante pour être en mesure de rembourser les sommes versées et de couvrir les frais de rapatriement des passagers au cas où elle ne pourrait pas effectuer les vols réservés pour cause d'insolvabilité ou en raison du retrait de sa licence d'exploitation ;

- Conditions financières pour l'octroi des licences d'exploitation : l'autorité compétente pour l'octroi des licences devra analyser si une entreprise demandant une licence d'exploitation pour la première fois peut démontrer qu'elle sera à même de disposer de fonds propres d'au moins 100.000 euros. Tout demandeur devra fixer des dispositions visant à éviter ou atténuer les conséquences sociales négatives d'une faillite ;

- Certificat de transporteur aérien : il est précisé que lorsque le certificat de transporteur aérien est accordé par une autorité nationale, les autorités compétentes de cet État membre sont responsables de l'octroi, du refus, du retrait ou de la suspension du certificat de transporteur aérien et de la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire ;

- Validité des licences d'exploitation : en toute hypothèse, l'autorité compétente pour l'octroi des licences vérifiera le respect des exigences prévues par le règlement dans les cas suivants: a) deux ans après la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation, ou b) en cas de risque supposé, ou c) à la demande de la Commission. La licence d'exploitation doit être soumise de nouveau pour agrément lorsqu'un transporteur aérien communautaire a interrompu ses activités pendant plus de six mois (trois mois selon la proposition). De plus, tout transporteur aérien communautaire devra adresser à l'autorité compétente pour l'octroi des licences une notification préalable pour tout projet concernant l'exploitation de nouveaux services réguliers ou de services non réguliers vers un continent ou une région du monde qui n'étaient pas desservis auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de ses activités ;

- Suspension et retrait des licences d'exploitation : l'autorité compétente pour l'octroi des licences doit suspendre ou retirer la licence d'exploitation si elle a des motifs raisonnables de soupçonner (et non pas la certitude comme le propose la Commission) que le transporteur aérien communautaire est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Selon les députés, le respect des règles de sécurité devrait être l'une des conditions explicites à exiger avant de délivrer une licence temporaire.

- Immatriculation : l'État membre dont l'autorité compétente pour l'octroi des licences est responsable de l'octroi de la licence d'exploitation du transporteur aérien communautaire pourra demander qu'un tel appareil soit immatriculé sur son registre national ;

- Location : l'autorité compétente pour l'octroi des licences pourra accorder des dérogations à la condition relative à l'immatriculation prévue par le règlement dans le cas de contrats de location de courte durée avec équipage (short term wet lease agreements) destinés à répondre aux besoins temporaires de transporteurs aériens communautaires ou dans des circonstances exceptionnelles, à condition que: a) le transporteur puisse justifier une telle location sur la base d'un besoin exceptionnel (auquel cas une dérogation peut être accordée pour une période ne dépassant pas sept mois, pouvant être renouvelée une seule fois, dans des circonstances exceptionnelles, pour une seconde période ne dépassant pas sept mois) ; ou que ; b) le transporteur démontre que la location est nécessaire pour répondre à des besoins saisonniers, (auquel cas la dérogation peut être accordée pour une période ne dépassant pas sept mois, pouvant être renouvelée); ou que c) le transporteur démontre que la location est nécessaire pour surmonter des difficultés opérationnelles imprévues, telles que des problèmes techniques (auquel cas la dérogation sera d'une durée limitée à ce qui est strictement nécessaire pour surmonter les difficultés). Les députés précisent en outre que les normes de sécurité sont non seulement importantes dans le cas de contrats de location avec équipage (wet lease) mais aussi sans équipage (dry lease);

- Droits de défense : un nouvel article stipule que lorsque une décision de suspendre ou de retirer la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire est prise, le transporteur concerné doit avoir la possibilité d'être entendu, en tenant compte de la nécessité, dans certains cas, d'une procédure d'urgence ;

- Législation sociale : les députés ont introduit un nouvel article qui dispose que les États membres devront veiller à la bonne application de la législation sociale communautaire et nationale en ce qui concerne les employés d'un transporteur aérien communautaire exploitant des services aériens à partir d'une base opérationnelle située en dehors du territoire de l'État membre dans lequel ce transporteur aérien communautaire a son principal établissement ;

- Fourniture de services aériens intracommunautaires : un amendement vise à spécifier que la libéralisation s'appliquera exclusivement au sein de l'UE et aux transporteurs communautaires, sans modifier les accords bilatéraux existants avec les pays tiers. Les transporteurs des pays tiers ne seront autorisés que s'ils ont les droits sous-jacents dans les accords de services aériens, afin de respecter le principe de réciprocité ;

- Principes généraux applicables aux obligations de service public : lorsqu'un État membre souhaite imposer une obligation de service public, il doit communiquer le texte intégral de la mesure envisagée pour imposer l'obligation de service public à la Commission, aux autres États membres concernés, aux aéroports concernés et aux transporteurs aériens assurant la liaison en question. La commission parlementaire estime que toute définition du terme « aéroport régional » aux fins des obligations de service public inclura des aéroports situés dans des régions économiquement viables et exclura des aéroports situés dans des régions ayant besoin d'un soutien économique ou social. Les obligations de service public (OSP) étant seulement justifiées pour des aéroports desservant des régions ayant des besoins économiques ou sociaux, la définition du terme « aéroport régional » devrait être supprimée.

- Dispositions tarifaires: les transporteurs aériens opérant dans la Communauté doivent rendre publiques toutes les informations sur leurs tarifs des passagers et de fret et les conditions qui s'y rapportent, ainsi que sur l'ensemble des taxes applicables, des redevances, surtaxes et droits inévitables qu'ils prélèvent au profit de tiers. Selon les députés, les tarifs des passagers publiés, peu importe sous quelle forme, y compris sur Internet, doivent comprendre l'ensemble des taxes applicables, des redevances, surtaxes et droits inévitables connus au moment de la publication. Les tarifs des passagers ne comprendront pas de coûts qui ne sont pas effectivement supportés par les transporteurs aériens ;

- les suppléments de prix optionnels doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le passager doit résulter d'une démarche explicite. Tout accord tacite visant à accepter de tels suppléments est réputé nul et non avenu ;

- un transporteur aérien ne peut imposer aux passagers et aux agences de voyage des règles qui, dans la pratique, limitent leur accès libre et égal aux tarifs aériens. Les consommateurs doivent également recevoir une ventilation complète de l'ensemble des taxes, droits et frais ajoutés au prix du billet ;

- un nouvel article sur la transparence des tarifs stipule que lorsque des frais liés à la sécurité des aéroports ou à bord des appareils sont inclus dans le prix d'un billet d'avion, ils doivent figurer séparément sur le billet ou sont indiqués par ailleurs au passager. Les taxes et frais liés à la sécurité, qu'ils soient prélevés par les États membres, les transporteurs aériens ou d'autres entités, doivent être transparents et être utilisés exclusivement pour supporter les frais de sécurité dans les aéroports ou à bord des appareils. Les États membres devront veiller au respect des règles en matière tarifaire et fixer des sanctions en cas de non-respect. Ces sanctions seront efficaces, proportionnées et dissuasives.

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur une proposition de règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté, dans l'attente de l'adoption de l'avis du Parlement européen en première lecture.

Le texte approuvé apporte plusieurs modifications à la proposition de la Commission, qui concernent notamment les questions suivantes: les définitions, en particulier l'ajout de la définition de l'établissement principal, les conditions en matière de location par les transporteurs aériens communautaires, les conditions financières pour l'octroi et le maintien d'une licence d'exploitation, la fourniture de services aériens intracommunautaires, les dispositions relatives à la tarification et les règles sur la transparence des prix.

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

En adoptant le rapport de M. Ar?nas DEGUTIS (ALDE, LT), le Parlement européen a modifié, en 1ère lecture de la procédure de codécision, la proposition de règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services de transport aérien dans la Communauté (refonte).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Objet : les députés ont souhaité étendre la portée du règlement en ajoutant que les dispositions sur l'information et la non-discrimination au niveau de la tarification s'appliquent à des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre et à des vols pour lesquels un transporteur aérien a passé un contrat au départ d'un aéroport situé dans un pays tiers, à destination d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre, sauf si les transporteurs aériens sont soumis à ces mêmes obligations dans ledit pays tiers ;

Définitions: la définition d'« aéroport régional » a été supprimée. Les députés ont en revanche proposé d'introduire les définitions d'« accord de location sans équipage (dry lease) » et « d'accord de location avec équipage (wet lease) » ;

Licence d'exploitation : un amendement a été adopté en vue de préciser que les transporteurs des pays tiers ne doivent pas être exclus de l'exploitation de services aériens intra-communautaires. De plus, les vols locaux n'impliquant pas de transport de passagers, de courrier et/ou de fret entre différents aéroports ne devraient pas être soumis à l'obligation de détenir une licence d'exploitation en cours de validité ;

Conditions d'octroi des licences d'exploitation : selon les députés, l'autorité compétente pour l'octroi des licences ne devrait délivrer de licence d'exploitation à une entreprise que si celle-ci répond aux conditions suivantes: i) son principal établissement est situé dans la Communauté et elle exploite la plus grande partie de ses services aériens dans la Communauté, au départ ou à destination de celle-ci; ii) lorsque la demande de licence est adressée à l'autorité d'un État membre, son principal établissement est situé dans cet État membre; iii) elle a un ou plusieurs aéronefs à sa disposition, en propriété ou dans le cadre d'un accord de location sans équipage (dry lease); iv) elle apporte la preuve qu'elle dispose d'une couverture suffisante pour être en mesure de rembourser les sommes versées et de couvrir les frais de rapatriement des passagers au cas où elle ne pourrait pas effectuer les vols réservés pour cause d'insolvabilité ou en raison du retrait de sa licence d'exploitation ;

Conditions financières pour l'octroi des licences d'exploitation : toute entreprise demandant une licence d'exploitation pour la première fois devra démontrer qu'elle est à même de disposer de fonds propres d'au moins 100.000 euros. Tout demandeur devra fixer des dispositions visant à éviter ou atténuer les conséquences sociales négatives d'une faillite ;

Certificat de transporteur aérien : un amendement précise que lorsque le certificat de transporteur aérien est accordé par une autorité nationale, les autorités compétentes de cet État membre sont responsables de l'octroi, du refus, du retrait ou de la suspension du certificat de transporteur aérien et de la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire ;

Validité des licences d'exploitation : selon les députés, la licence d'exploitation doit être soumise de nouveau pour agrément lorsqu'un transporteur aérien communautaire a interrompu ses activités pendant plus de 6 mois (3 mois selon la proposition). De plus, tout transporteur aérien communautaire devra adresser à l'autorité compétente pour l'octroi des licences une notification préalable pour tout projet concernant l'exploitation de nouveaux services réguliers ou de services non réguliers vers un continent ou une région du monde qui n'étaient pas desservis auparavant, les changements devant intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de ses activités ;

Suspension et retrait des licences d'exploitation : l'autorité compétente pour l'octroi des licences doit suspendre ou retirer la licence d'exploitation si elle a des motifs raisonnables de soupçonner (et non pas la certitude comme le propose la Commission) que le transporteur aérien communautaire est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Selon les députés, le respect des règles de sécurité devrait être l'une des conditions explicites à exiger avant de délivrer une licence temporaire ;

Immatriculation : l'État membre dont l'autorité compétente pour l'octroi des licences est responsable de l'octroi de la licence d'exploitation du transporteur aérien communautaire pourra demander qu'un tel appareil soit immatriculé sur son registre national ;

Location : l'autorité compétente pour l'octroi des licences pourra accorder des dérogations à la condition relative à l'immatriculation prévue par le règlement dans le cas de contrats de location de courte durée avec équipage (short term wet lease agreements) destinés à répondre aux besoins temporaires de transporteurs aériens communautaires ou dans des circonstances exceptionnelles, à condition que: a) le transporteur puisse justifier une telle location sur la base d'un besoin exceptionnel (la dérogation peut être accordée pour une période ne dépassant pas 7 mois, pouvant être renouvelée une seule fois, dans des circonstances exceptionnelles, pour une seconde période ne dépassant pas 7 mois) ; ou que ; b) le transporteur démontre que la location est nécessaire pour répondre à des besoins saisonniers, (la dérogation peut être accordée pour une période ne dépassant pas 7 mois, pouvant être renouvelée); ou que c) le transporteur démontre que la location est nécessaire pour surmonter des difficultés opérationnelles imprévues, telles que des problèmes techniques (la dérogation sera d'une durée limitée à ce qui est strictement nécessaire pour surmonter les difficultés);

Droits de défense : un nouvel article stipule que lorsque une décision de suspendre ou de retirer la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire est prise, le transporteur concerné doit avoir la possibilité d'être entendu, en tenant compte de la nécessité, dans certains cas, d'une procédure d'urgence ;

Législation sociale : les députés ont introduit un nouvel article qui dispose que les États membres devront veiller à la bonne application de la législation sociale communautaire et nationale en ce qui concerne les employés d'un transporteur aérien communautaire exploitant des services aériens à partir d'une base opérationnelle située en dehors du territoire de l'État membre dans lequel ce transporteur aérien communautaire a son principal établissement ;

Fourniture de services aériens intracommunautaires : un amendement vise à spécifier que la libéralisation s'appliquera exclusivement au sein de l'UE et aux transporteurs communautaires, sans modifier les accords bilatéraux existants avec les pays tiers. Les transporteurs des pays tiers ne seront autorisés que s'ils ont les droits sous-jacents dans les accords de services aériens, afin de respecter le principe de réciprocité ;

Principes généraux applicables aux obligations de service public : lorsqu'un État membre souhaite imposer une obligation de service public, il doit communiquer le texte intégral de la mesure envisagée pour imposer l'obligation de service public à la Commission, aux autres États membres concernés, aux aéroports concernés et aux transporteurs aériens assurant la liaison en question.

Dispositions tarifaires: les transporteurs aériens opérant dans la Communauté doivent rendre publiques toutes les informations sur leurs tarifs des passagers et de fret et les conditions qui s'y rapportent, ainsi que sur l'ensemble des taxes applicables, des redevances, surtaxes et droits inévitables qu'ils prélèvent au profit de tiers. Selon les députés, les tarifs des passagers publiés, peu importe sous quelle forme, y compris sur Internet, doivent comprendre l'ensemble des taxes applicables, des redevances, surtaxes et droits inévitables connus au moment de la publication. Les tarifs des passagers ne doivent pas comprendre de coûts qui ne sont pas effectivement supportés par les transporteurs aériens ;

- les suppléments de prix optionnels doivent être communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le passager doit résulter d'une démarche explicite. Tout accord tacite visant à accepter de tels suppléments est réputé nul et non avenu ;

- un transporteur aérien ne peut imposer aux passagers et aux agences de voyage des règles qui, dans la pratique, limitent leur accès libre et égal aux tarifs aériens. Les consommateurs doivent également recevoir une ventilation complète de l'ensemble des taxes, droits et frais ajoutés au prix du billet ;

- un nouvel article sur la transparence des tarifs stipule que lorsque des frais liés à la sécurité des aéroports ou à bord des appareils sont inclus dans le prix d'un billet d'avion, ils doivent figurer séparément sur le billet ou sont indiqués par ailleurs au passager. Les taxes et frais liés à la sécurité, qu'ils soient prélevés par les États membres, les transporteurs aériens ou d'autres entités, doivent être transparents et être utilisés exclusivement pour supporter les frais de sécurité dans les aéroports ou à bord des appareils. Les États membres devront veiller au respect des règles en matière tarifaire et fixer des sanctions en cas de non-respect. Ces sanctions seront efficaces, proportionnées et dissuasives.

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

En adoptant sa position commune, le Conseil a pu approuver la plupart des principaux éléments de la proposition de la Commission. Sur certains points majeurs, cependant, il a décidé de modifier le texte. Pour l'essentiel, ces modifications visent à préciser sans équivoque les responsabilités des autorités des États membres chargées de l'octroi des licences ainsi que les compétences respectives de la Communauté et des États membres pour ce qui est des relations avec les pays tiers, et à garantir un juste équilibre entre la surveillance des transporteurs et le souci de ne pas imposer des exigences excessives. À cet égard, l'étude d'impact réalisée par la Commission a été dûment prise en compte.

Le Conseil a accepté intégralement 20 amendements proposés par le Parlement en 1<sup>ère</sup> lecture. En particulier, les amendements couvrant les règles relatives à la répartition du trafic et au respect de la législation sociale, ont fait l'objet de négociations longues et difficiles au sein du Conseil. Ils ont été approuvés dans le cadre d'un compromis avec le Parlement, dont le Conseil espère qu'il servira de base à un accord global en 2<sup>ème</sup> lecture.

Les principales modifications à la proposition de la Commission introduites par le Conseil sont les suivantes :

Définitions : le Conseil a sensiblement modifié les définitions afin de préciser plus clairement que l'autorité de l'État membre chargée de la surveillance de l'opérateur en matière de sécurité est également responsable de l'octroi de la licence d'exploitation à celui-ci.

Affrètement d'aéronefs avec équipage : le Conseil a estimé qu'il était possible d'atteindre un meilleur équilibre entre la nécessité de surveiller de près la santé financière des compagnies aériennes et le souci de ne pas surcharger les opérateurs d'obligations administratives qui ne contribueraient pas à renforcer la protection du consommateur. À cet égard, quelques modifications ont été apportées dans le but de permettre aux opérateurs d'affréter des aéronefs avec équipage. La position commune énonce toutefois des conditions strictes pour l'affrètement avec équipage d'aéronefs non communautaires (dont la surveillance en matière de sécurité n'est pas soumise aux normes communautaires).

Dimension internationale du marché communautaire de l'aviation: le Conseil a supprimé certains paragraphes qui, selon lui, n'étaient pas compatibles avec les compétences respectives des États membres et de la Communauté. Il a également précisé que les États membres

conservent le droit d'imposer des restrictions portant sur les accords de partage des codes entre les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs d'un pays tiers si le pays tiers concerné limite les possibilités commerciales offertes aux transporteurs aériens communautaires.

Service public : le Conseil a simplifié certaines règles et procédures relatives à l'imposition des obligations de service public et il a apporté d'autres modifications à ces dispositions pour garantir leur conformité aux objectifs qui sous-tendent le recours aux obligations de service public.

Restriction des droits de trafic : un article nouveau a été inséré dans la position commune, qui permet aux États membres de prendre des mesures pour limiter l'exercice des droits de trafic lorsqu'il existe des problèmes graves en matière d'environnement.

Règles sur la répartition du trafic: le Conseil a renforcé le principe selon lequel les aéroports faisant partie des systèmes aéroportuaires sont, dans l'intérêt des passagers, desservis par une infrastructure de transport suffisante.

Transparence des tarifs : le Conseil a élargi le champ d'application des règles sur la transparence de la tarification afin d'inclure tous les vols au départ des aéroports communautaires (quelle que soit leur destination). Tous les tarifs des billets pour ces vols devront être publiés, y compris les taxes, redevances et droits.

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

La Commission rappelle que la position commune constitue non seulement la position du Conseil mais reflète également le compromis négocié entre les trois institutions suite aux négociations intervenues à l'automne 2007. Le Président de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen a indiqué que dans ces conditions, il recommanderait à la commission TRAN d'approuver la position commune telle quelle en 2<sup>ème</sup> lecture, à condition que la terminologie sur la location d'aéronefs avec équipage proposée par le Parlement soit reprise. Ce compromis - avec la demande du PE - a pu être entériné par le Conseil lors du Conseil Transports du 30 novembre 2007.

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

- la dimension sociale du marché intérieur: les deux institutions se sont satisfaites d'un « Considérant » rappelant les obligations des États membres pour l'application de la législation sociale pertinente nationale et européenne. Par ailleurs, la Commission s'est engagée à informer les deux institutions sur les résultats de l'étude qu'elle mène sur l'impact du marché intérieur de l'aviation sur l'emploi et les conditions de travail ;
- le remboursement et le rapatriement des passagers en cas de faillite: aucune référence ne figure plus dans le texte mais la Commission étudiera la faisabilité et les implications de toute mesure prévoyant une obligation d'assurance pour rembourser les billets et couvrir les frais de rapatriement;
- les relations extérieures: cette dimension a été catégoriquement rejetée par le Conseil. Dans un souci de compromis, la Commission a accepté que les dispositions sur ce point ne figurent plus dans le texte. Elle a toutefois fait une déclaration commune avec les États membres sur la coopération sur l'accès des pays tiers au marché intérieur du transport aérien. En outre, elle a fait une déclaration unilatérale sur les restrictions aux arrangements de partage de codes (« codeshare ») entre les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs des pays tiers;
- la distribution du trafic entre aéroports : un nouvel article permet la distribution du trafic entre aéroports à condition que les aéroports: i) desservent la même ville ou conurbation ; ii) soient desservis par une infrastructure de transport adéquate qui permette, autant que possible, une connexion directe rendant possible d'arriver à l'aéroport en moins de 90 minutes y inclus, le cas échéant, sur une base transfrontalière ; iii) soient reliés les uns aux autres et à la ville qu'ils devront desservir par des services de transport public fréquents, fiables et efficaces ; iv) offrent les services nécessaires aux transporteurs aériens et ne portent pas indûment préjudice à leurs opportunités commerciales ;
- l'information sur les prix: le champ d'application de l'obligation de transparence de l'information et de non discrimination a été étendu à tous les vols au départ de la Communauté, y compris les vols opérés par des compagnies des pays tiers. Désormais, les prix finaux annoncés pour ces vols devront inclure les tarifs, les taxes, les charges aéroportuaires et les autres charges, surcharges et frais. Les compagnies communautaires sont encouragées à faire montre du même niveau de transparence pour les vols à destination d'un aéroport de la Communauté.

En conclusion, la Commission considère que la position commune du Conseil contribue à maintenir l'objectif principal et l'esprit de sa proposition, et peut donc lui apporter son soutien.

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

En adoptant la recommandation contenue dans le rapport de M. Ar?nas DEGUTIS (ALDE, IT), la commission des transports et du tourisme a approuvé telle quelle la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte).

En effet, les amendements du PE en 1<sup>ère</sup> lecture ont été repris en substance par les ministres des transports dans leur position commune.

## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

Le Parlement européen a adopté, en 2<sup>ème</sup> lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant telle quelle la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte).

La recommandation pour la 2<sup>ème</sup> lecture avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par de M. Ar?nas DEGUTIS (ALDE,



## Règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Refonte

---

**OBJECTIF** : moderniser le droit du marché unique des transports aériens en vue d'assurer l'application homogène du droit communautaire dans tous les États membres et de créer des conditions égales pour toutes les compagnies aériennes.

**ACTE LÉGISLATIF** : Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte).

**CONTENU** : le règlement régit les licences des transporteurs aériens communautaires, le droit des transporteurs aériens communautaires d'exploiter des services aériens intracommunautaires et la tarification des services aériens intracommunautaires. Il regroupe en un seul règlement trois règlements existants relatifs aux licences d'exploitation, aux droits en matière de fourniture de services aériens dans l'UE et à la tarification des transports aériens, respectivement, qui constituent le « troisième paquet aérien », adopté en 1992.

Les principaux éléments de la refonte sont les suivants :

**Renforcement des exigences en matière d'octroi et de retrait des licences d'exploitation** : le règlement précise clairement que l'autorité de l'État membre chargée de la surveillance de l'opérateur en matière de sécurité est également responsable de l'octroi de la licence d'exploitation à celui-ci. Il impose aux États membres de renforcer le contrôle des licences d'exploitation, jusqu'à ordonner leur suspension ou leur retrait quand les exigences du règlement ne sont plus satisfaites. La licence d'exploitation restera valable aussi longtemps que le transporteur aérien communautaire satisfait aux exigences prévues par le règlement. En toute hypothèse, l'autorité compétente vérifiera le respect de ces exigences dans les cas suivants: a) deux ans après la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation; b) en cas de problème supposé; ou c) à la demande de la Commission. Lorsqu'elle prend la décision de suspendre ou de retirer la licence, l'autorité compétente devra veiller à ce que le transporteur aérien communautaire concerné ait la possibilité d'être entendu.

**Des exigences plus strictes en ce qui concerne la santé financière des transporteurs aériens** : toute demande de licence devra être accompagnée d'un plan d'entreprise portant au moins sur les trois premières années d'exploitation. L'autorité compétente pour l'octroi des licences analysera si une entreprise demandant une licence d'exploitation pour la première fois peut démontrer qu'elle sera à même: a) de faire face à tout moment, pendant une période de 24 mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes; b) d'assumer, pendant une période de 3 mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de son exploitation.

**Renforcement des exigences en matière de location d'aéronefs** : le règlement facilite la location d'aéronefs immatriculés dans l'Union, mais il introduit des exigences plus strictes en ce qui concerne la location d'aéronefs de pays tiers - notamment lorsque la location implique l'équipage - pour assurer le respect des normes de sécurité et réduire le plus possible les conséquences sociales négatives. Avant d'approuver des contrats de location, l'autorité compétente pour l'octroi des licences devra confirmer le respect de normes de sécurité équivalentes aux exigences de sécurité de la Communauté. La location d'aéronefs immatriculés dans les pays tiers ne sera autorisée que dans des circonstances exceptionnelles pour une période maximale de 7 mois, pouvant être prorogée une fois pour une période de 7 mois au plus.

**Clarification des règles applicables aux obligations de service public (OSP)** : un État membre pourra - à la suite de consultations avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison -, imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Les procédures d'appel d'offres ont été modifiées de manière à allonger la durée maximale des concessions, qui passe de 3 à 4 ans (5 ans dans le cas des régions ultrapériphériques). La procédure d'appel d'offres pour le renouvellement d'une concession doit être lancée au moins 6 mois à l'avance, afin de permettre une analyse approfondie de la nécessité de maintenir un accès restreint à la liaison. En outre, une procédure d'urgence est prévue pour faire face aux interruptions de service inopinées sur des liaisons faisant l'objet d'une OSP.

**Dimension sociale du marché intérieur**: un considérant rappelle les obligations des États membres pour l'application de la législation sociale pertinente nationale et européenne à l'égard du personnel employé par un transporteur aérien communautaire exploitant des services aériens à partir d'une base d'exploitation située en dehors du territoire de l'État membre dans lequel ce transporteur aérien communautaire a son principal établissement.

**Clarification des règles de répartition du trafic entre les aéroports** : le règlement permet la distribution du trafic entre aéroports à condition que les aéroports: a) desservent la même ville ou conurbation ; b) soient desservis par une infrastructure de transport adéquate qui permette, autant que possible, une connexion directe rendant possible d'arriver à l'aéroport en moins de 90 minutes y inclus, le cas échéant, sur une base transfrontalière ; c) soient reliés les uns aux autres et à la ville ou conurbation qu'ils devront desservir par de service de transport public fréquents, fiables et efficaces ; c) offrent les services nécessaires aux transporteurs aériens et ne portent pas indûment préjudice à leurs opportunités commerciales.

**Amélioration de la protection des consommateurs (transparence des prix)** : le champ d'application de l'obligation de transparence de l'information et de non discrimination est étendu à tous les vols au départ de la Communauté, y compris les vols opérés par des compagnies des pays tiers. Désormais, les prix définitifs annoncés pour ces vols devront inclure le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Les États membres fixeront des sanctions en cas d'infraction aux dispositions tarifaires.

**Mesures environnementales** : les États membres pourront prendre des mesures pour limiter l'exercice des droits de trafic lorsqu'il existe des problèmes graves en matière d'environnement. Ces mesures doivent être non discriminatoires et ne doivent pas provoquer de distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens.

**ENTRÉE EN VIGUEUR** : 01/11/2008.

