



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2012/2306(INI)

24.1.2013

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission des affaires économiques et monétaires

sur le rapport annuel sur la politique de concurrence de l'Union européenne
(2012/2306(INI))

Rapporteur pour avis: Syed Kamall

PA_NonLeg

SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission des affaires économiques et monétaires, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

1. invite la Commission et les États membres à continuer de progresser pour achever le marché unique des transports tout en garantissant une concurrence ouverte et loyale dans les secteurs des transports, des services postaux et du tourisme, et en respectant les autres objectifs de la politique de l'Union européenne, comme le bon fonctionnement des services de transports et de mobilité, les objectifs politiques dans les domaines des services publics, des normes sociales, de la sécurité et de la protection de l'environnement, ainsi que les objectifs de l'Union européenne en matière de réduction des émissions de CO₂ et de la dépendance au pétrole; se félicite de l'annonce d'un Acte pour le marché unique II visant à créer enfin un ciel unique européen et à poursuivre l'ouverture du marché ferroviaire ainsi que la mise en place d'un espace ferroviaire unique;
2. estime que la Commission devrait renforcer davantage les liens entre la politique de concurrence et la politique des transports afin d'améliorer la compétitivité du secteur européen des transports;
3. invite instamment la Commission à se montrer davantage proactive lorsqu'elle promeut la convergence des règles de concurrence dans les négociations internationales afin de garantir des conditions de concurrence égales entre l'Union européenne et les pays tiers dans le secteur des transports;
4. souligne l'importance que revêtent le développement uniforme d'un espace européen des transports et l'élimination des écarts de développement entre les infrastructures et les systèmes de transport des États membres pour parvenir à instaurer un véritable marché unique européen et à garantir une concurrence équitable dans le domaine des transports;
5. souligne les effets des différences de taxation sur la concurrence entre les divers modes de transport et sur le transport intermodal; invite la Commission à présenter un projet global concernant l'imposition, les taxes et les différents régimes de TVA appliqués aux divers modes de transport;
6. croit savoir que la législation de l'Union européenne est parfois mise en œuvre de manière insuffisante dans les États membres; invite instamment les États membres à intensifier leurs efforts à cet égard et demande à la Commission de mettre en évidence les insuffisances dans la mise en œuvre ainsi que les moyens de mieux appliquer la législation avant d'en proposer une nouvelle; estime que la mise en œuvre correcte de la refonte du premier paquet ferroviaire sera essentielle pour accroître la concurrence sur le marché ferroviaire;
7. souligne que l'existence d'une concurrence libre et non faussée au niveau européen nécessite la levée des obstacles physiques, techniques et réglementaires entre les États membres, en particulier grâce au développement de réseaux transeuropéens de transport interopérables et efficaces;

8. rappelle que pour instaurer une concurrence loyale entre les divers modes de transport, il convient d'internaliser les coûts externes de manière cohérente pour tous les modes de transport;
9. se félicite, sur le principe, de la communication de la Commission sur les droits des passagers dans tous les modes de transport, mais souligne que chaque mode de transport est intrinsèquement différent et que toute proposition de la Commission doit donc, tout en garantissant les droits existants des passagers, veiller également à ce que soit adoptée une approche proportionnée et souple qui reconnaisse les différences entre les modes de transport;
10. demande que soit créé un système multimodal de réservation et de vente des billets de transport pour que les passagers ne rencontrent plus de difficultés dans la planification et la réalisation effective de voyages multimodaux;
11. invite instamment les autorités compétentes, eu égard à l'accord de transport aérien entre l'Union européenne et les États-Unis, à intensifier la coopération en travaillant à l'élaboration d'une réglementation selon des approches compatibles avec les questions relatives à la concurrence des alliances de compagnies aériennes et à chercher activement les moyens de faire en sorte que les grandes alliances exercent une concurrence plus vigoureuse au sein du marché transatlantique;
12. reconnaît qu'en proposant le paquet relatif aux aéroports, l'intention de la Commission était de contribuer à surmonter la pénurie de capacités de l'Union européenne tout en stimulant la concurrence; estime que l'Union européenne doit encore se doter de capacités plus grandes et moderniser ses aéroports pour rester compétitive au niveau mondial;
13. estime que la Commission devrait trouver des solutions innovantes pour faire face au problème localisé du manque de capacités dans les aéroports européens et encourager une meilleure utilisation des capacités de réserve dans les aéroports régionaux en mettant sur pied, en particulier, un cadre européen en faveur de la multimodalité et d'un système de billetterie directe;
14. invite la Commission et les États membres à accélérer la mise en œuvre effective de la législation sur le ciel unique européen afin d'accroître la transparence de la tarification des services, de faciliter ainsi le contrôle du respect des règles de concurrence, d'augmenter autant que possible la compétitivité et la sécurité de la plateforme européenne et de poursuivre leurs efforts pour favoriser la compétitivité dans les aéroports européens au profit tant de l'économie que des passagers;
15. invite la Commission à présenter une description générale étayée des cas dans lesquels les transporteurs aériens bénéficient d'un avantage, en comparaison à d'autres prestataires de services, grâce à des conditions spéciales ou, conformément aux allégations, abusent de leur position dominante dans certains aéroports, en particulier en imposant la règle du bagage unique ainsi que d'autres restrictions en ce qui concerne les bagages autorisés en cabine;
16. estime que les activités commerciales représentent une source de revenus importante pour les aéroports et que ces pratiques agressives peuvent constituer un abus de position

dominante de la part d'un transporteur;

17. invite instamment la Commission à analyser les aspects liés à l'affrètement d'aéronefs avec équipage et au partage de codes dans le secteur du transport aérien afin de garantir une concurrence loyale;
18. invite instamment la Commission à renforcer le suivi de l'échange commercial, de l'utilisation et de l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports européens afin de garantir une concurrence loyale ainsi que la protection de la connectivité régionale en Europe;
19. invite la Commission à surveiller les mesures qui visent les compagnies aériennes à bas coûts afin de s'assurer qu'elles ne constituent pas des instruments de concurrence déloyale;
20. invite instamment la Commission à veiller, lors de la révision des lignes directrices de l'Union européenne en matière d'aides d'État à l'aviation et aux aéroports, à ce qu'il n'y ait aucune distorsion de concurrence et à ce que des conditions égales pour tous les acteurs du marché soient garanties;
21. demande que soient supprimées les barrières qui empêchent d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure, compte tenu des possibilités immenses qu'il offre; invite la Commission à accélérer la généralisation de l'utilisation des techniques modernes dans le domaine des technologies de l'information et de la communication et à prendre toutes les mesures nécessaires pour qu'un ensemble de règles efficaces et unifiées soient adoptées, aussi rapidement que possible, pour la navigation au niveau de l'Union européenne;
22. invite instamment la Commission, lorsqu'elle présentera un nouveau paquet législatif sur les ports, à tirer les enseignements des expériences de privatisation menées dans certains États membres et à adopter une approche orientée sur le marché consacrée essentiellement à la création d'un environnement compétitif ouvert entre les ports et au respect des conditions sociales des travailleurs; invite la Commission à examiner la possibilité de créer des incitations financières et des programmes européens, comme le programme Naiades, dans le but d'aider les autorités portuaires locales et régionales à moderniser les infrastructures portuaires et les opérateurs du transport maritime à moderniser et à renouveler leur flotte;
23. souligne que la libéralisation du secteur ferroviaire est restée relativement limitée en Europe et que cette situation a pénalisé le rail par rapport aux autres modes de transport, eu égard notamment aux problèmes liés à la compétitivité du secteur ferroviaire en Europe;
24. invite instamment la Commission à achever la mise en œuvre de l'espace ferroviaire unique européen en s'assurant que les conditions adéquates sont réunies pour ouvrir le secteur à une concurrence libre et loyale, notamment en permettant aux sociétés ferroviaires efficaces et innovantes d'exercer pleinement leurs activités, en instaurant une séparation claire entre les gestionnaires des infrastructures et les entreprises ferroviaires, en mettant en place des organismes de régulation nationaux forts et une harmonisation des statuts des personnels; invite la Commission à tenir compte, lors de la préparation de

l'ouverture des marchés nationaux du transport ferroviaire de voyageurs, des différents modèles opérationnels des entreprises ferroviaires nationales et à formuler des propositions concrètes pour supprimer les restrictions indirectes à la concurrence qui découlent de dispositions incohérentes en matière de sécurité, d'interopérabilité et d'autorisation;

25. invite la Commission et les États membres à garantir l'ouverture du secteur du transport ferroviaire à une concurrence loyale, ainsi que des services de qualité plus élevée, sans porter atteinte aux prestations de service public;
26. regrette que certains États membres aient introduit une imposition forfaitaire pour toutes les entreprises qui utilisent leurs réseaux nationaux, tout en abolissant la taxe professionnelle pour leurs entreprises nationales; estime que ces pratiques vont à l'encontre des principes de la libre concurrence et de la non-discrimination; invite la Commission à s'acquitter de ses obligations en tant que gardienne des traités et à prendre les mesures nécessaires pour garantir que toutes les entreprises soient en mesure d'utiliser les réseaux dans les mêmes conditions;
27. considère que la concurrence accrue apportée par l'ouverture progressive du marché du transport européen de marchandises par route peut être profitable aux consommateurs mais se déclare préoccupé par le fait que la législation existante ne soit pas toujours appliquée de manière effective, tandis que d'autres lois ont une incidence sur certaines petites et moyennes entreprises de transport; demande, en outre, qu'une attention accrue soit accordée aux incidences de la poursuite du processus d'ouverture des marchés nationaux du transport de marchandises par route sur les entreprises de transport de toute taille et, en particulier, aux conséquences que le cabotage routier aura sur les entreprises de transport routier et les travailleurs de ce secteur;
28. souligne qu'une ouverture accrue du marché du transport européen de marchandises par route ne peut être acceptable que si des conditions égales de concurrence entre les entreprises de transport sont garanties et la protection de la législation sociale et des conditions de travail des travailleurs mobiles est préservée dans tous les États membres;
29. souligne qu'il est nécessaire d'éviter la concurrence déloyale dans le secteur libéralisé du transport routier en garantissant que les règles sociales, environnementales et de sécurité soient correctement appliquées, et ce en accordant une attention particulière à l'ouverture de ce marché au cabotage et aux pratiques de dumping;
30. invite la Commission à présenter des propositions concrètes, en coopération avec les États membres, afin de supprimer les différences considérables qui existent entre États membres en ce qui concerne les sanctions infligées en cas d'infraction grave à la réglementation sociale dans le secteur du transport routier, et de faire ainsi disparaître ces distorsions de concurrence;
31. invite les États membres à mettre en œuvre la troisième directive postale; encourage la Commission à examiner attentivement les conséquences sociales de la libéralisation du marché postal et l'obligation de service universel dans ce secteur, y compris le financement du service universel, et à présenter un rapport sur ces sujets;

32. invite la Commission, eu égard au traité de Lisbonne, aux nouvelles compétences consolidées et au potentiel économique que représente le tourisme pour l'Union européenne, à faciliter une coopération proactive entre les entreprises du tourisme et à prendre les mesures qui s'imposent pour garantir la compétitivité, au niveau international, des destinations touristiques européennes d'excellence; invite la Commission à accélérer les procédures prévues par la proposition législative sur les voyages à forfait afin de garantir des conditions de concurrence appropriées et de veiller à ce que le marché soit manifestement libre dans le secteur du tourisme européen.

RÉSULTAT DU VOTE FINAL EN COMMISSION

Date de l'adoption	22.1.2013
Résultat du vote final	+: 36 -: 4 0: 0
Membres présents au moment du vote final	Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Gionmario Uggias, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final	Spyros Danellis, Michel Dantin, Isabelle Durant, Eider Gardiazábal Rubial, Ádám Kósa, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Ramon Tremosa i Balcells
Suppléant(s) (art. 187, par. 2) présent(s) au moment du vote final	Karin Kadenbach