

PARLEMENT EUROPÉEN

1999



2004

Document de séance

FINAL
A5-0439/2002

5 décembre 2002

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien par des pays non membres de la Communauté européenne (COM(2002) 110 – C5-0133/2002 – 2002/0067(COD))

Commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

Rapporteur: Nicholas Clegg

Rapporteur pour avis(*):

Sir Robert Atkins, commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie

(*) Procédure Hughes

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
majorité des suffrages exprimés
- **I Procédure de coopération (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- **II Procédure de coopération (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- *** Avis conforme
majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE
- ***I Procédure de codécision (première lecture)
majorité des suffrages exprimés
- ***II Procédure de codécision (deuxième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune
majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune
- ***III Procédure de codécision (troisième lecture)
majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

Amendements à un texte législatif

Dans les amendements du Parlement, le marquage est indiqué en gras et italique. Le marquage en italique maigre est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

SOMMAIRE

	Page
PAGE RÉGLEMENTAIRE.....	4
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	37
AVIS DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE.....	39
AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE (*).....	57

(*) Procédure Hughes

PAGE RÉGLEMENTAIRE

Par lettre du 13 mars 2002, la Commission a présenté au Parlement, conformément à l'article 251, paragraphe 2, et à l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien par des pays non membres de la Communauté européenne (COM(2002) 110– 2002/0067 (COD)).

Au cours de la séance du 8 avril 2002, le Président du Parlement a annoncé qu'il avait renvoyé cette proposition, pour examen au fond, à la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et, pour avis, à la commission économique et monétaire ainsi qu'à la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (C5-0133/2002).

Au cours de sa réunion du 18 avril 2002, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme a nommé Nicholas Clegg rapporteur.

Au cours de la séance du 4 juillet 2002, le Président du Parlement européen a annoncé que la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie, qui avait été invitée à présenter son avis, serait associée à la rédaction du rapport, conformément à la procédure Hughes.

Au cours de ses réunions des 10 septembre, 5 novembre et 3 décembre 2002, la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme a examiné la proposition de la Commission ainsi que le projet de rapport.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté le projet de résolution législative par 35 voix contre 1 et 0 abstention.

Étaient présents au moment du vote Luciano Caveri (président), Rijk van Dam et Gilles Savary (vice-présidents), Nicholas Clegg (rapporteur), Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Philip Charles Bradbourn, Felipe Camisón Asensio, Nirj Deva (suppléant Sérgio Marques), Den Dover (suppléant Jacqueline Foster), Garrelt Duin, Markus Ferber (suppléant Ingo Schmitt), Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (suppléant Bernard Poignant), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Emmanouil Mastorakis, Rosa Miguélez Ramos, Bill Miller (suppléant Mark Francis Watts), James Nicholson, Karla M.H. Peijs, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Reinhard Rack, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Margie Sudre, Ari Vatanen, Dominique Vlasto (suppléant Christine de Veyrac) et Brigitte Wenzel-Perillo (suppléant José Javier Pomés Ruiz).

Les avis de la commission économique et monétaire et de la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie sont joints au présent rapport.

Le rapport a été déposé le 5 décembre 2002.

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE

Résolution législative du Parlement européen sur la proposition de règlement du Conseil concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien par des pays non membres de la Communauté européenne (COM(2002) 110 – C5-0133/2002 – 2002/0067(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2002) 110¹),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C5-0133/2002),
 - vu l'article 67 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme et les avis de la commission économique et monétaire ainsi que de la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie (A5-0439/2002),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
 2. demande à être à nouveau saisi au cas où la Commission entendrait modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1
Titre

Règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien par des pays non membres de la Communauté européenne

Règlement du Parlement européen et du Conseil 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 par des pays non membres de la Communauté européenne

¹ JO C 151E du 25.6.2002, p. 285.

Justification

La proposition a pour objet d'assurer une protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales qui causent un préjudice aux transporteurs communautaires.

Amendement 2

Considérant 1

(1) *Il y a tout lieu de croire que la* compétitivité des transporteurs aériens communautaires en matière de fourniture de services de transport aérien à destination et en provenance de la Communauté *est* compromise par *certaines* pratiques déloyales mises en œuvre par des transporteurs aériens non communautaires fournissant des services *de transport aérien* similaires.

(1) *La* compétitivité des transporteurs aériens communautaires en matière de fourniture de services de transport aérien à destination et en provenance de la Communauté, *ou transitant par son territoire, pourrait être* compromise par *des* pratiques déloyales *et discriminatoires* mises en œuvre par des transporteurs aériens non communautaires fournissant des services similaires.

Justification

Normalement, une proposition doit contenir une analyse factuelle et économique de la question. Aucune analyse de ce type n'a été diffusée. "Il y a tout lieu de croire" semble une formulation insuffisante.

Amendement 3

Considérant 2

(2) Ces pratiques déloyales peuvent résulter d'une *subvention octroyée* par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté ou de certaines pratiques tarifaires mises en œuvre par un *transporteur aérien non communautaire contrôlé* par l'État.

(2) Ces pratiques déloyales peuvent résulter d'une *ou de plusieurs subventions ou autres formes d'aide octroyées* par les pouvoirs publics, *ou par un organisme régional ou un autre organisme public,* d'un pays non membre de la Communauté ou de certaines pratiques tarifaires mises en œuvre par un *ou plusieurs transporteurs aériens non communautaires contrôlés* par l'État.

Justification

En particulier, si la question des subventions peut être claire ou clarifiée, la question,

mentionnée au considérant (2) de certaines pratiques tarifaires utilisées par des transporteurs contrôlés par l'État est beaucoup plus complexe, notamment parce que la plupart des transporteurs dans le monde sont contrôlés par l'État, et ceci vaut également pour les transporteurs européens.

Amendement 4
Considérant 2 bis (nouveau)

(2 bis) Il est nécessaire de définir les mesures compensatoires qui doivent être prises contre de telles pratiques déloyales.

Justification

Cet amendement n'appelle pas d'explication. Il est à mettre en relation avec l'ajout d'un nouvel alinéa à l'article 1 du règlement.

Amendement 5
Considérant 3

(3) Il existe dans la Communauté des règles strictes concernant l'octroi d'aides d'État aux compagnies aériennes et il importe de mettre en place un instrument protégeant les compagnies aériennes communautaires afin qu'elles ne souffrent pas d'un handicap concurrentiel par rapport aux transporteurs aériens non communautaires subventionnés ou bénéficiant d'autres avantages accordés par les pouvoirs publics.

(3) Il existe dans la Communauté des règles strictes concernant l'octroi d'aides d'État aux compagnies aériennes et il importe de mettre en place un instrument protégeant les compagnies aériennes communautaires afin qu'elles ne souffrent pas d'un handicap concurrentiel ***ni ne subissent un préjudice*** par rapport aux transporteurs aériens non communautaires subventionnés ou bénéficiant d'autres avantages accordés par les pouvoirs publics.

Justification

La proposition porte non seulement sur les subventions et les pratiques tarifaires déloyales, mais aussi sur les préjudices qu'elles causent aux transporteurs aériens communautaires.

Amendement 6
Considérant 3 bis (nouveau)

(3 bis) Il serait préférable que les services aériens fussent inclus dans le champ

d'application de l'AGCS de l'OMC de sorte que la concurrence et l'octroi de subventions dans ce secteur puissent être réglementés équitablement au niveau mondial.

Justification

Les services aériens sont actuellement exclus de l'AGCS. En les incluant, il serait possible de garantir beaucoup plus sûrement des conditions de concurrence équitables par des règles qui soient applicables dans le monde entier.

Amendement 7
Considérant 4

(4) **La** Communauté devrait pouvoir prendre des mesures en vue de compenser ces pratiques déloyales résultant de subventions octroyées par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté.

(4) **En attendant, la** Communauté devrait pouvoir prendre des mesures en vue de compenser ces pratiques déloyales résultant de subventions octroyées par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté.

Justification

Cet amendement s'inscrit dans le prolongement de l'amendement visant à insérer un considérant 3 bis (nouveau).

Amendement 8
Considérant 5 bis (nouveau)

(5 bis) Une action efficace dans ce domaine ne peut être menée à bonne fin que dans le contexte d'une compétence communautaire élargie en matière de relations extérieures dans le secteur du transport aérien.

Justification

Cet amendement n'appelle pas d'explication.

Amendement 9
Considérant 6

(6) Il convient de préciser les conditions déterminant l'existence d'une subvention et les principes régissant l'applicabilité de mesures compensatoires (***en particulier si la subvention a été accordée à des entreprises ou secteurs spécifiques ou si elle est subordonnée à la fourniture de services aux pays tiers***).

(6) Il convient de préciser les conditions déterminant l'existence d'une subvention et les principes régissant l'applicabilité de mesures compensatoires (***c'est-à-dire si la subvention est spécifique et discriminatoire, à l'origine de distorsions des échanges et si elle cause un préjudice très important à un ou plusieurs transporteurs aériens communautaires***).

Justification

Néant.

Amendement 10
Considérant 7

(7) Pour déterminer l'existence d'une subvention, il est nécessaire de prouver qu'une contribution financière a été octroyée par les pouvoirs publics ou que des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues et que l'entreprise bénéficiaire s'est ainsi vu conférer un avantage.

(7) Pour déterminer l'existence d'une subvention, il est nécessaire de prouver qu'une contribution financière a été octroyée par les pouvoirs publics ***par la voie d'un transfert de fonds*** ou que ***des dettes, de quelle que nature que ce soit, qui représentent*** des recettes publiques normalement exigibles, sont abandonnées ou ne sont pas perçues et que l'entreprise bénéficiaire s'est ainsi vu conférer un avantage, ***et qu'un préjudice a été causé à un ou plusieurs transporteurs communautaires***.

Justification

L'accent doit être mis sur le préjudice causé, et non sur les subventions en tant que telles.

Amendement 11
Considérant 8 bis (nouveau)

(8 bis) Il convient de préciser qu'une pratique tarifaire déloyale ne peut être réputée exister que dans les cas où ladite pratique peut être clairement distinguée de pratiques tarifaires concurrentielles ordinaires, notamment les promotions et autres offres spéciales.

Justification

Les pratiques tarifaires déloyales doivent pouvoir être clairement différenciées des politiques de prix concurrentielles, qui sont un élément normal d'un marché libre.

Amendement 12
Considérant 9

(9) Il est souhaitable de fixer des orientations claires et détaillées en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si les services de transport aérien proposés à des prix déloyaux par des transporteurs aériens non communautaires ont causé ou menacent de causer un préjudice important; **en démontrant** que les **niveaux de prix de** ces services de transport aérien **sont responsables du** préjudice **subi par** l'industrie communautaire, il convient de tenir compte de l'influence d'autres facteurs, et notamment des conditions du marché qui prévalent dans la Communauté.

(9) Il est souhaitable de fixer des orientations claires et détaillées en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si les services de transport aérien proposés à des prix déloyaux par des transporteurs aériens non communautaires ont causé ou menacent de causer un préjudice important. **Pour démontrer** que les **subventions et les pratiques tarifaires auxquelles il est recouru pour** ces services de transport aérien **causent un** préjudice à l'industrie communautaire, il convient de tenir compte de l'influence d'autres facteurs, **étant donné que tous les facteurs et indices économiques pertinents influant sur les critères d'évaluation de la situation dans ce secteur doivent être pris en considération**, et notamment des conditions du marché qui prévalent dans la Communauté.

Justification

Afin de déterminer si la subvention est à l'origine d'un préjudice, il faut appliquer des critères objectifs, clairs, homogènes et divers, y compris l'incidence des indices économiques sur le secteur concerné.

Amendement 13 Considérant 10

(10) Il est **opportun** de définir les termes "transporteur aérien communautaire", "industrie communautaire", "service de transport aérien similaire" et "contrôlé par l'État".

(10) Il est **fondamental** de définir les termes "transporteur aérien communautaire", "industrie communautaire", "service de transport aérien similaire" et "contrôlé par l'État".

Justification

Il est impossible de porter un jugement sur un secteur ou sur une aide supposée déloyale sans définir au préalable les concepts fondamentaux sur lesquels l'analyse doit être fondée.

Amendement 14 Considérant 11

(11) Il est nécessaire de **déterminer** qui est habilité à déposer une plainte et de préciser les renseignements **relatifs à la subvention ou à la pratique tarifaire déloyale passible de mesures compensatoires, au préjudice et au lien de causalité** qu'une telle plainte doit contenir.

(11) Il est nécessaire de **spécifier** qui est habilité à déposer une plainte et de préciser les renseignements qu'une telle plainte doit contenir.

Justification

Dans l'ensemble, il convient d'étendre le champ d'application du règlement, afin, d'une part, de couvrir plus complètement les pratiques déloyales et, d'autre part, de s'aligner davantage sur l'acquis communautaire concernant les relations internationales dans le domaine des transports aériens, à mesure qu'il se développe graduellement.

Amendement 15
Considérant 11 bis (nouveau)

(11 bis) Il est nécessaire de préciser qu'une plainte doit être rejetée lorsque les éléments de preuve de préjudice sont insuffisants pour ouvrir une procédure, et que ladite procédure doit se limiter aux transporteurs aériens de pays tiers dont les services ont une incidence substantielle sur le marché communautaire.

Justification

Néant.

Amendement 16
Considérant 11 ter (nouveau)

(11 ter) Il est souhaitable d'établir la procédure à suivre pour les enquêtes portant sur le recours à des pratiques déloyales par des transporteurs non communautaires. Une telle procédure doit être limitée dans le temps.

Justification

Néant.

Amendement 17
Considérant 12

(12) Il est nécessaire de déterminer de quelle manière les parties concernées seront avisées des renseignements que les autorités exigent et de leur ménager d'amples possibilités de présenter tous les éléments de preuve pertinents et de défendre leurs intérêts; il est aussi souhaitable de définir clairement les règles

(12) Il est nécessaire de déterminer de quelle manière les parties concernées seront avisées des renseignements que les autorités exigent et de leur ménager d'amples possibilités de présenter tous les éléments de preuve pertinents et de défendre leurs intérêts; il est aussi souhaitable de définir clairement les règles

et les procédures à suivre au cours de l'enquête et de prévoir en particulier les conditions dans lesquelles les parties concernées doivent se faire connaître, présenter leur point de vue et fournir les renseignements dans des délais déterminés afin qu'il puisse en être tenu compte; il est nécessaire de prévoir que, lorsque les parties ne coopèrent pas d'une manière satisfaisante, d'autres renseignements peuvent être utilisés aux fins de la détermination des faits et que ces renseignements peuvent être moins favorables auxdites parties que dans le cas où elles auraient coopéré.

et les procédures à suivre au cours de l'enquête et de prévoir en particulier les conditions dans lesquelles les parties concernées doivent se faire connaître, présenter leur point de vue et fournir les renseignements dans des délais déterminés afin qu'il puisse en être tenu compte; ***il est nécessaire d'autoriser les parties concernées à avoir accès à tous les renseignements relatifs à l'enquête qui sont pertinents pour la défense de leurs intérêts***; il est nécessaire de prévoir que, lorsque les parties ne coopèrent pas d'une manière satisfaisante, d'autres renseignements peuvent être utilisés aux fins de la détermination des faits et que ces renseignements peuvent être moins favorables auxdites parties que dans le cas où elles auraient coopéré.

Justification

Néant.

Amendement 18
Considérant 13

(13) Il est nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles des mesures provisoires peuvent être imposées; dans tous les cas, ces mesures ***ne*** peuvent être imposées par la Commission ***que*** pour une période de six mois.

(13) Il est nécessaire de préciser les conditions dans lesquelles des mesures provisoires peuvent être imposées; dans tous les cas, ces mesures peuvent être imposées par la Commission ***en règle générale au plus tard six mois après l'ouverture de la procédure et uniquement*** pour une période de six mois.

Justification

Néant.

Amendement 19
Considérant 14

(14) L'enquête ou la procédure doit être clôturée lorsqu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures, par exemple si le volume des subventions, le degré d'inéquité de la tarification ou le préjudice est négligeable; la procédure ne pourra être clôturée que si la décision correspondante est dûment motivée; le montant des mesures compensatoires doit être inférieur au montant des subventions passibles de mesures compensatoires ou au degré d'inéquité de la tarification si ce montant inférieur suffit pour éliminer le préjudice.

(14) L'enquête ou la procédure doit être clôturée lorsqu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures, par exemple si le volume des subventions, le degré d'inéquité de la tarification **et** le préjudice **qui en résulte** est négligeable; la procédure ne pourra être clôturée que si la décision correspondante est dûment motivée; le montant des mesures compensatoires doit être inférieur au montant des subventions passibles de mesures compensatoires ou au degré d'inéquité de la tarification si ce montant inférieur suffit pour éliminer le préjudice.

Justification

Le présent amendement vise à établir un lien plus clair entre les pratiques déloyales et le préjudice causé aux transporteurs communautaires.

Amendement 20
Considérant 15

(15) Il convient que le montant des mesures ne dépasse pas la valeur des subventions ou des avantages non commerciaux conférés, selon le cas.

(15) Il convient que le montant des mesures ne dépasse pas la valeur des subventions ou des avantages non commerciaux conférés, selon le cas, **ou, s'il est inférieur à cette valeur, le montant du préjudice causé.**

Justification

Conformément à la réglementation interdisant l'octroi de subventions dans le cadre de la politique commerciale commune, il conviendrait d'appliquer au terme de l'enquête des mesures compensatoires dont le montant ne dépasse pas la valeur des subventions accordées à l'industrie aéronautique ou, s'il est inférieur à cette valeur, le montant du préjudice causé.

Amendement 21
Considérant 16 bis (nouveau)

(16 bis) Il est nécessaire de définir les sanctions à prendre dans le cas où un transporteur non communautaire ne respecte pas les mesures compensatoires qui lui ont été imposées en vertu du présent règlement.

Justification

Se reporter au nouvel article 9 bis.

Amendement 22
Considérant 16 ter (nouveau)

(16 ter) Il est nécessaire de prévoir le remboursement du transporteur aérien non communautaire lorsque le niveau de la mesure compensatoire qui lui a été imposée dépasse celui du préjudice causé aux transporteurs communautaires par suite de ses pratiques déloyales.

Justification

Se reporter au nouvel article 9 ter.

Amendement 23
Considérant 19

(19) Conformément à l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, les mesures arrêtées en vue de la mise en œuvre du présent règlement doivent être adoptées conformément à la procédure ***consultative*** prévue à ***l'article 3*** de ladite décision,

(19) Conformément à l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, les mesures arrêtées en vue de la mise en œuvre du présent règlement doivent être adoptées conformément à la procédure ***de sauvegarde*** prévue à ***l'article 6*** de ladite décision,

Justification

Néant.

Amendement 24
Considérant 19 bis (nouveau)

(19 bis) Il est nécessaire de veiller à ce que toute mesure prise en vertu du présent règlement soit pleinement conforme à l'intérêt de la Communauté, eu égard notamment aux intérêts de l'industrie et des utilisateurs et consommateurs des services de transport aérien.

Justification

Il conviendrait que les considérants du présent règlement prennent davantage en considération l'existence de l'article 13, et reflètent son importance.

Amendement 25
Article - 1 (nouveau)

Article –1

Objectif

Le présent règlement établit la procédure à suivre en vue de faire face aux pratiques déloyales de certains transporteurs aériens non communautaires opérant en concurrence avec des transporteurs aériens communautaires sur certaines liaisons à destination ou en provenance de la Communauté, et qui, en raison de telles pratiques, portent un préjudice très important aux transporteurs aériens communautaires opérant sur ces liaisons et aux intérêts de la Communauté.

Justification

Néant.

Amendement 26
Article 1, dernière phrase

Dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien sur certaines *liaisons* à destination et en provenance de la Communauté causant un préjudice à l'industrie communautaire.

Dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien sur certaines *liaisons* à destination et en provenance de la Communauté causant un préjudice ***très important*** à l'industrie communautaire.

Justification

Néant.

Amendement 27
Article 1, nouveau paragraphe

Les mesures compensatoires doivent de préférence prendre la forme de droits compensateurs imposés au transporteur non communautaire en cause. Dans le cas où d'autres sanctions sont jugées nécessaires, des restrictions des droits d'atterrissage et de décollage peuvent également être mises en œuvre.

Justification

Néant.

Amendement 28
Article 2, paragraphe 1, point a) (i)

(i) une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds ***ou*** des transferts directs potentiels de fonds ***ou***

(i) une pratique des pouvoirs publics ***ou d'un organisme public*** comporte un transfert direct de fonds (***par exemple, sous la forme de dons, de prêts ou de***

de passif;

participation au capital social), des transferts directs potentiels de fonds à l'entreprise ou la reprise de son passif (par exemple, des garanties de prêt);

Justification

Le présent amendement vise à préciser le texte en empruntant la formulation utilisée à l'article 2 du règlement (CE) n° 2026/97 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de la Communauté européenne.

Amendement 29

Article 2, paragraphe 1, point a) (ii)

(ii) des recettes **publiques** normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;

(ii) **des dettes représentant** des recettes **des pouvoirs publics ou d'un organisme public** normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues (**par exemple dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt**);

Justification

Le présent amendement vise à préciser le texte en empruntant la formulation utilisée à l'article 2 du règlement (CE) n° 2026/97 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de la Communauté européenne.

Amendement 30

Article 2, paragraphe 1, point a) (iii)

(iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;

(iii) les pouvoirs publics **ou un organisme public** fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services **de l'entreprise**;

Justification

Ce ne sont pas seulement les pouvoirs publics qui sont concernés, mais aussi tout autre organisme contrôlé par l'État.

Amendement 31
Article 2, paragraphe 1, point (a) (iv)

(iv) les pouvoirs publics font des versements *à* un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés ci-dessus qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique *normale* des pouvoirs publics, et

(iv) les pouvoirs publics *ou un organisme public* font des versements *par la voie d'*un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés ci-dessus qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique *qui pourrait être suivie par les pouvoirs publics ou l'organisme public*, et

Justification

Ce ne sont pas seulement les pouvoirs publics qui sont concernés, mais aussi tout autre organisme contrôlé par l'État.

Amendement 32
Article 2, paragraphe 2

2. Les subventions ne sont passibles de mesures compensatoires que lorsqu'elles *sont spécifiques, de droit ou de fait, à une entreprise, une industrie, ou à un groupe d'entreprises ou d'industries relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, y compris les subventions subordonnées aux résultats à l'exportation.*

2. Les subventions ne sont passibles de mesures compensatoires que lorsqu'elles:

a) sont spécifiques et discriminatoires,

b) sont à l'origine de distorsions des échanges, et

c) portent un préjudice très important aux transporteurs aériens communautaires.

Justification

Néant.

Amendement 33
Article 3, paragraphe 1

1. Des pratiques tarifaires déloyales sont réputées exister si des transporteurs aériens non communautaires contrôlés par l'État, qui bénéficient d'un avantage non commercial, pratiquent de manière continue sur un service de transport aérien donné à destination ou en provenance de la Communauté des tarifs *inférieurs au* tarif normal.

1. Des pratiques tarifaires déloyales sont réputées exister si des transporteurs aériens non communautaires contrôlés par l'État, qui bénéficient d'un avantage non commercial, pratiquent de manière continue sur un service de transport aérien donné à destination ou en provenance de la Communauté des tarifs *suffisamment inférieurs au tarif normal pour causer un préjudice très important et durable à des transporteurs aériens communautaires en concurrence.*

Justification

Néant.

Amendement 34
Article 3, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. De telles pratiques doivent pouvoir être clairement distinguées de pratiques tarifaires concurrentielles ordinaires. Afin de déterminer si tel est le cas, il doit être tenu compte des éléments suivants:

- le tarif réel auquel les billets sont proposés à la vente;*
- le nombre de places proposées à un tarif présumé déloyal par rapport au nombre total de places disponibles dans l'avion;*
- les restrictions et conditions liées aux billets vendus à un tarif présumé déloyal; et*
- le niveau de service proposé par tous les transporteurs fournissant un service aérien*

similaire à celui en cause.

Justification

Néant.

Amendement 35

Article 3, paragraphe 2, point a)

a) le tarif comparable effectivement pratiqué pendant une période d'au moins six mois dans les conditions normales du transport aérien pour des services similaires sur la même liaison ou sur une liaison comparable par un transporteur aérien établi et représentatif autre qu'un transporteur aérien contrôlé par l'État, ou, lorsque ce tarif est impossible à déterminer,

a) le tarif comparable effectivement pratiqué pendant une période d'au moins six mois dans les conditions normales du transport aérien pour des services similaires sur la même liaison ou sur une liaison comparable *gérée* par un transporteur aérien établi et représentatif autre qu'un transporteur aérien contrôlé par l'État, ou, lorsque ce tarif est impossible à déterminer,

Justification

Cet amendement n'appelle pas d'explication.

Amendement 36

Article 3, paragraphe 2, point b)

b) le taux reconstruit, lequel est déterminé sur la base des coûts supportés par des transporteurs aériens comparables augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. *Ce coût est calculé* sur la base de l'ensemble des frais, tant fixes que variables, encourus au cours d'opérations commerciales normales, auquel on ajoute un montant raisonnable pour tenir compte des frais généraux;

b) le taux reconstruit, lequel est déterminé sur la base des coûts supportés par des transporteurs aériens comparables augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. *Ces coûts sont calculés* sur la base de l'ensemble des frais, tant fixes que variables, encourus au cours d'opérations commerciales normales, auquel on ajoute un montant raisonnable pour tenir compte des frais généraux;

Justification

Cet amendement n'appelle pas d'explication.

Amendement 37
Article 3, paragraphe 3

3. Un transporteur aérien non communautaire est réputé "contrôlé par l'État" si les pouvoirs publics ou tout autre organisme public compétent sur le territoire d'un pays tiers détiennent plus de 50% du capital ou ont la capacité de nommer une majorité des administrateurs, ou sont autrement habilités en droit à diriger ses opérations.

3. Un transporteur aérien non communautaire est réputé "contrôlé par l'État" si les pouvoirs publics ou tout autre organisme public compétent sur le territoire d'un pays tiers détiennent, **directement ou indirectement**, plus de 50% du capital, **ou des droits spécifiques sur une majorité de son passif, ou sont en mesure de déterminer ses tarifs et ses recettes**, ou ont la capacité de nommer une majorité des administrateurs, ou sont autrement habilités en droit à **contrôler ou à** diriger ses opérations.

Justification

Dans la mesure où un transporteur non communautaire peut être réputé contrôlé par l'État de plusieurs façons, tant directes qu'indirectes, il convient de faire apparaître clairement cet élément dans le texte.

Amendement 38
Article 4, paragraphe 1, point (a)

(a) "préjudice": un préjudice important causé à l'industrie communautaire ou une menace de préjudice important pour l'industrie communautaire;

(a) "préjudice": un préjudice **très** important causé à l'industrie communautaire ou une menace de préjudice **très** important pour l'industrie communautaire;

Justification

Introduit les termes "préjudice très important", qui constituent la définition de base du préjudice au sens du présent règlement.

Amendement 39
Article 4, paragraphe 1, point b

(b) "industrie communautaire": l'ensemble des transporteurs aériens communautaires fournissant des services de transport aérien similaires ou ceux d'entre eux dont la part collective représente une proportion majeure de l'offre communautaire totale de ces services;

(b) "industrie communautaire": l'ensemble des transporteurs aériens communautaires fournissant des services de transport aérien similaires ou ceux d'entre eux dont la part collective représente une proportion majeure de l'offre communautaire totale de ces services, **à l'exclusion des transporteurs communautaires qui sont liés, par exemple par le biais d'un accord d'alliance, à un transporteur non communautaire présumé faire l'objet de subventions;**

Justification

Néant.

Amendement 40
Article 4, paragraphe 2

2. La détermination de l'existence d'un préjudice se fonde sur des éléments de preuve positifs **et comporte** un examen objectif à la fois:

(a) du niveau des prix pratiqués sur les services de transport aérien en cause et de l'incidence exercée par ces services sur les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens communautaires, et

(b) de l'incidence de ces services de transport aérien sur l'industrie communautaire, illustrée par l'évolution tendancielle de divers indicateurs économiques, tels que le nombre de vols, l'utilisation de la capacité, les réservations voyageurs, la part de marché, les bénéfices, la rentabilité de l'investissement, les investissements et *l'emploi*.

2. La détermination de l'existence d'un préjudice se fonde sur des éléments de preuve positifs **après** un examen objectif à la fois:

(a) du niveau des prix pratiqués sur les services de transport aérien en cause **ou des aides perçues** et de l'incidence exercée par ces services sur les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens communautaires, **y compris des effets négatifs comparés,** et

(b) de l'incidence de ces services **subventionnés** de transport aérien sur l'industrie communautaire, illustrée, **notamment,** par l'évolution tendancielle de divers indicateurs économiques **objectivement quantifiables,** tels que le nombre de vols, l'utilisation de la capacité **et le taux de remplissage,** les réservations voyageurs, la part de marché **atteinte, la sphère géographique d'activité,** les bénéfices **obtenus sur ces trajets et au**

total, la rentabilité de l'investissement, les investissements et **le niveau d'emploi**. **La période de référence utilisée pour déterminer cette évolution tendancielle portera au moins sur une saison de transport aérien.**

Justification

Pour déterminer le préjudice supposé des entreprises, il faut disposer d'un large éventail de critères quantifiables qui permettent d'établir objectivement et avec certitude l'existence d'un préjudice économique résultant de l'octroi d'une subvention et justifiant dès lors l'adoption de mesures compensatoires.

Amendement 41
Article 4, paragraphe 2, alinéa 2

Un seul, ni même plusieurs, de ces facteurs ne constitue(nt) pas nécessairement une base de jugement déterminante.

Ces facteurs doivent être pris en considération dans leur ensemble et un facteur ne doit pas fournir à lui seul une base de jugement déterminante.

Justification

Le présent amendement indique plus clairement que la détermination du préjudice nécessite une approche équilibrée.

Amendement 42
Article 4, paragraphe 4

4. Les facteurs **connus**, autres que les services de transport aérien concernés, qui causent simultanément un préjudice à l'industrie communautaire sont aussi examinés de manière que le préjudice causé par ces autres facteurs ne soit pas attribué aux services de transport aérien concernés.

4. Les facteurs, autres que les services de transport aérien concernés, qui causent simultanément un préjudice à l'industrie communautaire sont aussi examinés de manière que le préjudice causé par ces autres facteurs ne soit pas attribué aux services de transport aérien concernés.

Justification

Le terme "facteurs connus" ne constitue pas une notion juridique.

Amendement 43
Article 4, paragraphe 5

5. **La détermination concluant à une menace de préjudice important se fonde sur des faits et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités. Le changement de circonstances qui créerait une situation où la subvention causerait un préjudice doit être clairement prévisible et imminent.**

5. **La menace de préjudice très important est déterminée uniquement de façon positive et des mesures compensatoires ne sont imposées que si l'ensemble des facteurs pris en considération permet de conclure que, en l'absence de mesures compensatoires, un préjudice très important sera causé de façon imminente.**

Justification

Néant.

Amendement 44
Article 5, paragraphe 1

1. Une enquête est ouverte en vertu du présent règlement sur plainte présentée par écrit par toute personne ou association agissant au nom de l'industrie communautaire, ou à l'initiative de la Commission, en présence de preuves suffisantes attestant l'existence de subventions (y compris, si possible, leur montant) ou de pratiques tarifaires déloyales passibles de mesures compensatoires au sens du présent règlement, d'un préjudice et d'un lien de causalité entre les services de transport aérien présumés faire l'objet de subventions et le préjudice allégué.

1. Une enquête est ouverte en vertu du présent règlement sur plainte présentée par écrit par toute personne **physique ou morale** ou **toute** association agissant au nom de l'industrie communautaire, ou à l'initiative de la Commission, en présence de preuves suffisantes attestant l'existence de subventions (y compris, si possible, leur montant) ou de pratiques tarifaires déloyales passibles de mesures compensatoires au sens du présent règlement, d'un préjudice et d'un lien de causalité entre les services de transport aérien présumés faire l'objet de subventions et le préjudice allégué.

Justification

Il est nécessaire de préciser qui est habilité à présenter une plainte.

Amendement 45
Article 5, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. La plainte peut être présentée à la Commission. Elle doit contenir des preuves suffisantes de l'existence de pratiques tarifaires déloyales et du préjudice qui en résulte. Même si aucune plainte n'a été formulée, lorsqu'un État membre possède des preuves suffisantes de l'octroi de subventions et du préjudice qui en résulte pour l'industrie communautaire, il transmet immédiatement ces preuves à la Commission.

Justification

Il est nécessaire de spécifier à qui la plainte doit être adressée et dans quel cas elle sera acceptée ainsi que les informations que doit comporter la plainte au sujet des subventions passibles de mesures compensatoires, du préjudice occasionné et du lien de causalité.

Amendement 46
Article 5, paragraphe 2

(2) Lorsqu'il apparaît qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, ouvre cette procédure dans les 45 jours suivant le dépôt de la plainte et publie un avis au *Journal officiel des Communautés européennes*. Lorsque les éléments de preuve sont insuffisants, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, en avise le plaignant dans les 45 jours suivant la date à laquelle la plainte a été déposée auprès de la Commission.

(2) Lorsqu'il apparaît qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, ouvre cette procédure dans les 45 jours suivant le dépôt de la plainte et publie un avis au *Journal officiel des Communautés européennes*. Lorsque les éléments de preuve sont insuffisants, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, en avise le plaignant dans les 45 jours suivant la date à laquelle la plainte a été déposée auprès de la Commission. ***Une plainte est rejetée lorsque les éléments de preuve relatifs au préjudice, ou à la menace de préjudice, sont insuffisants pour justifier l'ouverture de la procédure.***

Justification

Il y a lieu de préciser qu'il doit être immédiatement mis fin à la procédure lorsque les éléments de preuve sont insuffisants.

Amendement 47 Article 5, paragraphe 3

3. L'avis d'ouverture de la procédure annonce l'ouverture d'une enquête, indique le champ d'application de l'enquête, les services de transport aériens visés sur les liaisons concernées, les pays dont les pouvoirs publics sont présumés avoir octroyé les subventions ou contrôler les transporteurs aériens présumés mettre en œuvre des pratiques tarifaires déloyales, ainsi que le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit et communiquer des informations si ces points de vue et ces informations doivent être pris en compte au cours de l'enquête; l'avis précise également le délai dans lequel les parties intéressées peuvent demander à être entendues par la Commission.

3. L'avis d'ouverture de la procédure annonce l'ouverture d'une enquête, indique le champ d'application de l'enquête, les services de transport aériens visés sur les liaisons concernées, les pays dont les pouvoirs publics sont présumés avoir octroyé les subventions ou contrôler les transporteurs aériens présumés mettre en œuvre des pratiques tarifaires déloyales, ainsi que le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit et communiquer des informations si ces points de vue et ces informations doivent être pris en compte au cours de l'enquête; l'avis précise également le délai dans lequel les parties intéressées peuvent demander à être entendues par la Commission, ***conformément aux dispositions de l'article 6, paragraphe 2.***

Justification

Le présent amendement précise que, pour pouvoir être entendues par la Commission, les parties intéressées doivent prouver "qu'elles sont effectivement des parties intéressées susceptibles d'être concernées par le résultat de la procédure et qu'il existe des raisons particulières de les entendre" (article 6, paragraphe 2).

Amendement 48 Article 5, paragraphe 5

5. À tout moment avant ou après l'ouverture de la procédure, la Commission peut inviter les pouvoirs publics du pays

5. À tout moment avant ou après l'ouverture de la procédure, la Commission peut inviter les pouvoirs publics du pays

concerné à des consultations dans le but de clarifier **la situation concernant** les questions visées au paragraphe 2 **et de** parvenir à une solution mutuellement **convenue**.

non membre de la Communauté concerné à des consultations dans le but de clarifier les questions visées au paragraphe 2, **pour tenter** de parvenir à une solution mutuellement **acceptable**.

Justification

Des consultations peuvent être nécessaires et constituent effectivement la solution à privilégier. À la lumière du développement du cadre des relations extérieures de la Communauté, il est clairement nécessaire de respecter non seulement la structure de compétences qui s'élabore, mais aussi le principe de subsidiarité.

Amendement 49 Article 6, paragraphe 1

1. À la suite de l'ouverture de la procédure, la Commission commence l'enquête, laquelle porte simultanément sur les subventions ou les pratiques tarifaires déloyales dans la fourniture de services de transport aérien par des transporteurs non communautaires sur certaines liaisons, et sur le préjudice.

1. À la suite de l'ouverture de la procédure, la Commission commence l'enquête, laquelle porte simultanément sur les subventions ou les pratiques tarifaires déloyales dans la fourniture de services de transport aérien par des transporteurs non communautaires sur certaines liaisons, et sur le préjudice. ***L'enquête doit être réalisée promptement et clôturée, en règle générale, dans un délai de trois mois, sauf dans les circonstances suivantes, où le délai peut être prolongé:***

(a) les négociations avec les autorités publiques étrangères concernées ont progressé à un point tel qu'une résolution satisfaisante de la plainte apparaît imminente; ou

(b) un délai supplémentaire est nécessaire pour parvenir à un règlement dans l'intérêt de la Communauté.

Justification

Néant.

Amendement 50
Article 7, paragraphe 1

1. Des mesures provisoires peuvent être imposées si une constatation préliminaire positive a établi que les transporteurs aériens en cause bénéficient de subventions ou mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales et qu'un préjudice en résulte pour l'industrie communautaire, et que l'intérêt de la Communauté nécessite une action en vue d'empêcher un tel préjudice.

1. **En règle générale, au plus tard six mois après l'ouverture de la procédure**, des mesures provisoires peuvent être imposées si une constatation préliminaire positive a établi que les transporteurs aériens en cause bénéficient de subventions ou mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales et qu'un préjudice en résulte pour l'industrie communautaire, et que l'intérêt de la Communauté nécessite une action en vue d'empêcher un tel préjudice.

Justification

Néant.

Amendement 51
Article 9, paragraphe 2

2. Le niveau des mesures imposées en vue de compenser les subventions ne doit pas dépasser le montant des subventions, calculé en termes de l'avantage conféré au bénéficiaire, dont il s'est avéré que les transporteurs aériens non communautaires ont bénéficié, et **doit** être inférieur au montant total des subventions, si ce niveau suffit à éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire.

2. Le niveau des mesures imposées en vue de compenser les subventions ne doit pas dépasser le montant des subventions, calculé en termes de l'avantage conféré au bénéficiaire, dont il s'est avéré que les transporteurs aériens non communautaires ont bénéficié, et **est** inférieur au montant total des subventions, si ce niveau suffit à éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire.

Justification

Il faut éviter d'imposer des mesures compensatoires dont le niveau dépasse celui du préjudice véritablement causé aux transporteurs communautaires.

Amendement 52
Article 9, paragraphe 3

3. Le niveau des mesures imposées pour

3. Le niveau des mesures imposées pour

compenser les pratiques tarifaires déloyales de la part de transporteurs qui bénéficient d'un avantage non commercial ne doit pas dépasser la différence entre les tarifs pratiqués par le transporteur aérien non communautaire concerné et le tarif normal établi conformément à l'article 3, **mais doit** être inférieur si ce niveau inférieur suffit à éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire. En tout état de cause, le montant des mesures ne doit pas dépasser la valeur de l'avantage non commercial conféré au transporteur aérien non communautaire.

compenser les pratiques tarifaires déloyales de la part de transporteurs qui bénéficient d'un avantage non commercial ne doit pas dépasser la différence entre les tarifs pratiqués par le transporteur aérien non communautaire concerné et le tarif normal établi conformément à l'article 3, **et est** inférieur **à ladite différence** si ce niveau inférieur suffit à éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire. En tout état de cause, le montant des mesures ne doit pas dépasser la valeur de l'avantage non commercial conféré au transporteur aérien non communautaire.

Justification

Il faut éviter d'imposer des mesures compensatoires dont le niveau dépasse celui du préjudice véritablement causé aux transporteurs communautaires.

Amendement 53 Article 9, paragraphe 4

4. Une mesure compensatoire d'un montant **approprié** peut être imposée sur une base non discriminatoire pour les services de transport aérien fournis par tous les transporteurs aériens non communautaires dont il s'est avéré qu'ils bénéficient de subventions ou qu'ils mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales sur les liaisons concernées, à l'exception des services de transport aérien fournis par les transporteurs aériens non communautaires pour lesquels des engagements ont été acceptés aux termes du présent règlement.

4. Une mesure compensatoire d'un montant **raisonnable et proportionné, déterminé au cas par cas**, peut être imposée sur une base non discriminatoire pour les services de transport aérien fournis par tous les transporteurs aériens non communautaires dont il s'est avéré qu'ils bénéficient de subventions **déloyales** ou qu'ils mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales sur les liaisons concernées, à l'exception des services de transport aérien fournis par les transporteurs aériens non communautaires pour lesquels des engagements ont été acceptés aux termes du présent règlement.

Justification

Un texte simplifié est présenté dans la logique des amendements aux paragraphes précédents de l'article 9.

Amendement 54
Article 9 bis (nouveau)

Article 9 bis

Sanctions

En cas de non-respect des mesures compensatoires imposées en vertu du présent règlement, des restrictions des droits d'atterrissage et de décollage peuvent être appliquées aux transporteurs aériens non communautaires concernés.

Justification

Les transporteurs non communautaires doivent comprendre que, s'ils ne respectent pas les mesures compensatoires qui leur ont été imposées en vertu du présent règlement, d'autres mesures seront prises.

Amendement 55
Article 9 ter (nouveau)

Article 9 ter

Remboursements

Si le transporteur aérien non communautaire concerné peut démontrer que le montant des mesures imposées dépasse le niveau du préjudice causé aux transporteurs communautaires, le montant en excédent est remboursé.

Pour obtenir un tel remboursement, le transporteur aérien non communautaire introduit une demande auprès de la Commission dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le montant des mesures compensatoires a été dûment établi par les autorités compétentes. La demande doit être accompagnée des preuves.

La décision finale en ce qui concerne la validité de la demande de remboursement visée au premier paragraphe est prise conformément à la procédure prévue à l'article 12, paragraphe 2.

Justification

Cette garantie supplémentaire a pour objectif d'éviter, dans la mesure du possible, d'imposer des mesures compensatoires dont le niveau dépasse celui du préjudice véritablement causé aux transporteurs communautaires.

Amendement 56
Article 10, paragraphe 1

1. Une enquête peut être clôturée sans imposition de mesures provisoires ou définitives par la réception **d'**un engagement volontaire et satisfaisant en vertu duquel:

1. Une enquête peut être clôturée sans imposition de mesures provisoires ou définitives par la réception **ou l'obtention d'accords avec les entreprises subventionnées et/ou les pays non membres de la Communauté, qui comportent** un engagement volontaire et satisfaisant en vertu duquel:

Justification

Il convient de spécifier quelles sont les parties qui peuvent prendre un engagement, et la procédure pourra être clôturée sans que des mesures soient imposées uniquement dans le cas où un engagement a été pris.

Amendement 57
Article 10, paragraphe 1, point (a)

(a) les pouvoirs publics octroyant la subvention ou l'avantage non commercial acceptent d'éliminer la subvention ou l'avantage non commercial, de les limiter ou de prendre d'autres mesures relatives à leurs effets, ou

(a) les pouvoirs publics octroyant la subvention ou l'avantage non commercial acceptent d'éliminer la subvention ou l'avantage non commercial, de les limiter ou de prendre d'autres mesures relatives à leurs effets **préjudiciables**, ou

Justification

L'accent doit être mis sur le préjudice causé, et non sur les subventions en tant que telles.

Amendement 58
Article 10, paragraphe 2

2. Les engagements sont acceptés conformément à la procédure visée à

2. **Si les** engagements sont acceptés conformément à la procédure visée à

l'article 12, point 2.

l'article 12, point 2, *l'enquête est réputée clôturée. La Commission présente immédiatement au Conseil un rapport sur les résultats des consultations ainsi qu'une proposition de clôture de l'enquête.*

Justification

Lorsque l'enquête est terminée, la Commission doit rendre compte au Conseil des résultats de cette enquête, celui-ci devant être informé à tout moment.

Amendement 59
Article 11, paragraphe 1

1. *Si cela est jugé nécessaire*, la nécessité de poursuivre l'imposition des mesures sous leur forme initiale est réexaminée, soit à l'initiative de la Commission, soit à la demande d'un État membre, soit, à condition qu'il se soit écoulé un délai raisonnable d'au moins un *an* depuis l'imposition de la mesure définitive, à la demande des transporteurs aériens non communautaires soumis à une mesure compensatoire ou de transporteurs aériens communautaires.

1. La nécessité de poursuivre l'imposition des mesures sous leur forme initiale est réexaminée, soit à l'initiative de la Commission, soit à la demande d'un État membre, soit, à condition qu'il se soit écoulé un délai raisonnable d'au moins un *an* depuis l'imposition de la mesure définitive, à la demande *dûment étayée* des transporteurs aériens non communautaires soumis à une mesure compensatoire ou de transporteurs aériens communautaires.

Justification

Néant.

Amendement 60
Article 12, paragraphe 2

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure *consultative* prévue à l'*article 3* de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure *de sauvegarde* prévue à l'*article 6* de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

Justification

Si l'on veut que les États membres soient consultés comme il se doit, il convient de substituer la procédure de sauvegarde à la procédure consultative. Ceci revêt une importance particulière dans la mesure où, pour l'heure, les États membres se chargeront de l'imposition des mesures compensatoires en vertu de leurs accords bilatéraux respectifs avec les pays tiers.

Amendement 61

Article 12, paragraphe 2 bis (nouveau)

2 bis. Le délai prévu à l'article 6, point b), de la décision 1999/468/CE est fixé à un mois.

Justification

Néant.

Amendement 62

Article 12, paragraphe 2 ter (nouveau)

2 ter. Conformément aux dispositions de l'article 6, point c), de la décision 1999/468/CE du Conseil, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, peut confirmer, modifier ou abroger la décision arrêtée par la Commission. Si le Conseil n'a pas statué dans un délai de deux mois, la décision de la Commission est réputée révoquée.

Justification

Néant.

Amendement 63

Article 13

Il convient, afin de déterminer s'il est de

Il convient, afin de déterminer s'il est de

l'intérêt de la Communauté que des mesures soient prises, d'apprécier tous les intérêts en jeu pris dans leur ensemble. Dans ce contexte, il est accordé une attention particulière à la nécessité d'éliminer les distorsions des échanges causées par les subventions ou pratiques tarifaires déloyales préjudiciables et de rétablir une concurrence effective. ***Il se peut qu'aucune mesure ne soit prise*** lorsque les autorités ont la certitude que la mise en œuvre de telles mesures serait ***contraire*** à l'intérêt de la Communauté.

l'intérêt de la Communauté que des mesures soient prises, d'apprécier tous les intérêts en jeu pris dans leur ensemble, ***y compris ceux de l'industrie nationale et des utilisateurs et consommateurs***. Dans ce contexte, il est accordé une attention particulière à la nécessité d'éliminer les distorsions des échanges causées par les subventions ou pratiques tarifaires déloyales préjudiciables et de rétablir une concurrence effective. ***Des mesures ne sont prises que*** lorsque les autorités, ***se fondant sur tous les renseignements fournis***, ont la certitude que la mise en œuvre de telles mesures ***sert*** l'intérêt de la Communauté.

Justification

Il convient de spécifier la nature des intérêts principaux à prendre en considération lorsqu'il s'agit de décider si des mesures sont à prendre ou non en vertu de la présente proposition.

Amendement 64
Article 14 bis (nouveau)

Article 14 bis

Évaluation

Dans un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil une évaluation de la mise en œuvre dudit règlement et de ses incidences connexes sur le secteur du transport aérien communautaire, notamment les fournisseurs de services, les utilisateurs et les consommateurs. Si elle le juge opportun, compte tenu de tout changement intervenu dans le domaine de compétence juridique de la Communauté dans le secteur, et eu égard notamment à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes constituée par ses arrêts rendus le 5 novembre 2002 (C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98),

***la Commission assortit son évaluation
d'une proposition de modification du
présent règlement.***

Justification

Néant.

Amendement 65
Article 15

Le présent règlement entre en vigueur le
***jour suivant celui de sa publication au
Journal officiel des Communautés
européennes.***

Le présent règlement entre en vigueur le
1^{er} avril 2003.

Justification

Les événements qui se sont récemment produits aux États-Unis, notamment, donnent un caractère d'urgence supplémentaire à l'entrée en vigueur de la présente législation. C'est pourquoi il est souhaitable de fixer une date concrète.

EXPOSÉ DES MOTIFS

La proposition de la Commission a pour objectif de créer une situation équitable dans le secteur aéronautique international. En effet, depuis les événements du 11 septembre 2001, les distorsions de concurrence se sont accrues de manière substantielle en raison de l'octroi d'aides d'urgence gouvernementales conséquentes à des compagnies de pays tiers. Au cours des derniers mois, par exemple, le gouvernement des États-Unis a accordé à l'industrie aéronautique américaine 15 milliards USD pour les pertes encourues et 10 milliards USD au titre de garanties de prêts. Les autorités suisses ont pour leur part payé la part du lion d'un train de mesures de sauvetage évalué à 2,6 milliards USD et destiné à maintenir les activités d'une Swissair affaiblie. Pendant ce temps, les compagnies communautaires sont toujours soumises à des règles strictes en matière d'aides d'État.

Dans ces conditions, l'UE a réellement besoin de se donner les moyens de répliquer à des distorsions de concurrence aussi importantes, et de veiller à ce qu'il ne soit pas porté injustement préjudice aux intérêts des compagnies aériennes communautaires. Le besoin se fait d'autant plus sentir que certains gouvernements de pays tiers disposent déjà de pouvoirs considérables pour protéger leurs propres compagnies contre les mesures prises par d'autres gouvernements. Ainsi l'administration américaine a-t-elle la faculté d'imposer un large éventail de mesures compensatoires à des compagnies ressortissant de pays tiers si elle estime que les intérêts des transporteurs américains sont menacés. À cet égard, votre rapporteur souscrit à l'objectif de la Commission de rétablir l'"égalité des armes" en ce qui concerne les instruments compensatoires mis à la disposition de l'UE et ceux de nos principaux concurrents.

Néanmoins, après avoir largement consulté tant les représentants de l'industrie que les experts, votre rapporteur émet de sérieuses réserves sur l'application pratique de la proposition. Dans la mesure où l'UE n'est pas (encore) dotée d'une compétence juridique dans ce secteur, et au vu des énormes difficultés rencontrées quand il s'agit de prouver qu'une compagnie aérienne non communautaire agit de façon déloyale lorsqu'elle pratique des prix bas, le risque est grand de voir cet instrument n'offrir à l'UE qu'une arme de représailles symbolique. Si votre rapporteur convient de la nécessité d'armer l'UE de la capacité de menacer les gouvernements et les compagnies aériennes des pays tiers, il estime cependant qu'une telle menace risque véritablement de manquer de crédibilité en raison des obstacles juridiques et pratiques liés à la mise en œuvre du règlement. C'est pour cette raison que l'industrie aéronautique communautaire apporte un soutien plutôt modéré à la proposition.

Par conséquent, un des principaux objectifs des amendements proposés par votre rapporteur consiste à renforcer la crédibilité de la proposition. Par exemple, certains amendements visent à spécifier le type de mesures compensatoires dont la Communauté pourrait disposer (droits compensateurs, restrictions des droits d'atterrissage et de décollage, etc.); d'autres à préciser les situations dans lesquelles l'octroi de subventions ou le recours à des pratiques tarifaires déloyales portent préjudice aux compagnies aériennes communautaires; enfin les derniers à fixer des délais clairs pour la conclusion des enquêtes menées par la Commission sur l'octroi de subventions ou l'application de pratiques tarifaires déloyales. Sachant qu'il y a urgence à doter la Communauté de cette nouvelle compétence, votre rapporteur propose également de fixer une date rapprochée pour l'entrée en vigueur de l'instrument.

Un objectif poursuivi en parallèle par les amendements consiste à faire en sorte que ce nouvel instrument ne soit pas utilisé de façon arbitraire ou protectionniste. C'est pourquoi votre rapporteur propose des amendements précisant qu'aucune mesure ne peut être prise en l'absence de preuves manifestes et univoques de préjudice porté aux intérêts de la Communauté, que les parties concernées doivent avoir pleinement accès à tous les renseignements relatifs à l'enquête, que les compagnies aériennes non communautaires devraient demander réparation si elles sont injustement pénalisées, et qu'aucune mesure ne sera prise à l'égard de compagnies aériennes non communautaires de petite taille ne représentant qu'une part infime du marché du transport aérien.

Enfin, votre rapporteur souhaite attirer l'attention sur le fait qu'une telle mesure ne pourra donner pleinement ses effets que lorsque/si la Communauté se verra/voit attribuer une compétence de relations extérieures dans le secteur aéronautique. Le règlement de la question est toujours subordonné à un arrêt attendu de la Cour de justice des Communautés européennes. Si la Cour se prononce en faveur de la Communauté, et si cette dernière met en place une compétence utilisable dans le domaine des relations extérieures pour ce qui est du secteur aéronautique, il faudra revoir en profondeur la proposition afin de la rendre conforme à l'évolution des attributions de la Communauté. Ceci explique l'introduction d'un nouvel article relatif à l'évaluation du règlement, article qui souligne que la proposition, jugée prématurée dans la mesure où la compétence de la Communauté n'est pas encore établie, est susceptible d'être à nouveau modifiée à brève échéance.

Eu égard à ces commentaires importants, votre rapporteur recommande à la commission d'adopter la proposition de la Commission telle qu'amendée.

6 novembre 2002

AVIS DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien par des pays non membres de la Communauté européenne (COM(2002) 110 – C5-0133/2002 – 2002/0067(COD))

Rapporteur pour avis: Mónica Ridruejo

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 21 mai 2002, la commission économique et monétaire a nommé Mónica Ridruejo rapporteur pour avis.

Au cours de ses réunions des 2 octobre et 5 novembre 2002, la commission a examiné le projet d'avis.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté les amendements ci-après par 31 voix contre 4.

Étaient présents au moment du vote Christa Randzio-Plath (présidente), Philippe A.R. Herzog et John Purvis (vice-présidents), Mónica Ridruejo (rapporteur pour avis), Generoso Andria, Luis Berenguer Fuster (suppléant David W. Martin), Pervenche Berès, Roberto Felice Bigliardo, Hans Blokland, Hans Udo Bullmann, Carles-Alfred Gasòliba i Böhm, Robert Goebbels, Lisbeth Grönfeldt Bergman, Mary Honeyball, Christopher Huhne, Othmar Karas, Giorgos Katiforis, Piia-Noora Kauppi, Christoph Werner Konrad, Wilfried Kuckelkorn (suppléant Bernhard Rapkay), Werner Langen (suppléant Ingo Friedrich), Astrid Lulling, Hans-Peter Mayer, Peter Michael Mombaur (suppléant Renato Brunetta), Karla M.H. Peijs (suppléant Ioannis Marinos), Fernando Pérez Royo, José Javier Pomés Ruiz (suppléant José Manuel García-Margallo y Marfil), Alexander Radwan, Olle Schmidt, Peter William Skinner, Charles Tannock (suppléant Jonathan Evans), Helena Torres Marques, Bruno Trentin, Ieke van den Burg (suppléant un membre titulaire à désigner) et Theresa Villiers.

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Certains indices laissent penser que la situation des compagnies aériennes commence à se redresser après les événements de 2001. Le nombre des passagers est en augmentation et il est possible que de nombreuses compagnies redeviennent rentables à brève échéance. Par conséquent, les motifs qui ont donné lieu à la proposition, en particulier les aides octroyées aux compagnies aériennes des États-Unis, pourraient ne plus être tout à fait d'actualité.

La proposition de la Commission n'en est pas moins utile, et ce, pour deux raisons essentielles. En premier lieu, de nombreuses compagnies aériennes ont encore des difficultés et le risque que des pays tiers subventionnent largement leurs compagnies subsiste. Les aides pourraient permettre à ces entreprises de pratiquer une politique des prix très dynamique et de conquérir des clients et des parts de marché, ce qui serait susceptible de porter préjudice aux compagnies aériennes de l'Union européenne, dont beaucoup demeurent vulnérables. Celles-ci ne pouvant bénéficier de subventions similaires en raison de la réglementation stricte en matière d'aides d'État qui est en vigueur dans l'Union européenne, il est nécessaire de prendre des mesures pour les protéger contre une éventuelle concurrence déloyale.

En deuxième lieu, il s'agit de lutter "à armes égales", pour reprendre les termes de la Commission. Comme celle-ci le fait remarquer dans sa proposition, presque tous les pays tiers peuvent recourir à des mécanismes pour se défendre et il serait logique que la Communauté européenne ait également un instrument à sa disposition. Cela est évident à un moment où les relations commerciales internationales sont malheureusement marquées par des tensions.

Votre rapporteur propose d'apporter certains amendements à la proposition de la Commission afin de clarifier quelques points.

Il est nécessaire à cet effet de définir certains termes, tels que "pratiques tarifaires déloyales" et d'établir au préalable des critères clairs et simples qui permettent d'analyser objectivement chaque situation et, le cas échéant, de constater l'existence de pratiques tarifaires ou de subventions contraires aux principes de la libre concurrence. Ces critères doivent être objectifs et quantifiables afin qu'il soit possible d'établir l'existence d'un préjudice qui résulte de l'octroi de subventions et justifie le recours à des mesures compensatoires. Il importe en outre de définir la méthode à suivre pour les enquêtes et les plaintes et, notamment, de définir qui peut présenter une plainte et dans quelles conditions et de préciser les circonstances dans lesquelles les pays intéressés doivent être consultés.

Il est notamment proposé d'autoriser les États membres à suspendre les droits de décollage et d'atterrissage (slots) sur leurs aéroports lorsque les compagnies aériennes (auxquelles une mesure compensatoire est imposée) ne fournissent pas une garantie financière. Il est introduit une nouvelle procédure de remboursement de telle sorte que les compagnies aériennes de pays tiers puissent obtenir la restitution des droits imposés si elles apportent la preuve qu'ils étaient excessifs. Cette procédure est nécessaire afin de garantir un traitement équitable pour les compagnies de pays tiers.

AMENDEMENTS

La commission économique et monétaire invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission ¹

Amendements du Parlement

Amendement 1
Considérant 3 bis (nouveau)

(3 bis) Il serait préférable que les services aériens fussent inclus dans le champ d'application de l'AGCS de l'OMC de sorte que la concurrence et l'octroi de subventions dans ce secteur puissent être réglementés équitablement au niveau mondial.

Justification

Les services aériens sont actuellement exclus de l'AGCS. En les incluant, il serait possible de garantir beaucoup plus sûrement des conditions de concurrence équitables par des règles qui soient applicables dans le monde entier.

Amendement 2
Considérant 4

(4) **La** Communauté devrait pouvoir prendre des mesures en vue de compenser ces pratiques déloyales résultant de subventions octroyées par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté.

(4) **En attendant, la** Communauté devrait pouvoir prendre des mesures en vue de compenser ces pratiques déloyales résultant de subventions octroyées par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté.

Justification

Cet amendement s'inscrit dans le prolongement de l'amendement visant à insérer un considérant 3 bis (nouveau).

¹ JO C 151 du 25.6.2002, p. 285.

Amendement 3
Considérant 6

(6) Il convient de **préciser les conditions déterminant l'existence d'une subvention et les principes régissant l'applicabilité de mesures compensatoires** (en particulier si la subvention **a été accordée** à des entreprises ou secteurs spécifiques ou si elle est subordonnée à la fourniture de services aux pays tiers).

6) Il convient de **spécifier au préalable quels sont les définitions et les critères sur la base desquels une situation de concurrence déloyale présumée doit être évaluée et de présenter des éléments de preuve au sujet de l'existence, du montant et de la nature des aides et subventions et de l'applicabilité de mesures compensatoires**. En particulier, **il convient de démontrer que la subvention est destinée à octroyer une compensation** à des entreprises ou secteurs spécifiques **qui sont en concurrence avec d'autres entreprises ou secteurs sur les mêmes liaisons** ou **que l'aide** est subordonnée à la fourniture de services aux pays tiers, **conformément aux articles 1, 2 et 3 du règlement n° 2026/97**.

Justification

Afin de pouvoir déterminer de manière objective et systématique l'existence d'une aide déloyale sous la forme d'une subvention et de fixer des droits compensatoires, il est indispensable d'établir des critères précis pour examiner la situation et démontrer son existence. Il faut apporter la preuve que cette subvention était destinée à octroyer une compensation à une entreprise ou à un secteur concurrent sur la même liaison.

Amendement 4
Considérant 7

(7) Pour déterminer l'existence d'une subvention, il est nécessaire de prouver qu'une contribution financière a été octroyée par les pouvoirs publics ou que des recettes publiques normalement exigibles sont **abandonnées** ou ne sont pas **perçues** et que l'entreprise bénéficiaire s'est ainsi vu conférer un avantage.

(7) Pour déterminer l'existence d'une subvention, il est nécessaire de prouver qu'une contribution financière a été octroyée par les pouvoirs publics **par la voie d'un transfert de fonds** ou que **des dettes, de quelle que nature que ce soit, qui représentent** des recettes publiques normalement exigibles sont **annulées** ou ne sont pas **recouvrées** et que l'entreprise

bénéficiaire s'est ainsi vu conférer un avantage.

Justification

Pour déterminer l'existence d'une aide sous forme de subvention, il faut préciser que l'aide doit être spécifique et quantifiable, qu'il s'agisse de fonds transférés ou d'une dette vis-à-vis de l'administration, que celle-ci n'a pas recouvrée ni exigée, dans le cas où les pouvoirs publics ont annulé ou n'ont pas recouvré une dette qui met en jeu des recettes publiques.

Amendement 5

Considérant 9

(9) Il est souhaitable de fixer des orientations claires et détaillées en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si les services de transport aérien proposés à des prix déloyaux par des transporteurs aériens non communautaires ont causé ou menacent de causer un préjudice important; **en démontrant** que les **niveaux de prix de** ces services de transport aérien **sont responsables du** préjudice **subi par** l'industrie communautaire, il convient de tenir compte de l'influence d'autres facteurs, et notamment des conditions du marché qui prévalent dans la Communauté.

(9) Il est souhaitable de fixer des orientations claires et détaillées en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si les services de transport aérien proposés à des prix déloyaux par des transporteurs aériens non communautaires ont causé ou menacent de causer un préjudice important. **Pour démontrer** que les **subventions et les pratiques tarifaires auxquelles il est recouru pour** ces services de transport aérien **causent un** préjudice à l'industrie communautaire, il convient de tenir compte de l'influence d'autres facteurs, **étant donné que tous les facteurs et indices économiques pertinents influant sur les critères d'évaluation de la situation dans ce secteur doivent être pris en considération**, et notamment des conditions du marché qui prévalent dans la Communauté.

Justification

Afin de déterminer si la subvention est à l'origine d'un préjudice, il faut appliquer des critères objectifs, clairs, homogènes et divers, y compris l'incidence des indices économiques sur le secteur concerné.

Amendement 6
Considérant 10

(10) Il est *opportun* de définir les termes "transporteur aérien communautaire", "industrie communautaire", "service de transport aérien similaire" et "contrôlé par l'État".

(10) Il est *fondamental* de définir les termes "transporteur aérien communautaire", "industrie communautaire", "service de transport aérien similaire" et "contrôlé par l'État".

Justification

Il est impossible de porter un jugement sur un secteur ou sur une aide supposée déloyale sans définir au préalable les concepts fondamentaux sur lesquels l'analyse doit être fondée.

Amendement 7
Considérant 14

(14) *L'enquête ou la* procédure doit être clôturée lorsqu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures, par exemple si le volume des subventions, le degré d'inéquité de la tarification ou le préjudice est négligeable; *la* procédure ne pourra être clôturée que si la décision *correspondante* est dûment motivée; le montant des mesures compensatoires doit être inférieur au montant des subventions passibles de mesures compensatoires ou au degré d'inéquité de la tarification si ce montant inférieur suffit pour éliminer le préjudice.

(14) *La* procédure doit être clôturée *même* lorsqu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures *correctrices ou compensatoires*, par exemple si le volume des subventions, le degré d'inéquité de la tarification ou le préjudice est négligeable *conformément aux critères définis préalablement et universellement pour n'importe quel cas susceptible de se présenter à l'avenir. Une* procédure ne pourra être clôturée que si la décision *d'imposer ou pas des mesures compensatoires* est dûment motivée; le montant des *amendes ou des* mesures compensatoires *qu'il y a lieu d'adopter* doit être inférieur au montant *constaté* des subventions *réputées être* passibles de mesures compensatoires ou au degré d'inéquité de la tarification si ce montant inférieur suffit pour éliminer le préjudice.

Justification

Il est important d'établir préalablement un cadre réglementaire clair, transparent et sûr qui suscite la confiance et permette de prendre les mesures appropriées en cas de concurrence déloyale, de telle sorte que le montant des amendes ou des mesures compensatoires ne soit pas supérieur au montant des subventions irrégulières.

Amendement 8
Considérant 16

(16) Il importe de prévoir que les mesures ne restent en vigueur qu'aussi longtemps qu'il reste nécessaire de contrebalancer les subventions ou les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice.

(16) Il importe de prévoir que les mesures ne restent en vigueur qu'aussi longtemps qu'il reste nécessaire de contrebalancer les subventions ou les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice, ***dans un délai maximal de six mois. Lorsque les subventions qui ont donné lieu à l'adoption des mesures sont encore accordées après ce délai, celui-ci pourra être prorogé de la même durée maximale après analyse de la situation et constatation de sa persistance.***

Justification

L'autorité compétente doit réduire au minimum son intervention dans ce secteur afin de ne pas modifier l'équilibre du marché et de ne pas entraver l'essor de l'industrie exposée à la concurrence, ni altérer sa structure à moyen terme. Les compensations ne doivent pas être converties en subventions permanentes rendant moins efficaces les entreprises de ce secteur. Par conséquent, un délai de six mois, susceptible d'être prorogé si la situation indue persiste, devrait être suffisant pour remédier aux irrégularités.

Amendement 9
Article 2, paragraphe 1, point a)

a) les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté accordent une contribution financière, c'est-à-dire lorsque:

(i) une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds ***ou de passif***;

(ii) des recettes publiques normalement exigibles sont ***abandonnées*** ou ne sont pas

a) les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté accordent une contribution financière, c'est-à-dire lorsque:

(i) une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds ***à l'entreprise (par exemple, sous la forme de dons, de prêts ou de participation au capital social) ou la reprise de son passif (par exemple, des garanties de prêt)***;

(ii) des ***dettes représentant*** des recettes publiques normalement exigibles sont ***annulées*** ou ne sont pas ***recouvrées (par***

perçues;

(iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;

(iv) les pouvoirs publics font des versements *à* un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés ci-dessus qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique *normale des* pouvoirs publics, et

exemple, des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt);

(iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services *de l'entreprise;*

(iv) les pouvoirs publics font des versements *par la voie d'*un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés ci-dessus qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique *qui pourrait être suivie par les* pouvoirs publics, et

Justification

Ces exemples sont extraits du règlement du Conseil n° 2026/97 du 6 octobre 1997 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de la Communauté européenne.

Amendement 10

Article 3, paragraphe 2, point a)

a) le tarif comparable effectivement pratiqué pendant une période d'au moins six mois dans les conditions normales du transport aérien pour des services similaires sur la même liaison ou sur une liaison comparable par un transporteur aérien établi et représentatif autre qu'un transporteur aérien contrôlé par l'État, ou, lorsque ce tarif est impossible à déterminer,

a) le tarif comparable effectivement pratiqué pendant une période d'au moins six mois dans les conditions normales du transport aérien pour des services similaires sur la même liaison ou sur une liaison comparable *gérée* par un transporteur aérien établi et représentatif autre qu'un transporteur aérien contrôlé par l'État, ou, lorsque ce tarif est impossible à déterminer,

Justification

Cet amendement n'appelle pas d'explication.

Amendement 11
Article 3, paragraphe 2, point b)

b) le taux reconstruit, lequel est déterminé sur la base des coûts supportés par des transporteurs aériens comparables augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. **Ce coût est calculé** sur la base de l'ensemble des frais, tant fixes que variables, encourus au cours d'opérations commerciales normales, auquel on ajoute un montant raisonnable pour tenir compte des frais généraux;

b) le taux reconstruit, lequel est déterminé sur la base des coûts supportés par des transporteurs aériens comparables augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. **Ces coûts sont calculés** sur la base de l'ensemble des frais, tant fixes que variables, encourus au cours d'opérations commerciales normales, auquel on ajoute un montant raisonnable pour tenir compte des frais généraux;

Justification

Cet amendement n'appelle pas d'explication.

Amendement 12
Article 3, paragraphe 3

3. Un transporteur aérien non communautaire est réputé "contrôlé par l'État" si les pouvoirs publics ou tout autre organisme public compétent sur le territoire d'un pays tiers détiennent plus de 50% du capital ou ont la capacité de nommer une majorité des administrateurs, ou sont autrement habilités en droit à diriger ses opérations.

3. Un transporteur aérien non communautaire est réputé "contrôlé par l'État" si les pouvoirs publics ou tout autre organisme public compétent sur le territoire d'un pays tiers détiennent, **directement ou indirectement**, plus de 50% du capital **ou des droits spécifiques sur la majeure partie du passif de ce transporteur ou peuvent décider de ses tarifs et postes de recettes**, ou ont la capacité de nommer une majorité des administrateurs, ou sont autrement habilités en droit **à contrôler ou** à diriger ses opérations.

Justification

Il est jugé nécessaire d'énumérer en détail les critères qui permettent de déterminer quand un transporteur est "contrôlé par l'État". Il existe une multitude de mécanismes qui permettent de contrôler les activités d'une entreprise d'intérêt général, d'un point de vue financier ou autre.

Amendement 13
Article 4, paragraphe 1, point b)

b) "industrie communautaire": l'ensemble des transporteurs aériens communautaires fournissant des services de transport aérien similaires ou ceux d'entre eux dont la part collective représente une proportion majeure de l'offre communautaire totale de ces services;

b) "industrie communautaire": l'ensemble des transporteurs aériens communautaires fournissant des services de transport aérien similaires *sur les liaisons à partir de la Communauté ou vers celle-ci, ou à l'intérieur de celle-ci*, ou ceux d'entre eux dont la part collective représente une proportion majeure de l'offre communautaire totale de ces services; *lorsque certains transporteurs aériens communautaires sont liés, par exemple par un accord d'alliance, au transporteur aérien non communautaire qui est supposé bénéficiaire de subventions, l'expression "industrie communautaire" peut être interprétée comme désignant le reste des transporteurs aériens communautaires.*

Justification

Cette définition s'inspire de la définition de l'industrie communautaire qui figure à l'article 9 du règlement n° 2026/97 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de la Communauté européenne en ce qui concerne les produits.

Amendement 14
Article 4, paragraphe 2

2. La détermination de l'existence d'un préjudice se fonde sur des éléments de preuve positifs **et comporte** un examen objectif à la fois:

(a) du niveau des prix pratiqués sur les services de transport aérien en cause et de l'incidence exercée par ces services sur les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens communautaires, et

(b) de l'incidence de ces services de transport aérien sur l'industrie communautaire, illustrée par l'évolution

2. La détermination de l'existence d'un préjudice se fonde sur des éléments de preuve positifs **après** un examen objectif à la fois:

(a) du niveau des prix pratiqués sur les services de transport aérien en cause **ou des aides perçues** et de l'incidence exercée par ces services sur les tarifs pratiqués par les transporteurs aériens communautaires, **y compris des effets négatifs comparés**, et

(b) de l'incidence de ces services **subventionnés** de transport aérien sur l'industrie communautaire, illustrée par

tendancielle de divers indicateurs économiques, tels que le nombre de vols, l'utilisation de la capacité, les réservations voyageurs, la part de marché, les bénéfices, la rentabilité de l'investissement, les investissements et l'emploi.

Un seul, ni même plusieurs, de ces facteurs ne constitue(nt) pas nécessairement une base de jugement déterminante.

l'évolution tendancielle de divers indicateurs économiques **objectivement quantifiables**, tels que le nombre de vols, l'utilisation de la capacité **et le taux de remplissage**, les réservations voyageurs, la part de marché **atteinte, la sphère géographique d'activité**, les bénéfices **obtenus sur ces trajets et au total**, la rentabilité de l'investissement, les investissements et **le niveau d'emploi. Il pourra être procédé également à une analyse des pratiques tarifaires sur des liaisons situées en dehors de la Communauté et de leur incidence sur le financement et les bénéfices des entreprises non communautaires afin de déterminer s'il existe des pratiques qui impliquent un manque de transparence quant au financement de l'entreprise, qui peut comporter un ensemble d'aides et d'avantages non soumis aux mécanismes de la libre concurrence.**

Un seul, ni même plusieurs, de ces facteurs ne constitue(nt) pas nécessairement une base de jugement déterminante.

Justification

Pour déterminer le préjudice supposé des entreprises, il faut disposer d'un large éventail de critères quantifiables qui permettent d'établir objectivement et avec certitude l'existence d'un préjudice économique résultant de l'octroi d'une subvention et justifiant dès lors l'adoption de mesures compensatoires.

Amendement 15 Article 5, paragraphe 1

1. Une enquête est ouverte en vertu du présent règlement sur plainte présentée par écrit par toute personne ou association agissant au nom de l'industrie communautaire, ou à l'initiative de la Commission, en présence de preuves suffisantes attestant l'existence de subventions (y compris, si possible, leur montant) ou de pratiques tarifaires déloyales passibles de mesures

1. Une enquête est ouverte en vertu du présent règlement sur plainte présentée par écrit par toute personne **physique ou morale** ou **toute** association agissant au nom de l'industrie communautaire, ou à l'initiative de la Commission, en présence de preuves suffisantes attestant l'existence de subventions (y compris, si possible, leur montant) ou de pratiques tarifaires déloyales passibles de mesures

compensatoires au sens du présent règlement, d'un préjudice et d'un lien de causalité entre les services de transport aérien présumés faire l'objet de subventions et le préjudice allégué.

compensatoires au sens du présent règlement, d'un préjudice et d'un lien de causalité entre les services de transport aérien présumés faire l'objet de subventions et le préjudice allégué.

Justification

Il est nécessaire de préciser qui est habilité à présenter une plainte.

Amendement 16

Article 5, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. La plainte peut être présentée à la Commission. Elle doit contenir des preuves suffisantes de l'existence de pratiques tarifaires déloyales et du préjudice qui en résulte. Même si aucune plainte n'a été formulée, lorsqu'un État membre possède des preuves suffisantes de l'octroi de subventions et du préjudice qui en résulte pour l'industrie communautaire, il transmet immédiatement ces preuves à la Commission.

Justification

Il est nécessaire de spécifier à qui la plainte doit être adressée et dans quel cas elle sera acceptée ainsi que les informations que doit comporter la plainte au sujet des subventions passibles de mesures compensatoires, du préjudice occasionné et du lien de causalité.

Amendement 17

Article 5, paragraphe 1 ter (nouveau)

1 ter. La plainte est rejetée lorsqu'il n'existe pas d'éléments de preuve suffisants attestant l'existence de la subvention passible de mesures compensatoires et du préjudice, qui justifient la poursuite de la procédure. Une procédure ne peut être ouverte contre des pays dont la prestation de services

représente une part de marché inférieure à 1% du marché communautaire, à moins que l'ensemble des pays en question représente collectivement un pourcentage de 3% ou plus de la consommation communautaire.

Justification

Il y a lieu de spécifier dans quels cas une plainte ou l'ouverture d'une procédure ne peut être acceptée. Tel est le cas lorsque le montant de la subvention est minime ou lorsque le préjudice est négligeable.

Amendement 18
Article 5, paragraphe 2

2. Lorsqu'il apparaît qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, ouvre cette procédure dans les 45 jours suivant le dépôt de la plainte et publie un avis au *Journal officiel des Communautés européennes*. Lorsque les éléments de preuve sont insuffisants, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, en avise le plaignant dans les 45 jours suivant la date à laquelle la plainte a été déposée auprès de la Commission.

2. Lorsqu'il apparaît qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure **et après consultation du pays intéressé**, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, ouvre cette procédure dans les 45 jours suivant le dépôt de la plainte et publie un avis au *Journal officiel des Communautés européennes*. Lorsque les éléments de preuve sont insuffisants, **et après consultation**, la Commission, suivant la procédure visée à l'article 12, paragraphe 2, en avise le plaignant **au plus tard** dans les 45 jours suivant la date à laquelle la plainte a été déposée auprès de la Commission.

Justification

La consultation des pays intéressés est fondamentale: il est nécessaire d'informer les intéressés avant d'ouvrir la procédure afin qu'ils puissent fournir des preuves. Le délai de 45 jours prévu pour la notification par la Commission ne devrait pas être prolongé, étant donné qu'il est très important de remédier énergiquement au problème.

Amendement 19
Article 5, paragraphe 3

3. L'avis d'ouverture de la procédure annonce l'ouverture d'une enquête, indique

3. L'avis d'ouverture de la procédure annonce l'ouverture d'une enquête, indique

le champ d'application de l'enquête, les services de transport aériens visés sur les liaisons concernées, les pays dont les pouvoirs publics sont présumés avoir octroyé les subventions ou contrôler les transporteurs aériens présumés mettre en œuvre des pratiques tarifaires déloyales, ainsi que le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit et communiquer des informations si ces points de vue et ces informations doivent être pris en compte au cours de l'enquête; l'avis précise également le délai dans lequel les parties intéressées peuvent demander à être entendues par la Commission.

le champ d'application de l'enquête, les services de transport aériens visés sur les liaisons concernées, les pays dont les pouvoirs publics sont présumés avoir octroyé les subventions ou contrôler les transporteurs aériens présumés mettre en œuvre des pratiques tarifaires déloyales, ainsi que le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit et communiquer des informations si ces points de vue et ces informations doivent être pris en compte au cours de l'enquête; l'avis précise également le délai dans lequel les parties intéressées peuvent demander à être entendues par la Commission ***lorsqu'elles l'ont demandé par écrit en démontrant qu'elles sont effectivement des parties intéressées susceptibles d'être concernées par le résultat de la procédure et qu'il existe des raisons particulières de les entendre.***

Justification

Il est essentiel d'établir les conditions nécessaires pour que les parties intéressées soient entendues par la Commission afin d'éviter que n'importe quelle personne puisse intervenir sans avoir à démontrer qu'elle est réellement concernée par la décision de la Commission. Il faut définir les modalités selon lesquelles les informations requises par les autorités doivent être portées à la connaissance des parties intéressées et leur permettre de présenter par écrit tous les éléments de preuve qu'elles jugent pertinents pour défendre leurs intérêts.

Amendement 20 Article 5, paragraphe 4

4. La Commission avise les transporteurs aériens fournissant les services de transport en cause, les pouvoirs publics concernés et les plaignants de l'ouverture de la procédure.

4. La Commission avise ***officiellement*** les transporteurs aériens fournissant les services de transport en cause, les pouvoirs publics concernés et les plaignants de l'ouverture de la procédure ***et en tenant compte du caractère confidentiel des informations, communique également le texte complet de la plainte écrite aux autres parties intéressées, à leur demande.***

Justification

La Commission doit informer officiellement les parties intéressées afin d'avoir la preuve qu'elles ont été informées de l'ouverture de la procédure et d'éviter des réclamations. Il faut également informer les autres parties intéressées de l'ouverture de la procédure si celles-ci l'ont demandé et si elles apportent la preuve qu'elles sont effectivement concernées. Il y a lieu de prévoir un traitement confidentiel des informations pour éviter la divulgation de secrets d'affaires ou d'État.

Amendement 21 Article 10, paragraphe 1

1. Une enquête peut être clôturée sans imposition de mesures provisoires ou définitives par la réception **d'**un engagement volontaire et satisfaisant en vertu duquel:

1. Une enquête peut être clôturée sans imposition de mesures provisoires ou définitives par la réception **ou l'obtention d'accords avec les entreprises subventionnées et/ou les pays non membres de la Communauté, qui comportent** un engagement volontaire et satisfaisant en vertu duquel:

Justification

Il convient de spécifier quelles sont les parties qui peuvent prendre un engagement, et la procédure pourra être clôturée sans que des mesures soient imposées uniquement dans le cas où un engagement a été pris.

Amendement 22 Article 10, paragraphe 2

2. Les engagements sont acceptés conformément à la procédure visée à l'article 12, point 2.

2. **Si les** engagements sont acceptés conformément à la procédure visée à l'article 12, point 2, ***l'enquête est réputée clôturée. La Commission présente immédiatement au Conseil un rapport sur les résultats des consultations ainsi qu'une proposition de clôture de l'enquête.***

Justification

Lorsque l'enquête est terminée, la Commission doit rendre compte au Conseil des résultats de cette enquête, celui-ci devant être informé à tout moment.

Amendement 23
Article 11 bis (nouveau)

Remboursement

Lorsque le transporteur aérien non communautaire en question peut apporter la preuve que le droit perçu dépasse la différence entre le tarif pratiqué et le tarif normal visé à l'article 3, le montant excédentaire est remboursé.

Pour demander le remboursement visé au précédent alinéa, le transporteur aérien non communautaire en fait la demande à la Commission dans un délai de trois mois à partir de la date à laquelle le montant des mesures compensatoires qui doivent être imposées a été dûment établi par les autorités compétentes.

La Commission en informe immédiatement les autres États membres et émet un avis à ce sujet. Si les États membres approuvent l'avis émis par la Commission ou ne formulent pas d'objection dans un délai d'un mois, la Commission peut prendre une décision conformément à l'avis qu'elle a émis. Dans les autres cas, la Commission décide, après consultation, si, et dans quelle mesure, elle doit donner suite à la demande.

Justification

Une procédure de remboursement est nécessaire pour veiller à ce que les transporteurs aériens non communautaires soient traités équitablement à tout moment. Si la Commission imposait une mesure compensatoire trop élevée, cela ne garantirait pas l'égalité de traitement mais créerait une discrimination au détriment des transporteurs de pays tiers.

Amendement 24
Article 13

Il convient, afin de déterminer s'il est de

PE 314.735

Il convient, afin de déterminer s'il est de

54/71

RR\484107FR.doc

l'intérêt de la Communauté que des mesures soient prises, d'apprécier tous les intérêts en jeu pris dans leur ensemble. Dans ce contexte, il est accordé une attention particulière à la nécessité d'éliminer les distorsions des échanges causées par les subventions ou pratiques tarifaires déloyales préjudiciables et de rétablir une concurrence effective. Il se peut qu'aucune mesure ne soit prise lorsque les autorités ont la certitude que la mise en œuvre de telles mesures serait contraire à l'intérêt de la Communauté.

l'intérêt de la Communauté que des mesures soient prises, d'apprécier tous les intérêts en jeu pris dans leur ensemble. Dans ce contexte, il est accordé une attention particulière à la nécessité d'éliminer les distorsions des échanges causées par les subventions ***occasionnant un préjudice*** ou ***par les*** pratiques tarifaires déloyales préjudiciables et de rétablir une concurrence effective. Il se peut qu'aucune mesure ne soit prise lorsque les autorités ont la certitude que la mise en œuvre de telles mesures serait contraire à l'intérêt de la Communauté.

Justification

Les subventions accordées par les pays tiers non membres de la Communauté ne doivent pas porter préjudice aux transporteurs aériens communautaires. Il convient de préciser quelles sont les subventions qui entrent dans le champ d'application du règlement.

Amendement 25

Article 14, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Les droits de décollage et d'atterrissage sur un ou plusieurs aéroports communautaires sont soumis à des conditions à titre de mesure de sécurité, compte tenu des obligations et autres mesures compensatoires imposées conformément au présent règlement.

Justification

Cette précision est nécessaire pour que les transporteurs aériens des pays tiers respectent effectivement les mesures imposées.

27 novembre 2002

AVIS DE LA COMMISSION DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE EXTÉRIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE L'ÉNERGIE

à l'intention de la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien par des pays non membres de la Communauté européenne (COM(2002) 110 – C5-0133/2002 – 2002/0067(COD))

(*)Rapporteur pour avis: Sir Robert Atkins

(*) Procédure Hughes

PROCÉDURE

Au cours de sa réunion du 19 juin 2002, la commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie a nommé Sir Robert Atkins rapporteur pour avis.

Au cours de ses réunions des 1er octobre, 11 et 26 novembre 2002, la commission a examiné le projet d'avis.

Au cours de la dernière de ces réunions, elle a adopté les amendements ci-après à l'unanimité.

Étaient présents au moment du vote Carlos Westendorp y Cabeza (président), Yves Piétrasanta (vice-président), Jaime Valdivielso de Cué (vice-président), Sir Robert Atkins, (rapporteur pour avis), Gordon J. Adam (suppléant Massimo Carraro), Konstantinos Alyssandrakis, Luis Berenguer Fuster, Guido Bodrato, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Concepció Ferrer, Colette Flesch, Christos Folias (suppléant Marjo Matikainen-Kallström), Norbert Glante, Michel Hansenne, Roger Helmer (suppléant Peter Michael Mombaur), Hans Karlsson, Bashir Khanbhai, Helmut Kuhne (suppléant Harlem Désir), Werner Langen, Rolf Linkohr, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Hans-Peter Martin (suppléant Myrsini Zorba), Bill Newton Dunn (suppléant Willy C.E.H. De Clercq), Angelika Niebler, Giuseppe Nisticò (suppléant John Purvis), Seán Ó Neachtain, Reino Paasilinna, Paolo Pastorelli, Elly Plooij-van Gorsel, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Christian Foldberg Rovsing, Paul Rübig, Esko Olavi Seppänen, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Olga Zrihen Zaari.

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Contexte

Après la mise en œuvre par l'administration des États-Unis d'un ensemble de mesures d'aide à son industrie aérienne à la suite des événements du 11 septembre, la Commission a constaté qu'elle n'avait guère de moyens de s'attaquer à des subventions octroyées à des transporteurs aériens par un État non membre de l'UE. Les événements qui ont suivi la faillite de Swissair n'ont fait que renforcer la prise de conscience du problème.

Législation actuelle

À l'heure actuelle, les transports aériens sont principalement encadrés par des accords bilatéraux entre des États membres individuels et des pays tiers. Il n'existe pas encore de cadre communautaire régissant les relations extérieures en matière de navigation aérienne, ni pour l'ensemble des relations extérieures. Un tel cadre est examiné au Conseil et il est lié à une procédure en instance devant la Cour de justice européenne, entre la Commission et un certain nombre d'États membres, mais il n'est pas encore en place.

Proposition d'un nouveau règlement

Afin de prévenir des distorsions de concurrence dans le domaine des services de transport aérien, la Commission propose d'instaurer un instrument lui permettant d'enquêter sur les pratiques tarifaires dans les services de transport aérien offerts par des transporteurs de pays tiers, sur la base des éléments suivants:

- subventions accordées par les pouvoirs publics d'un pays tiers aux transporteurs éligibles ou pratiques déloyales mises en œuvre par certains transporteurs étrangers contrôlés par l'État;
- existence d'un préjudice pour l'industrie communautaire sur certaines liaisons.

Une enquête doit être ouverte si une plainte dûment étayée est introduite au nom de l'industrie communautaire ou si la Commission estime disposer de preuves suffisantes pour engager une procédure d'office.

L'instrument proposé donnera également le droit à la Commission d'imposer des mesures provisoires ou définitives (telles que droits compensateurs ou restriction des droits d'atterrissage) aux transporteurs étrangers.

Position du rapporteur pour avis

La proposition actuelle de la Commission est utile, car elle indique clairement que, après les évolutions intervenues sur le marché communautaire des transports aériens, celui-ci peut être influencé négativement par des pratiques déloyales de pays tiers. De fait, l'instrument proposé est nécessaire pour veiller à ce que les transporteurs aériens européens soient placés dans des conditions de concurrence égales au sein de la Communauté.

L'expérience tirée de textes législatifs similaires concernant l'industrie maritime (règlement n° 4057/86 du Conseil) montre que ceux-ci ont eu un effet positif sur les pratiques tarifaires des compagnies des pays tiers, soucieuses d'éviter l'imposition de sanctions par la CE.

Toutefois, en faisant cette comparaison, il convient de reconnaître que les dispositions en question font partie d'une politique générale des transports maritimes, qui n'existe pas encore pour le secteur des transports aériens.

Si le règlement considéré doit être présenté aujourd'hui comme un document "isolé", il importe de réaliser un effort concerté pour qu'il fasse partie d'un mandat général en matière de

transports aériens ou d'une proposition générique en matière de relations extérieures, présentée à une date ultérieure. Dans ce cas, l'instrument de rétorsion, formulé comme son équivalent aux États-Unis, pourrait être invoqué lorsqu'un pays ne respecte pas ses engagements aux termes de l'accord ou lorsque ce pays, ou des prestataires de services de ce pays, prennent des mesures qui portent préjudice aux intérêts de la Communauté ou du secteur des transports aériens, de telle façon que la valeur de l'accord concerné est diminuée.

AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, du commerce extérieur, de la recherche et de l'énergie invite la commission de la politique régionale, des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission¹

Amendements du Parlement

Amendement 1 Considérant 1

(1) *Il y a tout lieu de croire que la* compétitivité des transporteurs aériens communautaires en matière de fourniture de services de transport aérien à destination et en provenance de la Communauté *est* compromise par *certaines* pratiques déloyales mises en œuvre par des transporteurs aériens non communautaires fournissant des services *de transport aérien* similaires.

(1) *La* compétitivité des transporteurs aériens communautaires en matière de fourniture de services de transport aérien à destination et en provenance de la Communauté, *ou transitant par son territoire, pourrait être* compromise par *des* pratiques déloyales *et discriminatoires* mises en œuvre par des transporteurs aériens non communautaires fournissant des services similaires.

Justification

Normalement, une proposition doit contenir une analyse factuelle et économique de la question. Aucune analyse de ce type n'a été diffusée. "Il y a tout lieu de croire" semble une formulation insuffisante.

¹ JO C 151 E du 26.6.02, p. 267..

Amendement 2
Considérant 2

(2) Ces pratiques déloyales peuvent résulter d'une **subvention octroyée** par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté ou de certaines pratiques tarifaires mises en œuvre par un **transporteur aérien non communautaire contrôlé** par l'État.

(2) Ces pratiques déloyales peuvent résulter d'une **ou de plusieurs subventions ou autres formes d'aide octroyées** par les pouvoirs publics, **ou par un organisme régional ou un autre organisme public**, d'un pays non membre de la Communauté ou de certaines pratiques tarifaires mises en œuvre par un **ou plusieurs transporteurs aériens non communautaires contrôlés** par l'État.

Justification

En particulier, si la question des subventions peut être claire ou clarifiée, la question, mentionnée au considérant (2) de certaines pratiques tarifaires utilisées par des transporteurs contrôlés par l'État est beaucoup plus complexe, notamment parce que la plupart des transporteurs dans le monde sont contrôlés par l'État, et ceci vaut également pour les transporteurs européens.

Amendement 3
Considérant 2 bis (nouveau)

(2 bis) La Communauté dans son ensemble ou les États membres individuels devraient pouvoir prendre des mesures efficaces et proportionnées en vue de compenser ces pratiques déloyales et discriminatoires. Des mesures devraient être prises à l'égard des transporteurs aériens concernés, des pouvoirs publics du pays non membre de la Communauté dans lequel le transporteur détient sa licence et a son principal établissement, ainsi que des pouvoirs publics du ou des pays qui permettent la mise en œuvre de la pratique déloyale ou discriminatoire.

Justification

Dans l'ensemble, il convient d'étendre le champ d'application du règlement, afin, d'une part, de couvrir plus complètement les pratiques déloyales et, d'autre part, de s'aligner davantage sur l'acquis communautaire concernant les relations internationales dans le domaine des transports aériens, à mesure qu'il se développe graduellement.

Amendement 4 Considérant 9

(9) Il est souhaitable de fixer des orientations claires et **détaillées** en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si **les services de transport aérien proposés à des prix déloyaux par des transporteurs aériens non communautaires** ont causé ou menacent de causer un préjudice important; en démontrant que **les niveaux de prix de ces services de transport aérien sont responsables du préjudice subi par l'industrie communautaire**, il convient de tenir compte de l'influence d'autres facteurs, et notamment des conditions du marché qui prévalent dans la Communauté.

(9) Il est souhaitable de fixer des orientations claires et **raisonnables** en ce qui concerne les facteurs qui peuvent contribuer à déterminer si les **pratiques déloyales ou discriminatoires** ont causé ou menacent de causer un préjudice **financier** important; **étant donné qu'il est souvent difficile d'établir avec exactitude un tel préjudice financier, des présomptions sérieuses doivent être apportées**; en démontrant **ce préjudice financier**, il convient de tenir compte de l'influence d'autres facteurs **possibles, susceptibles d'exercer un effet sur ce préjudice**, et notamment des conditions du marché qui prévalent dans la Communauté.

Justification

Dans l'ensemble, il convient d'étendre le champ d'application du règlement, afin, d'une part, de couvrir plus complètement les pratiques déloyales et, d'autre part, de s'aligner davantage sur l'acquis communautaire concernant les relations internationales dans le domaine des transports aériens, à mesure qu'il se développe graduellement.

Amendement 5
Considérant 11

(11) Il est nécessaire de **déterminer** qui est habilité à déposer une plainte et de préciser les renseignements **relatifs à la subvention ou à la pratique tarifaire déloyale passible de mesures compensatoires, au préjudice et au lien de causalité** qu'une telle plainte doit contenir.

(11) Il est nécessaire de **spécifier** qui est habilité à déposer une plainte et de préciser les renseignements qu'une telle plainte doit contenir.

Justification

Dans l'ensemble, il convient d'étendre le champ d'application du règlement, afin, d'une part, de couvrir plus complètement les pratiques déloyales et, d'autre part, de s'aligner davantage sur l'acquis communautaire concernant les relations internationales dans le domaine des transports aériens, à mesure qu'il se développe graduellement.

Amendement 6
Article 1

Une mesure compensatoire peut être imposée afin de:

(1) compenser toute subvention **octroyée**, directement ou indirectement, à un transporteur aérien non communautaire, **ou de**

(2) compenser les pratiques **tarifaires** déloyales mises en œuvre par des transporteurs **aériens** non communautaires

dans le cadre de la fourniture de services

Une mesure compensatoire peut être imposée afin de:

(1) compenser toute **aide, tout soutien, tout avantage ou** toute subvention **octroyés**, directement ou indirectement, à un transporteur aérien non communautaire, **par les pouvoirs publics ou un organisme public d'un pays non membre de la Communauté;**

(2) compenser les pratiques déloyales **ou discriminatoires** mises en œuvre par des transporteurs non communautaires; **(2 bis) compenser les pratiques discriminatoires mises en œuvre par les pouvoirs publics ou un organisme public d'un pays non membre de la Communauté, qui avantagent, directement ou indirectement, des transporteurs non communautaires;** dans le cadre de la fourniture **et de**

de transport aérien sur certaines liaisons à destination et en provenance de la Communauté **causant** un préjudice à l'industrie communautaire.

l'exploitation commerciale de services de transport aérien sur certaines liaisons à destination et en provenance de la Communauté, ***ou transitant par son territoire, lorsque les procédés et pratiques mentionnés aux points (1), (2) et (2bis) causent un préjudice financier ou concurrentiel*** à l'industrie communautaire.

Justification

La formulation actuelle est calquée sur les instruments de l'OMC. Étant donné que le cadre de l'OMC n'est pas applicable, cette approche ne se justifie pas. L'industrie européenne est confrontée à de nombreuses autres pratiques déloyales potentielles. Aux États-Unis, la loi de 1974 sur les pratiques concurrentielles loyales en matière de transports aériens internationaux, telle qu'amendée (International Air Transportation Fair Competitive Practices Act, U.S.C. 49, section 41302), attribue des pouvoirs beaucoup plus larges, en conformité avec le cadre législatif général applicable aux transports aériens, dans lequel cet instrument doit s'intégrer.

Il apparaît donc nécessaire de modifier considérablement la portée étroite et limitée de la proposition et de la placer dans le cadre approprié, à savoir celui du développement des relations extérieures de la Communauté en matière de transports aériens, tel qu'il est réalisé par le Conseil et le Parlement, sur la base des propositions de la Commission.

Amendement 7 Article 2, point (i)

(i) une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds ou de passif;

(i) une pratique des pouvoirs publics ***ou d'un organisme public*** comporte un transfert direct de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds ou de passif;

Justification

Ce ne sont pas seulement les pouvoirs publics qui sont concernés, mais aussi tout autre organisme contrôlé par l'État.

Amendement 8
Article 2, point (ii)

(ii) des recettes **publiques** normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;

(ii) des recettes **des pouvoirs publics ou d'un organisme public** normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;

Justification

Ce ne sont pas seulement les pouvoirs publics qui sont concernés, mais aussi tout autre organisme contrôlé par l'État.

Amendement 9
Article 2, point (iii)

(iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;

(iii) les pouvoirs publics **ou un organisme public** fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services;

Justification

Ce ne sont pas seulement les pouvoirs publics qui sont concernés, mais aussi tout autre organisme contrôlé par l'État.

Amendement 10
Article 2, paragraphe 1, point (a) (iv)

(iv) les pouvoirs publics font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés ci-dessus qui sont normalement de leur ressort, ou lui

(iv) les pouvoirs publics **ou un organisme public** font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés ci-dessus qui sont normalement de leur ressort, ou lui

ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics, et

ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics **ou de l'organisme public**, et

Justification

Ce ne sont pas seulement les pouvoirs publics qui sont concernés, mais aussi tout autre organisme contrôlé par l'État.

Amendement 11 Article 3, paragraphe 1

1. Des pratiques **tarifaires** déloyales sont réputées exister si **des transporteurs aériens non communautaires contrôlés par l'État, qui bénéficient d'un avantage non commercial, pratiquent de manière continue sur un service de transport aérien donné à destination ou en provenance de la Communauté des tarifs inférieurs au tarif normal.**

1. Des pratiques déloyales sont réputées exister si **une action menée par les pouvoirs publics d'un pays non membre de la Communauté ou par une autre entité non communautaire, y compris un transporteur aérien non communautaire:**

(a) constitue une pratique discriminatoire, prédatrice ou anticoncurrentielle injustifiable ou déraisonnable, dirigée contre un transporteur aérien communautaire ou

(b) impose une restriction injustifiable ou déraisonnable à l'accès d'un transporteur aérien communautaire à un marché non communautaire

ou

(c) a pour résultat que le prix demandé ou perçu par un transporteur aérien non communautaire pour la fourniture ou l'exploitation de services sur des liaisons à destination ou en provenance de la Communauté, ou transitant par son territoire, ou qu'une classification, une règle ou une pratique influençant ce prix ou la valeur du transport fourni à ce prix est déraisonnablement discriminatoire,

prédatrice ou anticoncurrentielle.

Justification

Dans l'ensemble, il convient d'étendre le champ d'application du règlement, afin, d'une part, de couvrir plus complètement les pratiques déloyales et, d'autre part, de s'aligner davantage sur l'acquis communautaire concernant les relations internationales dans le domaine des transports aériens, à mesure qu'il se développe graduellement.

Le terme "avantage non commercial" est ambigu et "de manière continue" n'est pas clair non plus. Le présent amendement clarifie le texte.

Amendement 12
Article 3, paragraphes 2 et 3

2. On entend par "tarif normal":

- a) le tarif comparable effectivement pratiqué pendant une période d'au moins six mois dans les conditions normales du transport aérien pour des services similaires sur la même liaison ou sur une liaison comparable par un transporteur aérien établi et représentatif autre qu'un transporteur aérien contrôlé par l'État, ou, lorsque ce tarif est impossible à déterminer,***
- b) le taux reconstruit, lequel est déterminé sur la base des coûts supportés par des transporteurs aériens comparables augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. Ce coût est calculé sur la base de l'ensemble des frais, tant fixes que variables, encourus au cours d'opérations commerciales normales, auquel on ajoute un montant raisonnable pour tenir compte des frais généraux;***

2. Les éléments suivants sont pris en considération pour déterminer si un prix constitue une pratique déloyale:

- a) l'effet du prix sur la circulation aérienne;***

- b) la nécessité, dans l'intérêt public, d'un transport adéquat et efficace par des transporteurs communautaires et non communautaires, au coût le plus bas permettant d'assurer le transport;***

- (c) les normes prescrites en vertu de la législation communautaire en ce qui concerne la nature et la qualité du transport aérien à assurer par les transporteurs communautaires et non***

communautaires;
(d) la nécessité, pour le transporteur aérien non communautaire, de disposer de recettes suffisantes pour lui permettre d'assurer un transport adéquat et efficace, dans le cadre d'une gestion honnête, économique et efficace;
(e) le fait que le prix soit ou non prédatore et tende ou non à assurer un monopole, parmi les transporteurs aériens communautaires et non communautaires, dans le transport aérien à destination ou en provenance de la Communauté ou transitant par son territoire;
(f) une estimation ou une prévision raisonnable des coûts et recettes à venir pour le transporteur aérien non communautaire, pendant une période future raisonnablement délimitée, pendant laquelle le prix serait en vigueur et
(g) d'autres facteurs.

3. Un transporteur aérien non communautaire est réputé "contrôlé par l'État" si les pouvoirs publics ou tout autre organisme public compétent sur le territoire d'un pays tiers détiennent plus de 50% du capital ou ont la capacité de nommer une majorité des administrateurs, ou sont autrement habilités en droit à diriger ses opérations.

Justification

La définition du paragraphe 2, point a), est très difficile à appliquer. Il est extrêmement malaisé de déterminer un "tarif comparable", étant donné les énormes variations de conditions, de tarifs et de liaisons et structures qui existent dans le secteur du transport aérien.

La définition du point b) est encore plus compliquée. Aux États-Unis, avant la dérégulation, l'Office de l'aviation civile de l'époque (Civil Aeronautics Board) a tenté de déterminer ce qu'était un coût raisonnable et une marge bénéficiaire raisonnable. Après dix années d'études et d'échecs récurrents, cette tentative a été abandonnée. Ces concepts sont tout simplement impossibles à déterminer; leur définition nécessiterait une analyse si étendue et serait tellement sujette à controverse qu'elle serait complètement inutilisable.

Il est très difficile de présenter des critères de comparaison acceptables et alternatifs. Le

mieux est de comparer le tarif moyen comparable appliqué à la liaison concernée, dans des conditions similaires ou comparables, pendant les six derniers mois. Le terme liaison "comparable" ne sera pas aisé à cerner. Ce point nécessitera encore beaucoup d'analyses et de débats avec les experts pour trouver une solution satisfaisante.

Amendement 13
Article 4, paragraphe 2, point (b)

(b) de l'incidence de ces services de transport aérien sur l'industrie communautaire, illustrée par l'évolution tendancielle de divers indicateurs économiques, tels que le nombre de vols, l'utilisation de la capacité, les réservations voyageurs, la part de marché, les bénéfices, la rentabilité de l'investissement, les investissements et l'emploi.

(b) de l'incidence de ces services de transport aérien sur l'industrie communautaire, illustrée **notamment** par l'évolution tendancielle de divers indicateurs économiques, tels que le nombre de vols, l'utilisation de la capacité, les réservations voyageurs, la part de marché, les bénéfices, la rentabilité de l'investissement, les investissements et l'emploi. ***La période de référence utilisée pour déterminer cette évolution tendancielle portera au moins sur une saison de transport aérien.***

Justification

La phrase "Un seul, ni même plusieurs, de ces facteurs ne constitue(nt) pas nécessairement une base de jugement déterminante" (qui suit le texte ci-dessus) constitue une indication nécessaire et positive des difficultés qui se posent. Il convient donc d'ajouter le terme "notamment" pour indiquer qu'il s'agit d'examiner "au moins" les facteurs en question, et éventuellement d'autres.

Amendement 14
Article 4, paragraphe 4

4. Les facteurs **connus**, autres que les services de transport aérien concernés, qui causent simultanément un préjudice à l'industrie communautaire sont aussi examinés de manière que le préjudice causé par ces autres facteurs ne soit pas

4. Les facteurs, autres que les services de transport aérien concernés, qui causent simultanément un préjudice à l'industrie communautaire sont aussi examinés de manière que le préjudice causé par ces autres facteurs ne soit pas attribué aux

attribué aux services de transport aérien concernés.

services de transport aérien concernés.

Justification

Le terme "facteurs connus" ne constitue pas une notion juridique.

Amendement 15 Article 5, paragraphe 1

1. Une enquête est ouverte en vertu du présent règlement sur plainte présentée par écrit par toute personne **ou association** agissant au nom de l'industrie communautaire, ou à l'initiative de la Commission, en présence de preuves suffisantes attestant l'existence de **subventions (y compris, si possible, leur montant) ou de pratiques tarifaires** déloyales passibles de mesures compensatoires au sens du présent règlement, d'un préjudice et d'un lien de causalité entre **les services de transport aérien présumés faire l'objet de subventions** et le préjudice **allégué**.

1. Une enquête est ouverte en vertu du présent règlement sur plainte présentée par écrit par toute personne **physique ou morale** agissant au nom de l'industrie communautaire, **ou sur plainte d'un ou de plusieurs transporteurs communautaires intéressés ou d'aéroports intéressés situés dans la Communauté**, ou à l'initiative de la Commission, en présence de preuves suffisantes attestant l'existence de pratiques déloyales au sens du présent règlement, d'un préjudice **financier** et d'un lien de causalité entre **les pratiques déloyales** et le préjudice **financier**.

Justification

Le fait de se référer uniquement à "l'industrie communautaire" signifie qu'un transporteur ou un aéroport subissant un préjudice ne peut déposer une plainte à titre individuel. Une subvention peut porter préjudice à un seul ou à plusieurs transporteurs, sans atteindre toute l'industrie communautaire.

Amendement 16 Article 5, paragraphe 5

5. À tout moment avant ou après l'ouverture de la procédure, la Commission

5. À tout moment avant ou après l'ouverture de la procédure, la Commission

peut inviter les pouvoirs publics du pays concerné à des consultations dans le but de clarifier **la situation concernant** les questions visées au paragraphe 2 **et de** parvenir à une solution mutuellement **convenue**.

peut inviter les pouvoirs publics du pays **non membre de la Communauté** concerné à des consultations dans le but de clarifier les questions visées au paragraphe 2, **pour tenter** de parvenir à une solution mutuellement **acceptable**.

Justification

Des consultations peuvent être nécessaires et constituent effectivement la solution à privilégier. À la lumière du développement du cadre des relations extérieures de la Communauté, il est clairement nécessaire de respecter non seulement la structure de compétences qui s'élabore, mais aussi le principe de subsidiarité.

Amendement 17 Article 9, paragraphe 2

2. Le niveau des mesures imposées **en vue de compenser les subventions ne doit pas dépasser le montant des subventions, calculé en termes de l'avantage conféré au bénéficiaire, dont il s'est avéré que les transporteurs aériens non communautaires ont bénéficié, et doit être inférieur au montant total des subventions, si ce niveau suffit à** éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire.

2. Le niveau des mesures imposées **est raisonnable et proportionnel au préjudice financier causé, compte tenu également de la situation en matière de concurrence sur le marché et du niveau nécessaire pour** éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire.

Justification

Tous les éléments mentionnés au paragraphe 2 nécessitent une évaluation spécifique en termes de valeur. Une évaluation devra mesurer l'impact sur l'industrie. Il serait plus efficace de mentionner simplement que les mesures doivent être "proportionnelles" et "raisonnables" que de tenter de définir ces notions dans le détail. La formulation actuelle laisse penser qu'il s'agit de mesures qui peuvent être imposées dans le cadre du marché intérieur, sans implications politiques sérieuses. C'est pourquoi un texte simplifié est présenté.

Amendement 18
Article 9, paragraphe 3

3. Le niveau des mesures imposées pour compenser les pratiques tarifaires déloyales de la part de transporteurs qui bénéficient d'un avantage non commercial ne doit pas dépasser la différence entre les tarifs pratiqués par le transporteur aérien non communautaire concerné et le tarif normal établi conformément à l'article 3, mais doit être inférieur si ce niveau inférieur suffit à éliminer le préjudice causé à l'industrie communautaire. En tout état de cause, le montant des mesures ne doit pas dépasser la valeur de l'avantage non commercial conféré au transporteur aérien non communautaire. **supprimé**

Justification

Tous les éléments mentionnés au paragraphe 2 nécessitent une évaluation spécifique en termes de valeur. Une évaluation devra mesurer l'impact sur l'industrie. Il serait plus efficace de mentionner simplement que les mesures doivent être "proportionnelles" et "raisonnables" que de tenter de définir ces notions dans le détail. La formulation actuelle laisse penser qu'il s'agit de mesures qui peuvent être imposées dans le cadre du marché intérieur, sans implications politiques sérieuses.

L'application du paragraphe 3 nécessite un calcul que la Commission se trouverait dans l'impossibilité de réaliser. Il serait préférable de confier cette question à un comité d'arbitrage (comme dans le cadre de l'OMC). C'est pourquoi un texte simplifié est présenté.

Amendement 19
Article 9, paragraphe 4

4. Une mesure compensatoire d'un montant **approprié** peut être imposée sur une base non discriminatoire pour les services de transport aérien fournis par tous les transporteurs aériens non communautaires

4. Une mesure compensatoire d'un montant **raisonnable et proportionné, déterminé au cas par cas**, peut être imposée sur une base non discriminatoire pour les services de transport aérien fournis par tous les

dont il s'est avéré qu'ils bénéficient de subventions ou qu'ils mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales sur les liaisons concernées, à l'exception des services de transport aérien fournis par les transporteurs aériens non communautaires pour lesquels des engagements ont été acceptés aux termes du présent règlement.

transporteurs aériens non communautaires dont il s'est avéré qu'ils bénéficient de subventions *déloyales* ou qu'ils mettent en œuvre des pratiques tarifaires déloyales sur les liaisons concernées, à l'exception des services de transport aérien fournis par les transporteurs aériens non communautaires pour lesquels des engagements ont été acceptés aux termes du présent règlement.

Justification

Un texte simplifié est présenté dans la logique des amendements aux paragraphes précédents de l'article 9.