

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

*Document de séance*

FINAL  
**A6-0382/2006**

27.10.2006

**\***

## **RAPPORT**

sur la proposition de règlement du Conseil relative au projet de réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) et à la constitution de l'entreprise commune SESAR (COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))

Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

Rapporteur: Erna Hennicot-Schoepges

Rapporteur pour avis (\*):  
Philip Bradbourn, commission des transports et du tourisme

(\*) Coopération renforcée entre les commissions - article 47 du règlement

### ***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

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	32
AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME.....	43
PROCÉDURE.....	55



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Conseil concernant relative au projet de réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) et à la constitution de l'entreprise commune SESAR (COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))

### (Procédure de consultation)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Conseil (COM(2005)0602)<sup>1</sup>,
  - vu l'article 171 du traité CE, conformément auquel il a été consulté par le Conseil (C6-0002/2006),
  - vu l'avis de la commission juridique sur la base juridique proposée,
  - vu l'article 51 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie et l'avis de la commission des transports et du tourisme (A6-0382/2006),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
  2. invite la Commission à modifier en conséquence sa proposition, conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE;
  3. invite le Conseil, s'il entend s'écarter du texte approuvé par le Parlement, à en informer celui-ci;
  4. demande au Conseil de le consulter à nouveau, s'il entend modifier de manière substantielle la proposition de la Commission;
  5. 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

##### Visa 1

- vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment *son article* 171,

- vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment *ses articles* 171 *et* 173,

<sup>1</sup> JO C ... / Non encore publiée au JO.

### *Justification*

*Conformément à la jurisprudence applicable, à savoir l'arrêt du 26 mars 1987 (affaire 45/86, Commission contre Conseil, rec. I-1493), l'arrêt du 11 février 1991 (Commission contre Conseil, arrêt 300/89, rec. I-2867), et l'arrêt du 26 avril 1996 (Parlement contre Conseil, affaire C-271/94, rec. I-1689), cet ajout permet une participation renforcée du Parlement européen à la création, l'élaboration et l'établissement de l'entreprise commune.*

### Amendement 2

#### Considérant 2

(2) Le projet de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe ci-après dénommé « projet SESAR », est le volet technologique du ciel unique européen. Il vise à doter la Communauté d'une infrastructure de contrôle performante qui permettra un développement du transport aérien sûr et respectueux de l'environnement, en bénéficiant pleinement des avancées technologiques attachées à des programmes tels que GALILEO.

(2) Le projet de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe ci-après dénommé « projet SESAR », est le volet technologique du ciel unique européen. Il vise à doter la Communauté d'une infrastructure de contrôle performante qui permettra un développement du transport aérien sûr, ***énergétiquement efficace*** et respectueux de l'environnement, en bénéficiant pleinement des avancées technologiques attachées à des programmes tels que GALILEO. ***Il vise également à intégrer à la fois la gestion de la vitesse, pour des raisons d'efficacité énergétique, et une coopération intensive avec les services de prévisions météorologiques, afin de réduire l'impact de l'aviation sur les changements climatiques.***

### *Justification*

*L'augmentation de la performance de la gestion du trafic aérien présente un potentiel de gestion d'une vitesse plus adaptée pour réduire la consommation de kérosène et permet de guider les avions sur des itinéraires qui, en fonction des prévisions météorologiques, sont moins sensibles à la production des traînées de condensation.*

### Amendement 3

#### Considérant 3

(3) Le projet SESAR a pour vocation de fédérer et coordonner des activités qui étaient précédemment entreprises de manière éparsée et non synchronisée dans la Communauté.

(3) Le projet SESAR a pour vocation de fédérer et coordonner des activités qui étaient précédemment entreprises de manière éparsée et non synchronisée dans la Communauté, ***y compris dans ses régions les plus éloignées et ultrapériphériques, visées à l'article 299, paragraphe 2, du***

***traité.***

*Justification*

*Clarification juridique, conformément au traité.*

Amendement 4

Considérant 6

(6) La phase de définition sera suivie ***d'une phase de mise en œuvre du plan de modernisation de la gestion du trafic aérien dans la Communauté, qui s'articule en*** deux étapes successives : le développement (2008-2013) et le déploiement (2014-2020).

(6) La phase de définition sera suivie ***de*** deux ***phases*** successives : ***une phase de*** développement (2008-2013) et ***une phase de*** déploiement (2014-2020).

*Justification*

*Cet amendement doit s'envisager en liaison avec celui à l'article 1er, paragraphe 1a) (nouveau), dont la justification préconise 3 phases distinctes interdépendantes.*

Amendement 5

Considérant 6 bis (nouveau)

***(6 bis) Chaque phase doit exposer les éléments clés de son contenu; pour la "phase de déploiement", il convient que les dispositions légales fassent l'objet d'une proposition distincte.***

*Justification*

*Cet amendement doit s'envisager en liaison avec celui à l'article 1er, paragraphe 1bis (nouveau), dont la justification est plus complète.*

Amendement 6

Considérant 7

***(7) Conformément à l'article 15, paragraphe 3 du règlement (CE) n° 550/2004, les redevances de route peuvent fournir des recettes pour financer des***

***supprimé***

**projets destinés à soutenir des catégories spécifiques d'usagers de l'espace aérien et/ou de prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, la fourniture des services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien.**

*Justification*

*Il y a lieu d'éviter un prélèvement supplémentaire sur les redevances de navigation aérienne. Les redevances supportées par les utilisateurs contribueront déjà au financement du programme par l'intermédiaire d'Eurocontrol. Une phase de définition qui serait une réussite déboucherait sur une programmation économique claire propre à attirer l'investissement privé nécessaire (et le financement public).*

Amendement 7  
Considérant 11

(11) Les contributions des pouvoirs publics pour **la phase de mise en œuvre** du projet SESAR devraient être complétées par des contributions du secteur privé.

(11) Les contributions des pouvoirs publics pour **les phases de développement et de déploiement** du projet SESAR devraient être complétées par des contributions du secteur privé. **Au cours de la phase de développement, ces contributions représenteront 50% du budget.**

*Justification*

*SESAR devrait permettre à l'industrie de faire valoir toute son expertise. Mais si SESAR doit être initiative faisant fond sur l'industrie, il faut en tenir également compte dans le financement au cours de la phase de développement.*

Amendement 8  
Considérant 12

(12) Compte tenu du nombre d'acteurs qui devront intervenir dans ce processus, ainsi que des moyens financiers et de l'expertise technique nécessaires, il est impératif de constituer une entité juridique capable d'assurer une gestion coordonnée des fonds affectés au projet SESAR pendant sa phase de **mise en œuvre**.

(12) Compte tenu du nombre d'acteurs qui devront intervenir dans ce processus, ainsi que des moyens financiers et de l'expertise technique nécessaires, il est impératif de constituer une entité juridique capable d'assurer une gestion coordonnée des fonds affectés au projet SESAR pendant sa phase de **développement**.



### *Justification*

*Ici, le texte de la Commission n'est pas clair: la "mise en œuvre" ne constitue pas en elle-même une phase à part entière. La "mise en œuvre" (selon l'amendement à l'article 1er, paragraphe 1a) (nouveau) est présente dans chacune des trois phases.*

#### Amendement 9

##### Considérant 13

(13) Cette entité, chargée de la gestion d'un projet public de recherche d'intérêt européen, ***doit être considérée comme un organisme international*** visé à l'article 15, point 10, deuxième tiret, de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires – Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme, et à l'article 23, paragraphe 1, deuxième tiret, de la directive 92/12/CEE du Conseil du 25 février 1992 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise.

(12) Cette entité ***est*** chargée de la gestion d'un projet public de recherche d'intérêt européen visé à l'article 15, point 10, deuxième tiret, de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977 en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires – Système commun de taxe sur la valeur ajoutée: assiette uniforme, et à l'article 23, paragraphe 1, deuxième tiret, de la directive 92/12/CEE du Conseil du 25 février 1992 relative au régime général, à la détention, à la circulation et aux contrôles des produits soumis à accise.

### *Justification*

*Cet amendement doit s'envisager dans le contexte d'un autre amendement à l'article 2, paragraphe 2 selon lequel les "entreprises communes" ne sont pas automatiquement reconnues comme "organismes internationaux".*

#### Amendement 10

##### Considérant 14

(14) Il convient de même que cette entité bénéficie d'une exemption fiscale de la part des états membres en ce qui concerne les impositions et taxes autres que la TVA et les droits d'accises, et que les salaires versés à son personnel soient ***exemptés de toute imposition nationale sur le revenu.***

(14) Il convient de même que cette entité bénéficie d'une exemption fiscale de la part des états membres en ce qui concerne les impositions et taxes autres que la TVA et les droits d'accises, et que les salaires versés à son personnel soient ***alignés sur les conditions d'emploi des autres agents des Communautés européennes.***

### *Justification*

*Pour des raisons de cohérence juridique et sociale, il importe de préciser que les salaires devront être conformes aux dispositions du "régime applicable aux autres agents des Communautés européennes".*

#### Amendement 11 Considérant 15

(15) SESAR est un projet de recherche et de développement qui justifie le financement au titre des programmes-cadres communautaires de recherche et de développement. Il est donc nécessaire de créer une entreprise commune, au titre **de l'article** 171 du traité, afin de permettre d'accomplir des progrès considérables dans le développement des technologies relatives aux systèmes de contrôle aérien pour ce qui concerne la phase de développement (2008-2013).

(15) SESAR est un projet de recherche et de développement qui justifie le financement au titre des programmes-cadres communautaires de recherche et de développement. Il est donc nécessaire de créer une entreprise commune, au titre **des articles** 171 **et 173** du traité, afin de permettre d'accomplir des progrès considérables dans le développement des technologies relatives aux systèmes de contrôle aérien pour ce qui concerne la phase de développement (2008-2013).

### *Justification*

*Cet amendement est conforme à la double base juridique proposée, à savoir les articles 171 et 173 du traité CE.*

#### Amendement 12 Considérant 17

(17) L'entreprise commune doit avoir pour principale tâche d'organiser et de coordonner le projet SESAR par l'association de fonds publics et privés en s'appuyant sur des ressources techniques externes, notamment provenant des ses membres et en particulier sur l'expérience d'Eurocontrol.

(17) L'entreprise commune doit avoir pour principale tâche d'organiser et de coordonner le projet SESAR par l'association de fonds publics et privés en s'appuyant sur des ressources techniques externes, notamment provenant des ses membres et en particulier sur l'expérience **et l'expertise** d'Eurocontrol.

### *Justification*

*La référence à l'ASE est prématurée avant les résultats de la phase de définition SESAR sur le rôle des systèmes spatiaux dans le futur système ATM. La référence à l'expérience d'Eurocontrol doit être complétée en mentionnant les 40 années d'expertise civile et militaire de cet organisme.*

Amendement 13  
Considérant 17 bis (nouveau)

***17 bis) Il est souhaitable que le secteur privé soit associé de façon appropriée à toutes les phases, en particulier la phase de développement (2008-2013), afin d'assurer le respect de la responsabilité des participants du secteur privé au cours de la phase de déploiement.***

*Justification*

*Les participants peuvent rencontrer des problèmes de responsabilité lorsqu'ils installent un nouveau système s'ils ne sont pas associés de façon appropriée au développement des bases technologiques.*

Amendement 14  
Considérant 20

(20) Il convient de déterminer les modalités de l'organisation et du fonctionnement de l'entreprise commune, en établissant les statuts de l'entreprise commune.

(20) Il convient de déterminer les modalités de l'organisation et du fonctionnement de l'entreprise commune, ***les règles permettant d'éviter les conflits d'intérêts en son sein ainsi que la procédure de nomination de ses membres,*** en établissant les statuts de l'entreprise commune ***figurant en annexe.***

*Justification*

*Il s'agit de tenir compte de deux autres amendements à l'article 3, paragraphe 1, ainsi qu'à l'article 6, paragraphe 1, de l'annexe.*

Amendement 15  
Considérant 20 bis (nouveau)

***(20 bis) Un statut d'observateur est accordé au Parlement européen auprès du conseil d'administration de l'entreprise commune.***

### *Justification*

*Cet amendement doit s'envisager en liaison avec l'amendement à l'annexe, article 3, paragraphe 2, qui reprend la position du Parlement européen du 6 septembre 2005 (cf. rapport Barsi-Pataky, A6-0212/2005 sur le programme Galileo).*

### Amendement 16 Considérant 21 bis (nouveau)

***(21 bis) Sous réserve des dispositions de l'article 1, paragraphe 3, de l'annexe, les demandes d'adhésion de nouveaux membres à l'entreprise commune sont accueillies favorablement.***

### *Justification*

*Cet amendement doit s'envisager en relation avec les amendements à l'article 5bis (nouveau), 1er, paragraphe 3a) (nouveau), 4, paragraphes 1 et 2, de l'annexe, ainsi que de l'article 5bis (nouveau).*

### Amendement 17 Considérant 21 ter (nouveau)

***(21 ter) La Commission fait rapport tous les trois ans au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement. Elle propose, le cas échéant, des modifications au présent règlement.***

### *Justification*

*Cet amendement doit s'envisager en relation avec l'amendement à l'article 6bis (nouveau).*

### Amendement 18 Article 1, paragraphe 1

***1. Pour l'exécution des activités de développement de la phase de mise en œuvre du projet pour la modernisation de***  
la gestion du trafic aérien en Europe, ci après dénommé « projet SESAR », ***il*** est constitué une entreprise commune, dénommée « entreprise commune

***1. Il*** est constitué une entreprise commune, dénommée ci-après « entreprise commune », ***dont le rôle principal est de gérer les activités de la phase de développement du projet et de moderniser*** la gestion du trafic aérien (***ATM***) en Europe, ci après dénommé « projet SESAR

**SESAR**», pour une période *allant jusqu'au 31 décembre 2013*.

», pour une période *comprise entre la date d'approbation par le Conseil du Plan Directeur ATM visé à l'article 1bis, point a), et la fin de la phase de développement*.

#### *Justification*

*Cet amendement vise à clarifier le texte de la Commission et les concepts utilisés, ainsi que la définition de la phase de développement.*

#### Amendement 19

Article 1, paragraphe 1 bis (nouveau)

***1 bis. Le "projet SEASR" comprend trois phases:***

***a) une "phase de définition" qui vise à définir les options terminologiques, les mesures à prendre et les priorités des programmes de modernisation ainsi que les plans de mise en œuvre opérationnelle. Cette phase, commencée en octobre 2005, devrait s'achever en décembre 2007, avec l'élaboration d'un Plan Directeur ATM. Ce Plan Directeur est réalisé par groupe d'entreprises placé sous la surveillance d'Eurocontrol.***

***b) une "phase de développement" qui débutera le 1er janvier 2008 après approbation du Plan directeur ATM par le Conseil sur la base d'une proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen. Cette phase s'achèvera au 31 décembre 2013.***

***c) une "phase de déploiement" qui débutera le 1er janvier 2014 et prendra fin le 31 décembre 2020. Elle consistera en une production et une mise en œuvre à grande échelle des nouvelles infrastructures ATM. La Commission soumettra au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à définir:***

***i) le passage de la phase de développement à la phase de déploiement,***

*ii) les mécanismes du remboursement auquel s'engagera tout organisme succédant à l'entreprise commune SESAR, et*

*iii) le transfert d'immobilisations réelles et incorporelles au nouvel organisme succédant à l'entreprise commune SESAR.*

#### *Justification*

*Pour une meilleure réglementation, et afin de préciser les responsabilités, le règlement doit définir les trois phases en termes de durée et de tâches à accomplir au cours de chacune d'entre elles, sans oublier les responsabilités des législateurs et d'autres organismes concernés.*

#### Amendement 20

Article 1, paragraphe 1 ter (nouveau)

***1 ter. Le domaine d'intervention, la gestion, le financement et la durée de l'entreprise commune sont révisés, le cas échéant, par le Conseil selon le stade d'avancement du projet et du "Plan Directeur ATM". Le Conseil tient compte de l'évaluation prévue à l'article 6 et des dispositions de l'article 6bis.***

#### *Justification*

*Cet amendement est une disposition juridique nécessaire, à en juger par l'expérience de l'entreprise commune Galileo.*

#### Amendement 21

Article 1, paragraphe 2, phrase introductive

2. L'entreprise commune a pour objet d'assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien européen en ***fédérant les efforts de recherche et de développement dans la Communauté***. Elle est responsable notamment de l'exécution des tâches suivantes:

2. L'entreprise commune a pour objet d'assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien européen en ***coordonnant et en concentrant l'ensemble des activités de recherche et de développement concernées***. Elle est responsable notamment de l'exécution des tâches suivantes:

*Justification*

*Suite aux amendements précédents concernant la définition de la phase de développement.*

Amendement 22

Article 1, paragraphe 2, tiret 1

– organiser et coordonner la ***mise en œuvre*** du projet SESAR, conformément au ***plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe, ci après dénommé «plan», établi*** par l'agence de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) par la mise en commun de fonds publics et privés;

– organiser et coordonner ***les activités de la phase de développement*** du projet SESAR, conformément au ***Plan Directeur ATM, telles qu'elles découlent de la phase de définition du projet administré*** par l'agence de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) par la mise en commun, ***et la gestion au sein d'une même structure***, de fonds publics et privés;

*Justification*

*Suite aux amendements précédents concernant la définition de la phase de développement.*

Amendement 23

Article 1, paragraphe 2, tiret 2 bis (nouveau)

– ***assurer le financement nécessaire des activités de la phase de développement, conformément au Plan Directeur ATM;***

*Justification*

*Une mention particulière doit être faite de la question du financement.*

Amendement 24

Article 1, paragraphe 2, tiret 1 bis (nouveau)

– ***veiller à ce que les parties prenantes de la gestion du trafic aérien en Europe soient associées tant à la décision qu'au financement;***

*Justification*

*Cet ajout est rendu nécessaire par le rôle essentiel que jouent, tant du fait de leur expérience*

*que du savoir accumulé, les parties prenantes à la gestion du trafic aérien en Europe.*

Amendement 25  
Article 1, paragraphe 3

3. Le siège de l'entreprise commune est *situé à Bruxelles.*

3. Le siège de l'entreprise commune est ***fixé conformément au règlement (CE) n°58/2003 du Conseil du 19 novembre 2002 portant statut des agences exécutives chargées de certaines tâches relatives à la gestion de programmes communautaires<sup>1</sup>.***

---

<sup>1</sup> JO L 11 du 16.1.2003, p.1.

*Justification*

*Ce n'est pas au présent règlement de fixer le siège de l'entreprise commune SESAR. Cette décision appartient au Conseil européen conformément aux principes qui régissent la décision sur le siège des agences exécutives (cf. règlement du Conseil n°58/2003 du 19.12.2002) et des autres organes et services de la Communauté européenne.*

Amendement 26  
Article 2, paragraphe 2

***2. L'entreprise commune est reconnue comme un organisme international visé à l'article 15, point 10, deuxième tiret, de la directive 77/388/CEE, et à l'article 23, paragraphe 1, deuxième tiret, de la directive 92/12/CEE.***

***supprimé***

*Justification*

*Les directives 77/388/CEE et 92/12/CEE ne permettent pas de considérer les entreprises communes comme des "organismes internationaux" si elles ne sont pas des autorités publiques à part entière. Une entreprise commune qui associe le secteur public et le secteur privé dans ses instances de direction et possède le pouvoir de passer des accords internationaux serait une nouveauté dans l'ordre juridique de l'UE: du jamais-vu en droit communautaire.*

Amendement 27  
Article 2, paragraphe 3

3. L'entreprise commune bénéficie d'une exemption de la part des États membres pour

3. L'entreprise commune bénéficie d'une exemption de la part des États membres pour



les impositions autres que la TVA et les droits d'accise. Elle est notamment exemptée du paiement de droits d'enregistrement et de l'imposition sur les sociétés ou taxes assimilées. Les salaires versés au personnel de l'entreprise commune sont **exemptés de toute imposition nationale sur le revenu**.

les impositions autres que la TVA et les droits d'accise. Elle est notamment exemptée du paiement de droits d'enregistrement et de l'imposition sur les sociétés ou taxes assimilées. Les salaires versés au personnel de l'entreprise commune **sont alignés sur les conditions d'emploi des autres agents des Communautés européennes**.

#### *Justification*

*Pour des raisons de cohérence juridique et sociale, il importe de préciser que les salaires devront être conformes aux dispositions du "régime applicable aux autres agents des Communautés européennes".*

#### Amendement 28 Article 3, paragraphe 1

1. Les statuts de l'entreprise commune figurant à l'annexe sont adoptés.

1. Les statuts de l'entreprise commune figurant à l'annexe, **qui fait partie intégrante du présent règlement**, sont adoptés.

#### *Justification*

*Cet amendement vise à préciser que les annexes d'un instrument juridique font partie intégrante de la proposition d'acte juridique à laquelle elles sont jointes. Plusieurs arrêts de la Cour l'ont confirmé, mais pas encore pour ce qui est des "entreprises communes". Il fallait donc préciser ce point.*

#### Amendement 29 Article 3, paragraphe 2

2. Les statuts peuvent être modifiés conformément à la procédure visée à **l'article 5, paragraphe 2, notamment pour ce qui concerne les articles 3, 4, 5, 6, et 8 des statuts**.

2. Les statuts peuvent être modifiés conformément à la procédure visée à **l'article 6bis**.

#### *Justification*

*Pour plus de clarté, et conformément aux manuels du "mieux réglementer", un article d'une proposition d'acte juridique se doit de définir la procédure à suivre pour toute modification jugée nécessaire par les institutions de l'UE, mais non initiée ni effectuée par un organe d'une*

"entreprise commune". Cf. également l'amendement à l'article 6bis (nouveau) du règlement.

Amendement 30  
Article 4, paragraphe 1, point a)

a) des contributions de ses membres conformément à **l'article premier** de ses statuts **et**

a) des contributions de ses membres conformément **aux articles 1er, 3 et 11** de ses statuts.

*Justification*

*Le rapporteur n'aperçoit pas de mécanisme de remplacement pour imposer au secteur privé sa contribution financière. Cependant, une disposition est proposée car elle mentionne les obligations financières du secteur privé dans un partenariat public-privé (PPP). Il est juste et souhaitable que ces questions soient débattues au PE et que certaines orientations soient fixées pour les PPP.*

Amendement 31  
Article 4, paragraphe 1, point b)

**b) d'un prélèvement éventuel sur les redevances de navigation aérienne au sens de l'article 15, paragraphe 3, point e), deuxième tiret, du règlement (CE) n° 550/2004. La Commission définit, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 4 du règlement (CE) n° 550/2004 les modalités de perception et d'utilisation de ce prélèvement.**

**supprimé**

*Justification*

*Il y a lieu d'éviter un prélèvement supplémentaire sur les redevances de navigation aérienne. Les redevances supportées par les utilisateurs contribueront déjà au financement du programme par l'intermédiaire d'Eurocontrol. Une phase de définition qui serait une réussite déboucherait sur une programmation économique claire propre à attirer l'investissement privé nécessaire (et le financement public).*

Amendement 32  
Article 4, paragraphe 3

3. L'ensemble des contributions financières communautaires à l'entreprise commune cesseront à échéance de la *période*

3. L'ensemble des contributions financières communautaires à l'entreprise commune cesseront à échéance de la phase de

mentionnée à l'article premier.

***développement, à moins que le Parlement européen et le Conseil n'en décident autrement sur la base d'une proposition de la Commission.***

*Justification*

*Un instrument juridique se doit de prévoir la possibilité d'une contribution additionnelle de la Communauté. Cependant, toute contribution financière communautaire doit suivre la procédure budgétaire normale.*

Amendement 33  
Article 5, paragraphe 1

1. Le comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004, ci après dénommé « comité », est informé régulièrement du déroulement des travaux de l'entreprise commune. A cette fin, la Commission inscrit à l'ordre du jour des réunions du comité un point sur le projet SESAR.

1. Le comité du ciel unique institué par l'article 5 du règlement (CE) n° 549/2004, ci après dénommé « comité », est informé régulièrement du déroulement des travaux de l'entreprise commune. A cette fin, la Commission inscrit à l'ordre du jour des réunions du comité un point sur le projet SESAR.

*Justification*

*Amendement de clarification.*

Amendement 34  
Article 5, paragraphe 2 bis (nouveau)

***2 bis. La position de la Commission sur les décisions prises au sein du conseil d'administration concernant les adaptations techniques du Plan Directeur ATM est arrêtée en conformité avec la procédure visée à l'article 3 de la décision 1999/468/CE.***

*Justification*

*Cet amendement doit s'envisager en relation avec le nouvel article 6bis relatif à la clause de révision. Autrement dit, il ne fait que donner mandat à la Commission d'arrêter sa position sur les modifications techniques du Plan Directeur ATM après recours à la "procédure consultative" de la comitologie.*

Amendement 35  
Article 5 bis (nouveau)

*Article 5 bis*

*Adhésion de nouveaux membres*

***La Commission fait rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'adhésion de nouveaux membres à l'entreprise commune. Toute adhésion de nouveaux membres, y compris de pays tiers, est soumise à l'approbation du Parlement européen et du Conseil.***

*Justification*

*Cette disposition est empruntée au règlement (CE) n°876/2002 sur l'entreprise commune Galileo, légèrement modifié quant au rôle du Parlement européen. Condition indispensable à un partenariat public-privé (PPP) comme l'entreprise commune SESAR.*

Amendement 36  
Article 6

***Tous les trois ans*** à partir du commencement des activités de l'entreprise commune et à échéance de la durée de l'entreprise commune, la Commission réalise des évaluations sur la mise en œuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'entreprise commune et de ses méthodes de travail.

***Conformément à l'article 173 du traité***, à partir du commencement des activités de l'entreprise commune et à échéance de la durée de l'entreprise commune, la Commission réalise des évaluations sur la mise en œuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'entreprise commune et de ses méthodes de travail. ***La Commission présente au Parlement européen et au Conseil des rapports sur les résultats de ces évaluations et sur les conclusions à en tirer.***

*Justification*

*Il convient que le Parlement et le Conseil soient tenus dûment et constamment informés des résultats et des méthodes de travail de l'entreprise commune.*

*L'entreprise commune SESAR est un projet à long terme dans le cadre duquel des évaluations régulières sont indispensables pour identifier le plus rapidement possible les carences et retards. La participation du Parlement à ce processus doit être clairement établie.*

Amendement 37  
Article 6 bis (nouveau)

*Article 6 bis*

*Révision*

*Si la Commission estime nécessaire, ou si le Parlement européen ou le Conseil, dans le cadre de la procédure de comitologie, demande la révision du présent règlement ou des statuts de l'entreprise commune, la Commission présente une proposition appropriée d'acte juridique en application de la procédure prévue par le traité.*

*Justification*

*Cet amendement de procédure est important: il vise à préserver les prérogatives du Parlement dans l'élaboration de la législation communautaire.*

Amendement 38  
Annexe, article 1, paragraphe 2, tiret 3

– toute autre entreprise ou organisme public ou privé.

– toute autre entreprise ou organisme public ou privé **ayant conclu avec la Communauté européenne au moins un accord dans le domaine du transport aérien.**

*Justification*

*Compte tenu de la nature de l'entreprise commune SESAR, qui est un partenariat public-privé, l'adhésion à l'entreprise commune doit être soumise à des conditions raisonnables. Cet amendement vise à établir une condition: un accord avec la Communauté européenne.*

Amendement 39  
Annexe, article 1, paragraphe 3

3. Toute demande d'adhésion au titre du paragraphe 2 est adressée au directeur exécutif, qui la transmet au conseil d'administration.

Le conseil d'administration **décide** s'il y a lieu d'accueillir ou de rejeter la demande. En cas de décision positive, le directeur

3. Toute demande d'adhésion au titre du paragraphe 2 est adressée au directeur exécutif, qui la transmet au conseil d'administration.

Le conseil d'administration **conseille la Commission quant au point de savoir** s'il y a lieu d'accueillir ou de rejeter la

exécutif négocie les conditions d'adhésion et les soumet au conseil d'administration. Ces conditions peuvent comprendre notamment des dispositions relatives aux contributions financières et à la représentation au sein du conseil d'administration.

demande, **et la Commission établit une proposition à cet effet conformément à la procédure prévue à l'article 5bis.** En cas de décision positive, le directeur exécutif négocie les conditions d'adhésion et les soumet au conseil d'administration. Ces conditions peuvent comprendre notamment des dispositions relatives aux contributions financières et à la représentation au sein du conseil d'administration.

#### *Justification*

*Cette clarification était nécessaire après l'insertion du nouvel article 5bis relatif à l'adhésion de nouveaux membres. Il faut que la procédure soit claire, ne donne lieu à aucune interprétation erronée ni à des précédents. Ce sont les institutions de l'UE qui sont responsables de ces questions, et non une entreprise commune à caractère de partenariat public-privé, comme SESAR.*

#### Amendement 40

Annexe, article 1, paragraphe 3 bis (nouveau)

***3 bis. Lorsqu'il propose d'autoriser ou de ne pas autoriser des négociations sur l'adhésion à une entreprise ou un organisme public ou privé, le conseil d'administration, au vu de l'accord visé à l'article 1er, paragraphe 2, troisième tiret de l'annexe, accorde une attention particulière aux critères suivants:***

- une connaissance et une expérience attestées de la gestion du trafic aérien et/ou de la fabrication d'équipements et/ou de la fourniture des services utilisés dans la gestion du trafic aérien;***
- la contribution que l'entreprise ou l'organisme devrait pouvoir apporter à l'exécution du Plan Directeur ATM;***
- la sécurité financière de l'entreprise ou de l'organisme concerné;***
- les conflits d'intérêts potentiels.***

#### *Justification*

*Suite à la condition essentielle visée à l'amendement à l'article 1er, paragraphe 2, alinéa 1bis*

*(nouveau). L'amendement précise également les critères et la procédure. Le groupe de travail du Conseil s'est accordé sur un texte identique. Le présent amendement doit s'apprécier en relation avec l'amendement à l'article 5bis (nouveau).*

Amendement 41

Annexe, article 3, paragraphe 1, point a bis) (nouveau)

***a bis) d'un représentant de l'autorité militaire;***

*Justification*

*Les représentants de l'industrie devraient être désignés par les organisations représentatives au niveau européen. Le représentant de l'autorité militaire devrait être désigné par l'organisation représentative qui s'occupe de la stratégie ATM au niveau européen.*

Amendement 42

Annexe, article 3, paragraphe 2

***2. Les représentants visés au paragraphe 1, points b), c), d), e) et f), sont désignés par l'Organe consultatif de branche, institué en vertu de l'article 6 du règlement (CE) n° 549/2004.***

***2. Le Parlement européen a statut d'observateur auprès du conseil d'administration.***

*Justification*

*L'ajout concerne le rôle du Parlement européen au sein d'une "entreprise commune" d'un partenariat public-privé. Ce statut d'observateur accordé au Parlement est justifié par deux considérations: le Parlement doit pouvoir contrôler un PPP qui transforme le financement de la recherche en service public, et il doit assumer son rôle budgétaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.*

Amendement 43

Annexe, article 3, paragraphe 2 bis (nouveau)

***2 bis. Le conseil d'administration est présidé par la Commission.***

*Justification*

*Cette disposition indispensable a reçu l'aval du Conseil.*

Amendement 44  
Annexe, article 4, paragraphe 1

1. **Les** représentants visés à l'article 3, paragraphe 1, **points a) et b)**, bénéficient **du** droit de vote.

1. **Tous les** représentants visés à l'article 3, paragraphe 1, bénéficient **d'un** droit de vote. **pondéré en proportion de leur contribution aux fonds de l'entreprise commune et sous réserve des dispositions du paragraphe 2.**

*Justification*

*Cet amendement propose de rééquilibrer la représentation et la pondération des voix. Cette pondération dépend de la contribution financière de chaque représentant au conseil d'administration.*

Amendement 45  
Annexe, article 4, paragraphe 2

2. **Les** membres de l'entreprise commune disposent d'un nombre de voix proportionnel à leur contribution au fonds de l'entreprise commune. Cependant, la Communauté et Eurocontrol disposent chacun d'au moins 30% du nombre total des voix et le représentant des usagers aériens visé au paragraphe 1, point b) de l'article 3, dispose d'au moins 10% du nombre total des voix.

2. **Sur la base du paragraphe 1, les** membres de l'entreprise commune disposent d'un nombre de voix proportionnel à leur contribution au fonds de l'entreprise commune. Cependant, la Communauté et Eurocontrol disposent chacun d'au moins 30% du nombre total des voix et le représentant des usagers aériens visé au paragraphe 1, point b) de l'article 3, dispose d'au moins 10% du nombre total des voix.

*Justification*

*Amendement de clarification juridique.*

Amendement 46  
Annexe, article 4, paragraphe 5

**5. Toute décision portant sur l'adhésion de nouveaux membres au sens de l'article premier, paragraphe 2, sur la nomination du directeur exécutif et sur la dissolution de l'entreprise commune doit recueillir l'avis positif du représentant de la Communauté au sein du conseil d'administration.**

**supprimé**



*Justification*

*Suite à l'amendement du rapporteur à l'article 5bis (nouveau) concernant l'adhésion de nouveaux membres....*

Amendement 47

Annexe, article 4, paragraphe 5 bis (nouveau)

***5 bis. Les décisions relatives à l'adoption du plan directeur de la gestion du trafic aérien et aux modifications respectives requièrent le vote favorable de tous les membres fondateurs. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, de telles décisions ne sont pas prises lorsque les représentants visés à l'article 3, paragraphe 1, points c) à f bis) expriment unanimement leur désaccord.***

*Justification*

*Cet ajout se justifie par la nécessité de garantir la cohérence des décisions quant à la présentation de modifications éventuelles au plan directeur de la gestion du trafic aérien.*

Amendement 48

Annexe, article 4, paragraphe 5 ter (nouveau)

***5 ter. Le Plan Directeur ATM est communiqué et transmis au Parlement européen.***

Amendement 49

Annexe, article 5, paragraphe 1, point b)

b) ***de décider sur*** l'adhésion de nouveaux membres;

b) ***de présenter des propositions concernant*** l'adhésion de nouveaux membres;

*Justification*

*Suite logique des amendements à l'article 5bis (nouveau) et à l'annexe, articles 1er, paragraphe 3, et 4, paragraphe 5. Le conseil d'administration se borne à "proposer" - si les critères sont remplis - , il ne décide **pas**. C'est aux institutions de l'UE qu'il appartient de décider sur l'adhésion de nouveaux membres.*

Amendement 50  
Annexe, article 5, paragraphe 1, point c)

c) de nommer le directeur exécutif et d'approuver l'organigramme;

c) de nommer le directeur exécutif, *sous réserve de la procédure prévue à l'article 6, paragraphes 1 et 2, de l'annexe*, et d'approuver l'organigramme;

*Justification*

*Cet amendement est à mettre en rapport avec celui à l'annexe, article 6, paragraphes 1 et 1bis (nouveau), concernant la procédure de nomination du directeur exécutif.*

Amendement 51  
Annexe, article 5 bis (nouveau)

*Article 5 bis*

*Éviter les conflits d'intérêts*

*1. Les membres du personnel de l'entreprise commune ou du conseil d'administration et de l'entreprise commune ne peuvent participer à la préparation d'appels d'offres ni à l'évaluation ou aux procédures d'octroi de marchés sur appel d'offres s'ils sont propriétaires d'organismes qui sont des candidats potentiels à des procédures d'appel d'offres, s'ils représentent de tels organismes ou ont passé avec eux des accords de partenariat.*

*2. Les membres de l'entreprise commune et les participants au conseil d'administration sont tenus de révéler tout intérêt personnel ou corporatif, direct ou indirect, au résultat des délibérations du conseil d'administration pour ce qui concerne tout point inscrit à l'ordre du jour. Cette exigence s'applique également au personnel de l'entreprise commune pour ce qui est des missions qui lui sont confiées.*

*3. Sur la base de la révélation d'intérêts visée au paragraphe 2, le conseil d'administration peut décider d'exclure des membres, des participants ou des*

*membres du personnel des décisions ou missions si un conflit d'intérêts risque de se produire. Les membres, participants ou membres du personnel ainsi exclus n'ont pas accès à l'information sur les matières à propos desquelles un conflit d'intérêts risque de se produire.*

#### *Justification*

*Cet amendement est le résultat des consultations menées par le rapporteur avec les représentants du Conseil et de la Commission sur la nécessité de clarifier la question des conflits d'intérêts. C'est le groupe de travail du Conseil qui a proposé ce texte.*

#### Amendement 52

##### Annexe, article 6, paragraphe 1

(am. 42)1. Le directeur exécutif est **chargé de la gestion journalière de l'entreprise commune et est son représentant légal. Il est** nommé par le conseil d'administration, sur **proposition de la Commission. Il exerce ses fonctions en toute indépendance.**

1. Le directeur exécutif est nommé par le conseil d'administration sur **la base de son mérite et de ses capacités établies en matière d'administration et de gestion, ainsi que de ses compétences et de son expérience utiles, sur une liste d'au moins trois candidats proposée par la Commission et Eurocontrol au vu des résultats de la procédure de concours et après consultation du représentant désigné par le Parlement européen. Le conseil d'administration arrête sa décision à la majorité des trois quarts de ses membres.**

(am. 62)1. Le directeur exécutif **est chargé de la gestion journalière de l'entreprise commune et est son représentant légal. Il est** nommé par le conseil d'administration, sur proposition de la Commission. **Il exerce ses fonctions en toute indépendance.**

1. Le directeur exécutif est nommé par le conseil d'administration, sur proposition de la Commission **et d'Eurocontrol.**

#### *Justification*

*Les dispositions proviennent du rapport Gargani (A6-0355/2005) adopté par le Parlement le 13 décembre 2005 mais toujours à l'examen au Conseil. La proposition de la Commission, comme ce rapport, traitent du mandat du directeur exécutif de l'autorité de surveillance du GNSS (système de navigation globale par satellite) européen. Il est donc raisonnable que la même procédure s'applique au directeur exécutif de l'entreprise commune SESAR".*

Amendement 53  
Annexe, article 6, paragraphe 1bis (nouveau)

***Ibis. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Ce mandat peut être prolongé de trois ans maximum non renouvelables sur proposition de la Commission après évaluation et sur la base de l'avis du représentant désigné par le Parlement européen.***

*Justification*

*Les dispositions proviennent du rapport Gargani (A6-0355/2005) adopté par le Parlement le 13 décembre 2005 mais toujours à l'examen au Conseil. La proposition de la Commission, comme ce rapport, traitent du mandat du directeur exécutif de l'autorité de surveillance du GNSS (système de navigation globale par satellite) européen. Il est donc raisonnable que la même procédure s'applique au directeur exécutif de l'"entreprise commune SESAR".*

Amendement 54  
Annexe, article 8, partie introductive

Afin d'exécuter les tâches définies à l'article premier du présent Règlement, l'entreprise commune conclut ***avec Eurocontrol un accord aux termes duquel***  
:

***1. Afin d'exécuter les tâches définies à l'article premier du présent Règlement, l'entreprise commune conclut avec ses membres des accords spécifiques.***

***1 bis. Le rôle et la contribution d'Eurocontrol sont définis par un accord avec l'entreprise commune. Cet accord***

*Justification*

*Dans la logique de l'amendement à l'article 3, tous les membres de l'entreprise commune doivent passer des accords.*

Amendement 55  
Annexe, article 8, points a) et b)

- a) ***Eurocontrol partage les résultats de la phase de définition avec l'entreprise commune;***
- b) ***Eurocontrol se voit confier la responsabilité des tâches suivantes, qui découlent de l'exécution du «plan», ainsi***

- a) ***fixe les modalités du partage et de l'utilisation des résultats de la phase de définition avec l'entreprise commune;***
- b) ***décrit les tâches d'Eurocontrol et définit ses responsabilités dans la mise en œuvre***

**que la gestion des fonds y associés:**

**du Plan Directeur ATM, telles que:**

*Justification*

*Cet amendement vise à préciser le rôle et les responsabilités d'Eurocontrol dans la "phase de développement".*

Amendement 56

Annexe, article 11, paragraphe 3, alinéa 1

3. Les membres visés à l'article premier paragraphe 2, deuxième et troisième tirets, s'engagent à verser une contribution initiale de 10 millions d'euros minimum dans un délai d'un an à compter de l'acceptation de leur adhésion à l'entreprise commune. ***Ce montant est réduit à 5 millions d'euros pour les membres souscrivant à l'entreprise commune dans les 12 mois de sa constitution.***

3. Les membres visés à l'article premier paragraphe 2, deuxième et troisième tirets, s'engagent à verser une contribution initiale de 10 millions d'euros minimum dans un délai d'un an à compter de l'acceptation de leur adhésion à l'entreprise commune.

*Justification*

*Cette clause de faveur est discriminatoire pour le reste des membres visés à l'article 1er, paragraphe 1, relatif aux membres fondateurs.*

Amendement 57

Annexe, article 11, paragraphe 3, alinéa 2

Dans le cas d'entreprises, souscrivant à titre individuel ou collectif, qui peuvent être qualifiées de petites ou moyennes entreprises au sens de la recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des petites et moyennes entreprises, ce montant est réduit à 250 000 euros quel que soit le moment de leur adhésion.

Dans le cas d'entreprises, souscrivant à titre individuel ou collectif, qui peuvent être qualifiées de petites ou moyennes entreprises au sens de la recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des petites et moyennes entreprises, ce montant est réduit à 250 000 euros quel que soit le moment de leur adhésion. ***Les membres fondateurs peuvent procéder à un échelonnement de ce montant en plusieurs versements, sur une période à déterminer par les parties concernées.***

### *Justification*

*Les PME n'ont pas de disponibilités financières suffisantes pour payer 250 000 euros en une fois. Pour effectuer éventuellement ce versement, les PME ont recours au marché financier, pour obtenir un prêt. La cote de crédit d'une PME étant généralement plus faible que celle d'une grande entreprise, il importe de répartir sa contribution en plusieurs versements, ce qui augmente les possibilités de financement extérieur, réduit la charge financière à court terme et augmente la probabilité de retour à long terme.*

### Amendement 58

Annexe, article 11, paragraphe 5

5. Des contributions en nature sont *possibles*. **Elles** font l'objet d'une évaluation quant à leur valeur et à leur utilité pour la réalisation des missions de l'entreprise commune.

5. Des contributions en nature sont licites. **Elles sont exposées dans les accords prévus à l'article 8 de la présente annexe et** font l'objet d'une évaluation quant à leur valeur et à leur utilité pour la réalisation des missions de l'entreprise commune.

### *Justification*

*Suite à l'amendement à l'article 8, paragraphe 1, de l'annexe.*

### Amendement 59

Annexe, article 17

#### Droits de propriété

L'entreprise commune est propriétaire de tous les biens corporels et incorporels créés ou qui lui sont cédés pour la phase de *mise en œuvre* du projet SESAR.

#### Droits de propriété

L'entreprise commune est propriétaire de tous les biens corporels et incorporels créés **par elle** ou qui lui sont cédés pour la phase de **développement** du projet SESAR **conformément aux accords d'adhésion passés par elle. L'entreprise commune peut accorder des droits d'accès aux connaissances résultant du projet, notamment à ses membres, mais aussi aux États membres de l'Union européenne et/ou Eurocontrol, pour leur utilisation propre, à l'exclusion de tout but commercial..**

### *Justification*

*Cet amendement important mérite d'être examiné avec attention car il expose les règles*

*légales du droit de propriété. Une proposition analogue avait été faite par le groupe de travail du Conseil.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### Historique

En 2004, la législation Ciel unique européen pose la base institutionnelle et réglementaire pour une gestion défragmentée et interopérable du trafic aérien.

Nous sommes maintenant dans la phase d'implémentation du ciel unique et il devient urgent d'adresser le problème du développement des technologies requises.

A cet effet, la Commission européenne a lancé le projet européen de modernisation du contrôle aérien (SESAR), en coopération avec l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) et, en principe, avec le support financier du secteur privé. Cette conformation constitue un partenariat privé-public (PPP) avec une contribution financière tripartite.

L'objectif de SESAR est la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien.

### Pourquoi SESAR est nécessaire?

Les prévisions laissent envisager un doublement voire un triplement du volume du trafic aérien d'ici 2025. Le secteur contribue par ailleurs à hauteur de 220 Mrd d'euro au PIB européen et emploie 3,1 Mio. de personnes.

Les goulots d'étranglement dans les infrastructures de transport aérien, en particulier dans le domaine de la gestion du trafic aérien sont inéluctables. Ceci est d'autant plus vrai que les systèmes ATM actuels sont basés sur des techniques qui datent d'il y a vingt ans, ou même plus. A l'âge des communications via satellites, GALILEO, et le réseau à haut débit, les pilotes et les contrôleurs communiquent toujours par radio.

Le système actuel peut assurer le fonctionnement et la sécurité de la gestion du trafic aérien mais il est évident qu'il approche ses limites. L'infrastructure de gestion du trafic aérien, fragmentée et seulement partiellement interopérable, ne pourra pas faire face aux défis des années à venir: sécurité renforcée, augmentation du trafic, efficacité énergétique et contraintes environnementales. Le besoin d'innovation est pressant.

SESAR, comme le volet technologique du Ciel unique européen, doit :

- adapter le contrôle du trafic aérien aux nouvelles technologies,
- assumer la sécurité et la régularisation des vols,
- organiser les services de navigation aérienne,
- définir les rôles et responsabilités entre les autorités de surveillance et les prestataires de services.



Il s'agit aujourd'hui de mettre à profit les systèmes de navigation par une gestion automatisée en temps réel des trajectoires des aéronefs. Mais, en allant plus loin, le rapporteur insiste sur la nécessité de l'interopérabilité de deux systèmes, SESAR et GALILEO.

Outre l'impact important sur la sécurité, l'impact pour l'environnement est aussi considérable. La Commission estime la réduction de gaz à effet de serre de 4 à 6% par vol.

### **Contenu de SESAR:**

La nouvelle génération de systèmes de gestion du trafic aérien va intégrer des liens complexes entre le sol et l'avion ainsi que des outils automatisés pour les contrôleurs et les pilotes. Le transport aérien étant par essence international, l'implémentation ne peut pas se faire de manière désynchronisée. Avec 60 systèmes différents ATM installés au sol et environ 5000 avions, SESAR sera la législation manquante grâce à laquelle, l'Union européenne peut, avec les instruments législatifs du Ciel unique, synchroniser efficacement l'implémentation de la nouvelle technologie. Nous pouvons souligner que SESAR apporte une valeur ajoutée communautaire, aucun État membre ne pouvant développer un système pareil à lui tout seul.

L'entreprise commune SESAR constitue à ce jour le premier partenariat européen privé-public conduit avec la participation de la Communauté européenne.

Le projet est organisé en trois phases.

La **phase de définition**, lancée en 2005 et qui durera jusqu'en 2007 définit la feuille de route (ATM Master Plan), c'est-à-dire les technologies à développer et les modes d'organisation. Le financement de 60 Mio d'euros est assuré par le budget européen et par Eurocontrol (50/50).

La **phase de développement** (2008-2013) dans laquelle il s'agit de concevoir les systèmes et d'en réaliser les éléments critiques est estimée à environ 300 Mio d'euros par an (1/3 Budget européen, 1/3 Eurocontrol, 1/3 Secteur privé).

La **phase de déploiement** (2014-2020), selon la communication de la Commission, serait financée par le secteur privé et installé à une large échelle en Europe et dans les pays associés.

### **Position du Rapporteur:**

Votre rapporteur tient à rappeler que le respect de ce calendrier revêt une importance déterminante pour la portée du programme.

Les États-Unis travaillent aussi sur un système de gestion du trafic aérien de nouvelle génération. Pour la compétitivité européenne, il est important de préserver notre avance technologique.

La proposition de la Commission relative à la création de l'entreprise commune SESAR laisse néanmoins en suspens quelques problèmes fondamentaux tels que la définition précise des phases, les garanties de la participation financière du secteur privé, les droits de propriété intellectuelle, les conflits d'intérêts potentiels, les statuts de l'entreprise commune et la révision de ceux-ci, la procédure d'accession de nouveaux membres et le droit de vote au sein du conseil d'administration et finalement, l'implication du Parlement européen.

Votre rapporteur considère nécessaire d'apporter des clarifications quant à la **définition des phases**. Les amendements définissent de manière claire les trois phases de la SESAR et limitent l'existence de l'entreprise commune à la deuxième phase. La Commission devra présenter une proposition législative établissant la troisième phase.

Le rapporteur souligne aussi l'importance d'une **clause de révision** de l'objectif, de la gouvernance et de la durée de l'entreprise commune. Vu les problèmes avec la mise en route de GALILEO, il est essentiel de prévenir de tels obstacles.

Pour l'admission de **nouveaux membres** à l'entreprise commune, le rapporteur demande l'approbation du Parlement européen et du Conseil. Etant donné la nature PPP de l'entreprise commune, il importe aussi de fixer des conditions d'accès spécifiques. Il faut garantir que les nouveaux adhérents ont déjà conclu au préalable avec l'Union, un accord dans le domaine du trafic aérien. Ils devront aussi produire de la documentation quant à leur expérience dans le domaine ATM, leur contribution à l'exécution du Master Plan, leur contribution financière et les conflits d'intérêts potentiels.

### Financement :

La première phase du projet étant entièrement financée par l'Union européenne et Eurocontrol, il convient de préciser les modalités de la contribution du secteur privé pour la deuxième phase. La proposition de la Commission relative à la constitution de l'entreprise commune prévoit la participation financière du secteur privé à la phase de développement du programme en instaurant un prélèvement éventuel sur les redevances de navigation aérienne.

Phase	Années	Financement	Acteurs
<b>Définition</b>	2005-2007	<b>60 Mio €:</b> Eurocontrol (30 m€) Communauté (30 m€)	Eurocontrol
<b>Développement</b>	2008-2013	<b>300 Mio € par an:</b> Communauté (100 m€) Eurocontrol (100 m€) Industrie et autres (100 m€)	Entreprise Commune
<b>Déploiement</b>	2014-2020	Industrie	Industrie

(Source COM(2005)0602, p.9)

Ce qui précède montre que l'adhésion d'entreprises privées à l'entreprise commune peut engendrer des **conflits d'intérêts**. Des conflits d'intérêt apparaissent aussi lorsqu'un membre de l'entreprise commune, privé ou public, est en position d'exploiter sa capacité professionnelle ou officielle. Les intérêts des secteurs public et privé diffèrent aussi fondamentalement: Alors que le programme présente essentiellement un intérêt commercial pour le secteur privé, le secteur public doit assumer d'autres objectifs, qui présentent un intérêt général et doit impérativement agir indépendamment d'intérêts industriels ou commerciaux.

L'une des missions essentielles de l'entreprise commune consiste à préparer et à exécuter les appels d'offres nécessaires pour la phase de développement. Afin d'éviter des conflits d'intérêts, les membres de l'entreprise commune doivent être à l'abri des conflits d'intérêts potentiels. À l'issue de la procédure, des contrats spécifiques, définissant les modalités de fond, techniques et financières, seront passés entre l'Entreprise commune et ses membres.

Le rôle d'Eurocontrol, membre fondateur de l'entreprise commune est aussi clarifié. Des accords spécifiques avec l'entreprise commune doivent définir les modalités de partage et l'utilisation des résultats de la phase de définition.

### **Implication du Parlement européen :**

Le rapporteur fait remarquer que la proposition ne fait nulle mention de l'autorité de contrôle budgétaire, alors qu'une grande partie des activités de l'entreprise commune doit être financée par le budget communautaire. Étant donné qu'elle emploiera du personnel et sera tributaire d'un soutien communautaire, il semblerait approprié que l'entreprise commune se conforme aux procédures budgétaires générales de manière que l'on puisse mieux contrôler ses activités et améliorer le suivi des dépenses administratives. Le Parlement européen devrait être consulté sur la nomination du directeur exécutif, sur des changements des statuts, sur le prolongement du financement éventuel de l'entreprise commune et devrait avoir observateur au conseil d'administration.

Étant donné les nombreuses missions importantes du **conseil d'administration**, il convient de mieux balancer les représentations d'après les critères suivants: organismes publics, organisations intergouvernementales, secteur privé. Le droit de vote sera équilibré et pondéré en fonction de la participation financière.

Pour la nomination du **directeur exécutif**, la Commission, après consultation du représentant du Parlement européen, doit présenter au conseil d'administration une liste de trois candidats potentiels. Le mandat, valable cinq ans, est renouvelable pour une période maximale de trois ans.

### **Conclusions:**

- SESAR sera la première entreprise commune basée sur un partenariat public-privé (PPP) et créera dans ce sens un précédent.
- SESAR et GALILEO sont des projets jumeaux avec des objectifs et des retours financiers fixés à moyen et à long terme.
- SESAR et la législation ciel unique pourront garantir de nombreux emplois stables et cette opportunité est un autre argument en faveur de sa réalisation.

## AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES

M. Giles Chichester  
Président  
Commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie  
BRUXELLES

Objet: Base juridique de la proposition de règlement du Conseil relative à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) (COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))<sup>1</sup>

Monsieur le Président,

Par lettre du 26 avril 2006, vous avez saisi la commission des affaires juridiques, conformément à l'article 35, paragraphe 2, du règlement, de l'examen de la validité et de la pertinence de la base juridique de la proposition de la Commission en objet.

La commission des affaires juridiques a examiné la question susmentionnée au cours de sa réunion du 20 avril 2006.

Dans votre lettre, vous précisez ce qui suit:

Par la présente lettre, je sollicite l'avis de la commission des affaires juridiques, conformément à l'article 35 du règlement, au sujet de la pertinence de la base juridique proposée par la Commission pour la proposition relative à SESAR.

Mme Erna Hennicot-Schoepges, rapporteur de la commission ITRE, et M. Philip Bradbourn, rapporteur pour avis de la commission TRAN, ont examiné la pertinence de la base juridique proposée, à savoir *l'article 171 du traité CE* (consultation), et ils contestent le choix de la Commission sur deux points: *l'objectif* et *la finalité*.

La proposition vise un seul objectif: *assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien* (article 1, paragraphe 2). Cet objectif est identique à celui défini dans le règlement (CE) n° 551 du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen<sup>2</sup>. Les quatre règlements relatifs au Ciel unique européen ont pour base juridique l'article 80, paragraphe 2, du traité CE (codécision).

La proposition SESAR et le règlement sur l'espace aérien partagent un objectif dérivé de la modernisation. Il s'agit de *restructurer* l'espace aérien afin de gérer les flux de trafic de

---

<sup>1</sup> Non encore publiée au JO.

<sup>2</sup> Le Ciel unique européen est régi par quatre règlements (CE): les n°s 549/2004 (règlement-cadre), 550/2004 (relatif à la fourniture de services), 551/2004 (règlement sur l'espace aérien) et 552/2004 (concernant l'interopérabilité).

manière plus efficace et plus efficiente. Les deux instruments ne partagent pas la même base juridique: la proposition SESAR est soumise à la consultation alors que le règlement sur l'espace aérien relevait de la codécision.

Deuxièmement, la réalisation de l'objectif général doit se faire en empruntant la *méthode* et les *moyens* retenus pour la proposition relative au programme GALILEO, plus précisément à la mise en œuvre des phases de déploiement et d'exploitation du programme européen de radionavigation par satellite (COM(2004) 0477).

S'agissant de la *méthode*, SESAR comportera les phases suivantes: définition (2005-2007), développement (2008-2013) et déploiement (2014-2020). Le programme GALILEO se caractérise par les trois mêmes phases, mais son calendrier est différent. SESAR fera l'objet de la procédure de consultation alors que GALILEO relève de la codécision.

S'agissant des *moyens*, SESAR fera l'objet d'un financement trilatéral: budget de l'Union, Eurocontrol et secteur privé. GALILEO sera financé sur le budget de l'UE et par le secteur privé. SESAR sera financé sur la ligne du 7<sup>e</sup> programme-cadre (06.06.01) et sur celle des réseaux transeuropéens (06.03.01). La base juridique de GALILEO relève des RTE (article 156 du traité CE) et de la *codécision*, alors que SESAR est soumis à consultation.

Les coordinateurs de la commission ITRE ont estimé à l'unanimité que la commission des affaires juridiques devait être consultée sur la base juridique de la proposition SESAR. La commission a rappelé la position prise de longue date par le PE selon laquelle les droits du Parlement en matière de codécision ne sauraient être compromis par le précédent que risquerait de créer l'acceptation de la base juridique de la proposition SESAR.

### Analyse

#### *Articles pertinents du traité CE*

L'article retenu comme base juridique de la proposition de directive est l'article 171:

#### *Article 171*

*La Communauté peut créer des entreprises communes ou toute autre structure nécessaire à la bonne exécution des programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration communautaires.*

Il convient de noter que le premier alinéa de l'article 172 dispose ce qui suit:

*Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen et du Comité économique et social, arrête les dispositions visées à l'article 171.*

L'article proposé comme base juridique par la commission ITRE est l'article 80, paragraphe 2, qui s'applique à la politique commune des transports:

#### *Article 80*

1. *Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.*

2. *Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, pourra décider si, dans quelle mesure et par quelle procédure des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne.*

*Les dispositions de procédure de l'article 71 s'appliquent.*

Les articles du traité relatifs au RTE sont les suivants (GALILEO se fonde sur l'article 156).

#### *Article 155*

1. *Afin de réaliser les objectifs visés à l'article 154, la Communauté:*

- *établit un ensemble d'orientations couvrant les objectifs, les priorités ainsi que les grandes lignes des actions envisagées dans le domaine des réseaux transeuropéens; ces orientations identifient des projets d'intérêt commun,*

- *met en œuvre toute action qui peut s'avérer nécessaire pour assurer l'interopérabilité des réseaux, en particulier dans le domaine de l'harmonisation des normes techniques,*

- *peut soutenir des projets d'intérêt commun soutenus par les États membres et définis dans le cadre des orientations visées au premier tiret, en particulier sous forme d'études de faisabilité, de garanties d'emprunt ou de bonifications d'intérêts; la Communauté peut également contribuer au financement, dans les États membres, de projets spécifiques en matière d'infrastructure des transports par le biais du Fonds de cohésion créé conformément à l'article 161.*

*L'action de la Communauté tient compte de la viabilité économique potentielle des projets.*

2. *Les États membres coordonnent entre eux, en liaison avec la Commission, les politiques menées au niveau national qui peuvent avoir un impact significatif sur la réalisation des objectifs visés à l'article 154. La Commission peut prendre, en étroite collaboration avec les États membres, toute initiative utile pour promouvoir cette coordination.*

3. *La Communauté peut décider de coopérer avec les pays tiers pour promouvoir des projets d'intérêt commun et assurer l'interopérabilité des réseaux.*

#### *Article 156*

*Les orientations et les autres mesures visées à l'article 155, paragraphe 1, sont arrêtées par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions.*

*Les orientations et projets d'intérêt commun qui concernent le territoire d'un État membre requièrent l'approbation de l'État membre concerné.*

*Généralités concernant la base juridique*

Tous les actes de la Communauté doivent reposer sur une base juridique prévue dans le traité (ou dans un autre acte destiné à mettre en œuvre ce dernier). La base juridique définit la compétence de la Communauté *ratione materiae* et précise les modalités d'exercice de cette compétence, à savoir le/les instrument(s) législatif(s) qui peuvent être utilisés ainsi que la procédure décisionnelle.

Eu égard aux conséquences de la base juridique, le choix de celle-ci est de première importance, en particulier pour le Parlement. En effet, ce choix détermine le rôle que, le cas échéant, le Parlement est appelé à jouer dans le processus législatif. D'après la Cour de justice, le choix de la base juridique n'est pas subjectif mais doit reposer sur des éléments objectifs<sup>1</sup> susceptibles de contrôle juridictionnel<sup>2</sup>, par exemple l'objet et le contenu de la mesure concernée<sup>3</sup>. Cela signifie que la préférence accordée par le Parlement à la codécision plutôt qu'à la consultation ne peut primer sur les éléments tirés de l'analyse de l'objet et du contenu de la mesure proposée.

Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un article général du traité constitue une base juridique suffisante même si la mesure concernée vise aussi, à titre subsidiaire, à atteindre l'objectif visé par un article spécifique du traité<sup>4</sup>.

### *Analyse*

La première question à résoudre est celle de savoir quels sont l'objet et le contenu de la mesure proposée. Cela peut se faire en examinant les considérants et les dispositions du règlement proposé.

Le considérant 1 rappelle simplement les quatre règlements évoqués dans la lettre de la commission ITRE à propos de la création du Ciel unique européen.

Le considérant 2 décrit le projet SESAR, qui a pour objet de moderniser la gestion du trafic aérien en Europe, ce qui constitue le "volet technologique du Ciel unique européen."

Le considérant 3 précise que SESAR "a pour vocation de fédérer et coordonner des activités qui étaient précédemment entreprises de manière éparse et non synchronisée dans la Communauté."

Les considérants 4, 5 et 6 signalent que la phase de définition du projet SESAR est en cours. Elle est effectuée sous la responsabilité d'Eurocontrol et est cofinancée par la Communauté au titre des RTE et par Eurocontrol. La phase de définition sera suivie d'une phase de mise en œuvre en deux étapes: développement et déploiement.

Le considérant 7 précise que les redevances de route peuvent fournir des recettes pour financer des projets.

---

<sup>1</sup> Affaire C-300/89, *Commission contre Conseil* [1991] Recueil I-287, n° 10.

<sup>2</sup> Affaire 45/86, *Commission contre Conseil* [1987] Recueil 1439, n° 5.

<sup>3</sup> Affaire C-377/98, *Pays-Bas contre Parlement européen et Conseil* [2001] Recueil I-7079, n° 27.

<sup>4</sup> Affaire C-377/98, *Pays-Bas contre Parlement européen et Conseil* [2001] Recueil I-7079, n°s 27-28; Affaire C-491/01 *British American Tobacco (Investments) and Imperial Tobacco* [2002] Recueil I-11453, n°s 93-94.

Le considérant 8 signale que l'UE contribuera à la mise en place d'une infrastructure spatiale.

Le considérant 9 fait observer qu'en évitant la duplication des activités de recherche et développement, le projet SESAR n'engendrera pas une augmentation du volume global de la contribution des usagers aériens aux efforts de recherche et développement.

Le considérant 10 indique que suite à l'adhésion de la Communauté européenne à Eurocontrol, un accord-cadre de coopération a été signé pour la mise en œuvre du Ciel unique européenne ainsi que dans les activités de recherche et développement dans le secteur du contrôle du trafic aérien.

Le considérant 11 précise que les contributions des pouvoirs publics pour la phase de mise en œuvre du projet SESAR devraient être complétées par des contributions du secteur privé.

Le considérant 12 signale que compte tenu du nombre d'acteurs qui devront intervenir dans le processus ainsi que des moyens financiers et de l'expertise technique nécessaire, il est impératif de constituer une entité juridique "capable d'assurer une gestion coordonnée des fonds affectés au projet SESAR pendant sa phase de mise en œuvre."

Les considérants 13 et 14 précisent que cette entité doit être considérée comme un organisme international aux fins de la TVA et des droits d'accises et qu'elle bénéficie d'une exemption fiscale en ce qui concerne les impositions et taxes autres que la TVA et les droits d'accises et que les salaires versés à son personnel doivent être exemptés de toute imposition nationale sur le revenu.

Le considérant 15 fait observer que, SESAR étant un projet de recherche et développement justifiant le financement au titre des programmes-cadre communautaires de recherche et développement, il est nécessaire de créer "une entreprise commune au titre de l'article 171 du traité afin de permettre d'accomplir des progrès considérables dans le développement des technologies relatives au système de contrôle aérien en ce qui concerne la phase de développement ((2008-2013))."

Le considérant 16 rappelle que "l'article 4, point g, de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport prévoit la possibilité de financer des actions de recherche et de développement."

Le considérant 17 évoque la principale tâche de l'entreprise commune "qui doit consister à organiser et à coordonner le projet SESAR par l'association de fonds publics et privés en s'appuyant sur des ressources techniques externes, notamment provenant de ses membres et en particulier sur l'expérience d'Eurocontrol."

Le considérant 18 est relatif au siège de l'entreprise commune.

Le considérant 19 est relatif à la représentation au sein de l'entreprise commune des usagers de l'espace aérien étant donné que ces derniers supportent les redevances de route et contribuent ainsi financièrement aux efforts de recherche et développement dans le secteur de la gestion du trafic aérien.



Les considérants 20, 21 et 22 ont trait respectivement aux statuts de l'entreprise commune, à la comitologie et à la date de mise en place de l'entreprise commune, avant la fin de la phase de définition.

S'agissant du dispositif, l'article premier porte sur la constitution de l'entreprise commune. Le paragraphe 2 est relatif à l'objet de celle-ci:

*L'entreprise commune a pour objet d'assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien européen en fédérant les efforts de recherche et de développement dans la Communauté<sup>1</sup>. Elle est responsable notamment de l'exécution des tâches suivantes:*

- organiser et coordonner la mise en œuvre du projet SESAR, conformément au plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe, ci après dénommé "plan", établi par l'agence de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (Eurocontrol) par la mise en commun de fonds publics et privés;
- la mise à jour du "plan" et la vérification de son exécution;
- organiser le travail technique de recherche et développement, de validation et d'étude, à réaliser sous son autorité;
- assurer la supervision des activités pour le développement de produits communs dûment identifiés dans le « plan » et - le cas échéant - de lancer des appels offres spécifiques;

L'article 2 concerne le statut juridique de l'entreprise commune, l'article 3 ses statuts, l'article 4 ses sources de financement et l'article 5 la comitologie. L'article 6 est relatif à l'évaluation et l'article 7 à l'entrée en vigueur du règlement. L'annexe contient les statuts de l'entreprise commune.

### *Conclusion*

Il apparait que l'analyse du rapporteur de la commission ITRE et du rapporteur pour avis de la commission des transports repose sur un malentendu. Il ressort clairement des considérants et de l'article 1, paragraphe 2, que l'objet de la proposition n'est pas d'assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien en Europe, même si la proposition contribuera à la réalisation de cet objectif, mais de mettre en place une entreprise commune chargée de fédérer les efforts de recherche et de développement dans la Communauté. Cela ressort de l'article 1, paragraphe 2, de la proposition ainsi que des missions assignées à l'entreprise commune (voir plus haut).

Cela ressort aussi des considérants. Si les considérants 1 à 11 cernent le contexte du projet SESAR et ses objectifs et précisent qu'il ne devrait pas y avoir révision à la hausse de la contribution des usagers aux efforts de R&D, cela ne se reflète pas dans le dispositif. Par

---

<sup>1</sup> C'est nous qui soulignons.

contre, les dispositions suivantes précisent que l'entreprise commune a pour objet d'assurer la gestion coordonnée des fonds affectés au projet SESAR au cours de la phase de mise en œuvre (considérant 12), de gérer un projet public de recherche d'intérêts européens (considérant 13), de permettre d'accomplir des progrès considérables dans le développement des technologies relatives aux systèmes de contrôle aérien (considérant 15) et d'organiser et de coordonner le projet SESAR par l'association de fonds publics et privés en s'appuyant sur des ressources techniques externes, notamment provenant de ses membres et en particulier sur l'expérience d'Eurocontrol (considérant 17), cela constituant la principale tâche de l'entreprise commune.

S'il est incontestable que l'entreprise commune est souhaitable pour assurer la modernisation du système de gestion du trafic aérien en Europe, il ne s'agit pas là de l'objectif immédiat du règlement proposé pour mettre sur pied l'entreprise commune. La proposition se distingue du règlement n° 551/2004 évoquée dans la lettre du président de la commission ITRE, qui avait pour objet l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien.

Le principal objet de la proposition, au sens de la jurisprudence, consiste à établir une entreprise commune pour l'exécution de la recherche et du développement technologique communautaire (voir notamment considérant 9), rien de plus et rien de moins.

Il s'ensuit que la seule base juridique possible est offerte par l'article 171 (*La Communauté peut créer des entreprises communes ou toute autre structure nécessaire à la bonne exécution des programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration communautaires*), étant donné que c'est la seule disposition du traité CE qui prévoit la mise sur pied d'entreprises communes à des fins de recherche et développement technologique. Le fait que cet article ne prévoit que la consultation du Parlement et pas la codécision est sans pertinence.

Au cours de sa réunion du 20 avril 2006, la commission des affaires juridiques a par conséquent décidé à l'unanimité<sup>1</sup> d'émettre l'avis que l'article 171 du traité CE constitue la base juridique appropriée.

(Formule de politesse et signature)

---

<sup>1</sup> Étaient présents au moment du vote Giuseppe Gargani (président), Andrzej Jan Szejna (vice-président), Katalin Lévai (vice-présidente), Diana Wallis (rapporteur pour avis), Maria Berger, Rosa Díez González, Adeline Hazan (suppléant Nicola Zingaretti), Hans-Peter Mayer, Aloyzas Sakalas et Jaroslav Zvěřina.

20.9.2006

## AVIS DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à l'intention de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

sur la proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)  
(COM(2005)0602) – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS))

Rapporteur pour avis(\*): Philip Bradbourn

(\* ) Coopération renforcée entre commissions - article 47 du règlement

am

### JUSTIFICATION SUCCINCTE

#### Proposition de la Commission

Selon les projections, le trafic aérien en Europe devrait plus que doubler dans les vingt prochaines années, voire tripler dans certaines régions. Le développement d'une infrastructure adéquate de transport aérien est devenu un défi majeur pour l'Europe: la forte croissance du trafic aérien au cours des dernières décennies ne s'est pas accompagnée d'une modernisation substantielle du système de contrôle du trafic aérien.

La législation sur le "ciel unique européen", adoptée en 2004, a réformé en profondeur l'organisation des services de navigation aérienne: les rôles et responsabilités des autorités de surveillance et des prestataires de service ont été clairement définis et des blocs d'espace aérien transfrontaliers ont été établis, ce qui représente une réorganisation majeure du secteur.

La Commission a désormais présenté une proposition relative à un système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien ("SESAR") et à la constitution d'une entreprise commune. SESAR est l'élément technologique du ciel unique européen.

La proposition vise à développer des technologies, modes d'organisation et composants industriels capables d'assurer la sécurité du transport aérien dans les vingt prochaines années. SESAR est avant tout un projet ambitieux de recherche et de développement qui est conçu pour intégrer et coordonner les activités de recherche et de développement. Il permettra d'uniformiser l'équipement du contrôle du trafic aérien dans l'Union européenne. La

Commission entend poursuivre cet objectif dans le cadre d'un partenariat public-privé combinant les ressources pour un objectif commun et elle propose de créer une entreprise commune (article 171 du traité CE).

SESAR comportera trois phases:

1. La phase de définition (2005-2007):

Au cours de cette phase sera réalisé le plan de modernisation de la gestion du trafic aérien en Europe: les différentes étapes technologiques à franchir, les priorités de modernisation et les calendriers de mise en œuvre doivent être définis. Cette phase requiert un budget de 60 millions d'euros, dont la moitié sera fournie par la Communauté sur la base du budget des réseaux transeuropéens de transport. L'autre moitié sera financée par Eurocontrol.

2. La phase de développement (2008-2013):

Au cours de cette phase, les technologies de base qui seront la fondation de la nouvelle génération de systèmes seront développées. Cette phase requiert un financement de 300 millions d'euros par an: 100 millions représentés par des crédits communautaires (cette phase se termine avec le cadre financier 2007-2013), 100 millions d'euros fournis par Eurocontrol et 100 millions par l'industrie. Les crédits communautaires proviendraient des programmes cadres de recherche et de développement et des réseaux transeuropéens.

3. La phase de déploiement (2010-2020):

Cette phase correspondra à l'installation à grande échelle des nouveaux systèmes et à la mise en œuvre généralisée des fonctionnalités qui y sont associées. Au cours de la phase de déploiement, le financement sera entièrement à la charge de l'industrie.

### Commentaires

Votre rapporteur pour avis se félicite en principe de cette proposition de la Commission. SESAR est une composante nécessaire du ciel unique européen. Néanmoins, plusieurs aspects de la proposition de règlement ainsi que des statuts de l'entreprise commune doivent être clarifiés et reformulés.

En premier lieu, il convient de faire observer que l'industrie a exprimé à différentes reprises son adhésion à SESAR, y voyant une approche intégrée de la modernisation du système de gestion du trafic aérien en Europe. Pour que SESAR soit une réussite, il faut faire en sorte que toutes les parties collaborent étroitement et que l'industrie soit dûment associée à toutes les phases. SESAR doit être une initiative industrielle et le secteur privé doit par conséquent pouvoir disposer d'un nombre de voix suffisant au sein du conseil d'administration. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur pour avis suggère de réduire le nombre de voix de la Communauté, et de le limiter à 25% du total. Quant à Eurocontrol, son rôle devrait être reconsidéré: Eurocontrol devrait être membre du conseil d'administration à titre technique/consultatif uniquement.

Ensuite, s'agissant du financement, la Commission propose qu'il soit assuré à raison d'un tiers par des crédits communautaires, d'un autre tiers par des contributions d'Eurocontrol et d'un

dernier tiers par l'industrie au cours de la phase de développement. Votre rapporteur pour avis estime que le financement par les secteurs public et privé devrait être égal pendant cette phase particulière et il dépose un amendement sur ce point. En ce qui concerne la phase de déploiement, la doctrine de la Commission est convaincante: cette phase doit être financée entièrement par l'industrie.

Il conviendrait de renoncer à l'idée d'un prélèvement supplémentaire sur les redevances de navigation aérienne. Votre rapporteur pour avis estime que les redevances supportées par les utilisateurs sont suffisamment élevées. Ces redevances contribueront déjà au financement de SESAR par l'intermédiaire des crédits d'Eurocontrol. Dès lors que la phase de définition serait une réussite, il devrait être possible de trouver les ressources nécessaires dans les secteurs privé et public sans créer un nouveau prélèvement.

Il y a lieu d'ajouter que la base juridique de cette proposition ne va pas sans poser des questions: la Commission a choisi l'article 171 du traité (procédure de consultation) parce que la proposition législative a trait à la constitution d'une entreprise commune. Par ailleurs, la proposition doit assurer la modernisation du système européen de gestion du trafic aérien et est, en tant que telle, étroitement liée à la législation du ciel unique européen, qui ressortit à la codécision. Si la commission des affaires juridiques du Parlement (JURI) n'a pas considéré qu'il y avait des raisons suffisantes de modifier la base juridique pour en venir à la codécision, votre rapporteur pour avis entend examiner plus attentivement cette question en étroite contact Mme Hennicot-Schoepges, rapporteur de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE), qui est compétente au fond.

Enfin, votre rapporteur pour avis propose plusieurs amendements concernant la nomination du directeur exécutif, la possibilité de convoquer des réunions extraordinaires du conseil d'administration et la définition d'une majorité au sein de celui-ci. Compte tenu de l'importance du projet SESAR, il est également proposé de renforcer le rôle du Parlement européen en demandant expressément que la Commission européenne lui soumette tous les trois ans des rapports sur les progrès réalisés.

## AMENDEMENTS

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

Texte proposé par la Commission <sup>1</sup>	Amendements du Parlement
	Amendement 1
	Visa 1
- vu le traité instituant la Communauté	- vu le traité instituant la Communauté

<sup>1</sup> JO C ... / Non encore publié au JO.

européenne, et notamment **son article** 171,

européenne, et notamment **ses articles** 171 **et** 173,

*Justification*

*Conformément à la jurisprudence applicable, à savoir l'arrêt du 26 mars 1987 (affaire 45/86, Commission contre Conseil, rec. 1493), l'arrêt du 11 février 1991 (Commission contre Conseil, arrêt 300/89, rec. I-2867), et l'arrêt du 26 avril 1996 (Parlement contre Conseil, affaire C-271/94, rec. I-1689), cet ajout permet une participation renforcée du Parlement européen à la création, l'élaboration et l'établissement de l'entreprise commune.*

Amendement 2

Considérant 3

(3) Le projet SESAR a pour vocation de fédérer et coordonner des activités qui étaient précédemment entreprises de manière éparse et non synchronisée dans la Communauté.

(3) Le projet SESAR a pour vocation de fédérer et coordonner des activités qui étaient précédemment entreprises de manière éparse et non synchronisée dans la Communauté, **y compris dans ses régions les plus éloignées et ultrapériphériques, visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité.**

*Justification*

*Clarification juridique, conformément au traité.*

Amendement 3

Considérant 7

**(7) Conformément à l'article 15, paragraphe 3 du règlement (CE) n° 550/2004, les redevances de route peuvent fournir des recettes pour financer des projets destinés à soutenir des catégories spécifiques d'usagers de l'espace aérien et/ou de prestataires de services de navigation aérienne afin d'améliorer les infrastructures collectives de navigation aérienne, la fourniture des services de navigation aérienne et l'utilisation de l'espace aérien.**

**supprimé**

*Justification*

*Il y a lieu d'éviter un prélèvement supplémentaire sur les redevances de navigation aérienne.*

*Les redevances supportées par les utilisateurs contribueront déjà au financement du programme par l'intermédiaire d'Eurocontrol. Une phase de définition qui serait une réussite déboucherait sur une programmation économique claire propre à attirer l'investissement privé nécessaire (et le financement public).*

Amendement 4  
Considérant 11

(11) Les contributions des pouvoirs publics pour la phase de mise en œuvre du projet SESAR devraient être complétées par des contributions du secteur privé.

(11) Les contributions des pouvoirs publics pour la phase de mise en œuvre du projet SESAR devraient être complétées par des contributions du secteur privé. ***Au cours de la phase de développement (2008–2013), ces contributions représenteront 50% du budget.***

*Justification*

*SESAR devrait permettre à l'industrie de faire valoir toute son expertise. Mais si SESAR doit être initiative faisant fond sur l'industrie, il faut en tenir également compte dans le financement au cours de la phase de développement.*

Amendement 5  
Considérant 14

(14) Il convient de même que cette entité bénéficie d'une exemption fiscale de la part des états membres en ce qui concerne les impositions et taxes autres que la TVA et les droits d'accises, et que les salaires versés à son personnel soient ***exemptés de toute imposition nationale sur le revenu.***

(14) Il convient de même que cette entité bénéficie d'une exemption fiscale de la part des états membres en ce qui concerne les impositions et taxes autres que la TVA et les droits d'accises, et que les salaires versés à son personnel soient ***alignés sur les conditions d'emploi des autres agents des Communautés européennes.***

*Justification*

*Pour des raisons de cohérence juridique et sociale, il importe de préciser que les salaires devront être conformes aux dispositions du "régime applicable aux autres agents des Communautés européennes".*

Amendement 6  
Considérant 15

(15) SESAR est un projet de recherche et de développement qui justifie le financement au titre des programmes-cadres

(15) SESAR est un projet de recherche et de développement qui justifie le financement au titre des programmes-cadres

communautaires de recherche et de développement. Il est donc nécessaire de créer une entreprise commune, au titre **de l'article** 171 du traité, afin de permettre d'accomplir des progrès considérables dans le développement des technologies relatives aux systèmes de contrôle aérien pour ce qui concerne la phase de développement (2008-2013).

communautaires de recherche et de développement. Il est donc nécessaire de créer une entreprise commune, au titre **des articles** 171 **et** 173 du traité, afin de permettre d'accomplir des progrès considérables dans le développement des technologies relatives aux systèmes de contrôle aérien pour ce qui concerne la phase de développement (2008-2013).

#### *Justification*

*Cet amendement est conforme à la double base juridique proposée, à savoir les articles 171 et 173 du traité CE.*

#### Amendement 7

Considérant 17 bis (nouveau)

***17 bis) Il est souhaitable que le secteur privé soit associé de façon appropriée à toutes les phase, en particulier la phase de développement (2008-2013), afin d'assurer le respect de la responsabilité des participants du secteur privé au cours de la phase de déploiement (2014-2020).***

#### *Justification*

*Les participants peuvent rencontrer des problèmes de responsabilité lorsqu'ils installent un nouveau système s'ils ne sont pas associés de façon appropriée au développement des bases technologiques.*

#### Amendement 8

Article 2, paragraphe 3

3. L'entreprise commune bénéficie d'une exemption de la part des États membres pour les impositions autres que la TVA et les droits d'accise. Elle est notamment exemptée du paiement de droits d'enregistrement et de l'imposition sur les sociétés ou taxes assimilées. Les salaires versés au personnel de l'entreprise commune sont ***exemptés de toute imposition nationale sur le revenu.***

3. L'entreprise commune bénéficie d'une exemption de la part des États membres pour les impositions autres que la TVA et les droits d'accise. Elle est notamment exemptée du paiement de droits d'enregistrement et de l'imposition sur les sociétés ou taxes assimilées. Les salaires versés au personnel de l'entreprise commune ***sont alignés sur les conditions d'emploi des autres agents des Communautés européennes.***



*Justification*

*Pour des raisons de cohérence juridique et sociale, il importe de préciser que les salaires devront être conformes aux dispositions du "régime applicable aux autres agents des Communautés européennes".*

Amendement 9  
Article 4, paragraphe 1, point b)

***b) d'un prélèvement éventuel sur les redevances de navigation aérienne au sens de l'article 15, paragraphe 3, point e), deuxième tiret, du règlement (CE) n° 550/2004. La Commission définit, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 4 du règlement (CE) n° 550/2004 les modalités de perception et d'utilisation de ce prélèvement.*** ***supprimé***

*Justification*

*Il y a lieu d'éviter un prélèvement supplémentaire sur les redevances de navigation aérienne. Les redevances supportées par les utilisateurs contribueront déjà au financement du programme par l'intermédiaire d'Eurocontrol. Une phase de définition qui serait une réussite déboucherait sur une programmation économique claire propre à attirer l'investissement privé nécessaire (et le financement public).*

Amendement 10  
Article 4, paragraphe 2

2. La contribution de la Communauté provient notamment du budget des programmes cadres de recherche et développement ***et des réseaux transeuropéens.*** 2. La contribution de la Communauté provient notamment du budget des programmes cadres de recherche et développement.

*Justification*

*Les réseaux transeuropéens de transport constituent un outil essentiel pour réaliser la stratégie de Lisbonne et les objectifs du livre blanc sur la politique des transports. Le budget adopté pour les RTE-T est déjà insuffisant pour mettre en oeuvre tous les projets prioritaires existants.*

Amendement 11  
Article 6

Tous les trois ans à partir du commencement des activités de l'entreprise commune et à échéance de la durée de l'entreprise commune, la Commission réalise des évaluations sur la mise en œuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'entreprise commune et de ses méthodes de travail.

***Conformément à l'article 173 du traité, à partir du commencement des activités de l'entreprise commune et à échéance de la durée de l'entreprise commune, la Commission réalise des évaluations sur la mise en œuvre du présent règlement, des résultats obtenus par l'entreprise commune et de ses méthodes de travail. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil des rapports sur les résultats de ces évaluations et sur les conclusions à en tirer.***

*Justification*

*L'entreprise commune SESAR est un projet à long terme dans le cadre duquel des évaluations régulières sont indispensables pour identifier le plus rapidement possible les carences et retards. La participation du Parlement à ce processus doit être clairement établie.*

Amendement 12  
Annexe, article 3, paragraphe 1, point f bis) (nouveau)

***f bis) d'un représentant des institutions scientifiques concernées ou de la communauté scientifique concernée, nommé par l'organisation représentative au niveau européen.***

*Justification*

*Cet amendement est justifié par des raisons évidentes de contrôle scientifique.*

Amendement 13  
Annexe, article 4, paragraphe 2

2. ***Les*** membres de l'entreprise commune disposent d'un nombre de voix proportionnel à leur contribution au fonds de l'entreprise commune. Cependant, la Communauté et Eurocontrol disposent chacun d'au moins 30% du nombre total des voix et le représentant des usagers aériens visé au paragraphe 1, point b) de l'article 3, dispose d'au moins 10% du nombre total des

2. ***Sur la base de l'article 4, paragraphe 1, les*** membres de l'entreprise commune disposent d'un nombre de voix proportionnel à leur contribution au fonds de l'entreprise commune. Cependant, la Communauté et Eurocontrol disposent chacun d'au moins 30% du nombre total des voix et le représentant des usagers aériens visé au paragraphe 1, point b) de l'article 3, dispose d'au moins 10% du nombre total des

voix.

**voix, de même que le représentant des fournisseurs des services de navigation visé au paragraphe 1, point c), de l'article 3.**

*Justification*

*Étant donné la tâche importante qui incombe aux représentants des services de navigation, il convient qu'ils disposent au moins au moins de 10 % du nombre total des voix.*

Amendement 14

Annexe, article 4, paragraphe 5 bis (nouveau)

**5 bis. Les décisions relatives à l'adoption du plan directeur de la gestion du trafic aérien et aux modifications respectives requièrent le vote favorable de tous les membres fondateurs. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, de telles décisions ne sont pas prises lorsque les représentants visés à l'article 3, paragraphe 1, points c) à f bis) expriment unanimement leur désaccord.**

*Justification*

*Cet ajout se justifie par la nécessité de garantir la cohérence des décisions quant à la présentation de modifications éventuelles au plan directeur de la gestion du trafic aérien.*

Amendement 15

Annexe, article 5, paragraphe 1, point c)

c) de nommer le directeur exécutif et d'approuver l'organigramme;

c) de nommer le directeur exécutif, **conformément à l'article 6, paragraphe 1,** et d'approuver l'organigramme;

*Justification*

*Clarification juridique conforme aux amendements proposés.*

Amendement 16

Annexe, article 5, paragraphe 2, alinéa 1

Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an. Des réunions extraordinaires ont lieu soit à la demande d'un tiers des membres du conseil d'administration représentant au moins 30 %

Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an. Des réunions extraordinaires ont lieu soit à la demande d'un tiers des membres du conseil d'administration représentant au moins 30 %

des droits de vote, **soit à la demande de la Communauté**, soit à la demande du directeur exécutif.

des droits de vote, soit à la demande du directeur exécutif.

#### *Justification*

*La possibilité de convoquer des réunions extraordinaires à la demande d'un tiers des membres du conseil d'administration devrait être suffisante pour la Communauté. Une clause supplémentaire ne devrait pas être nécessaire.*

#### Amendement 17

##### Annexe, article 6, paragraphe 1

1. Le directeur exécutif est chargé de la gestion journalière de l'entreprise commune et est son représentant légal. Il est nommé par le conseil d'administration, sur proposition de la Commission. Il exerce ses fonctions en toute indépendance.

1. Le directeur exécutif est chargé de la gestion journalière de l'entreprise commune et est son représentant légal. Il est nommé par le conseil d'administration, sur proposition de la Commission, **sur la base des résultats d'un concours public d'admission**. Il exerce ses fonctions en toute indépendance.

#### *Justification*

*Cet ajout vise à renforcer l'ouverture et la transparence totales du processus d'admission, qui doit se fonder sur la recherche du meilleur candidat, compte tenu du mérite des diverses candidatures.*

#### Amendement 18

##### Annexe, article 11, paragraphe 3, alinéa 2

Dans le cas d'entreprises, souscrivant à titre individuel ou collectif, qui peuvent être qualifiées de petites ou moyennes entreprises au sens de la recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des petites et moyennes entreprises, ce montant est réduit à 250 000 euros quel que soit le moment de leur adhésion.

Dans le cas d'entreprises, souscrivant à titre individuel ou collectif, qui peuvent être qualifiées de petites ou moyennes entreprises au sens de la recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des petites et moyennes entreprises, ce montant est réduit à 250 000 euros quel que soit le moment de leur adhésion. **Les membres fondateurs peuvent procéder à un échelonnement de ce montant en plusieurs versements, sur une période déterminée.**

#### *Justification*

*Les PME n'ont pas de disponibilités financières suffisantes pour payer 250 000 euros en une fois. Pour effectuer éventuellement ce versement, les PME ont recours au marché financier,*

*pour obtenir un prêt. La cote de crédit d'une PME étant généralement plus faible que celle d'une grande entreprise, il importe de répartir sa contribution en plusieurs versements, ce qui augmente les possibilités de financement extérieur, réduit la charge financière à court terme et augmente la probabilité de retour à long terme.*

Amendement 19  
Annexe, article 11, paragraphe 6

**6. Le conseil d'administration propose à la Commission le niveau et l'assiette du prélèvement sur les redevances de navigation aérienne visé au paragraphe 1. supprimé**

*Justification*

*Il y a lieu d'éviter un prélèvement supplémentaire sur les redevances de navigation aérienne. Les redevances supportées par les utilisateurs contribueront déjà au financement du programme par l'intermédiaire d'Eurocontrol. Une phase de définition qui serait une réussite déboucherait sur une programmation économique claire propre à attirer l'investissement privé nécessaire (et le financement public).*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)
<b>Références</b>	COM(2005)0602) – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS)
<b>Commission compétente au fond</b>	ITRE
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 24.1.2006
<b>Coopération renforcée – date de l'annonce en séance</b>	24.1.2006
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Philip Bradbourn 6.2.2006
<b>Rapporteur pour avis remplacé</b>	
<b>Examen en commission</b>	20.6.2006      13.9.2006
<b>Date de l'adoption</b>	13.9.2006
<b>Résultat du vote final</b>	+:                      37 -:                      0 0:                      1
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Gabriele Albertini, Margrete Auken, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jörg Leichtfried, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann et Marta Vincenzi
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Zsolt László Becsey, Guy Bono, Helmuth Markov, Willem Schuth et Luis Yañez-Barnuevo García
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Brian Simpson
<b>Observations (données disponibles dans une seule langue)</b>	...

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Proposition de règlement du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)			
<b>Références</b>	COM(2005)0602 – C6-0002/2006 – 2005/0235(CNS)			
<b>Date de la consultation du PE</b>	4.1.2006			
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	ITRE 17.1.2006			
<b>Commission(s) saisie(s) pour avis</b> Date de l'annonce en séance	BUDG 17.1.2006	TRAN 17.1.2006	JURI 17.1.2006	
<b>Avis non émis</b> Date de la décision	BUDG 23.3.2006			
<b>Coopération renforcée</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 18.5.2006			
<b>Rapporteur(s)</b> Date de la nomination	Erna Hennicot-Schoepges 26.1.2006	Philip Bradbourn 6.2.2006		
<b>Rapporteur(s) remplacé(s)</b>				
<b>Procédure simplifiée – date de la décision</b>				
<b>Contestation de la base juridique</b> Date de l'avis JURI	/		JURI 20.4.2006	
<b>Modification de la dotation financière</b> Date de l'avis BUDG				
<b>Consultation du Comité économique et social européen par le PE – date de la décision en séance</b>				
<b>Consultation du Comité des régions par le PE – date de la décision en séance</b>				
<b>Examen en commission</b>	19.4.2006	30.5.2006	11.9.2006	9.10.2006
<b>Date de l'adoption</b>	23.10.2006			
<b>Résultat du vote final</b>	+ : 38 - : 0 0 : 0			
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	John Attard-Montalto, Jan Březina, Jerzy Buzek, Joan Calabuig Rull, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Lena Ek, Nicole Fontaine, Norbert Glante, Umberto Guidoni, Andrés Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Pia Elda Locatelli, Eluned Morgan, Reino Paasilinna, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras, Dominique Vlasto			
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Den Dover, Jan Christian Ehler, Lambert van Nistelrooij, Vittorio Prodi			
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>				

<b>Date du dépôt</b>	27.10.2006
<b>Observations (données disponibles dans une seule langue)</b>	...