

Bruxelles, le 9 juin 2017
(OR. en)

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

**10146/17
ADD 2**

**AVIATION 85
CODEC 1023
IA 105**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	8 juin 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2017) 183 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION - RÉSUMÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2017) 183 final.

p.j.: SWD(2017) 183 final



Brussels, 8.6.2017
SWD(2017) 183 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT
EXECUTIVE SUMMARY OF THE IMPACT ASSESSMENT

Accompanying the document

proposal for a
REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
on safeguarding competition in air transport, repealing Regulation (EC) N° 868/2004

{COM(2017) 289 final}
{SWD(2017) 182 final}

Résumé de l'analyse d'impact
Analyse d'impact sur la révision du règlement (CE) n° 868/2004.
A. Nécessité d'une action
Quel est le problème et pourquoi en est-ce un au niveau de l'UE?
La concurrence mondiale accrue et l'absence, dans la plupart des cas, de règles suffisantes pour une concurrence équitable aux niveaux multilatéral et bilatéral suscitent des inquiétudes quant à des allégations de pratiques discriminatoires et de subventions sélectives dans des pays tiers. Les instruments actuels de l'UE ne permettent pas d'enquêter sur ces pratiques ni de les prévenir.
Quels sont les objectifs à atteindre?
Le principal objectif est de garantir une concurrence équitable entre les transporteurs aériens en protégeant effectivement les transporteurs aériens européens contre les pratiques déloyales des pays tiers et de leurs entités.
Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?
Une modification du règlement (CE) n° 868/2004 ne peut se faire qu'au niveau de l'UE. Un élément central de la proposition de règlement est la possibilité de prendre des mesures en cas de «violation des obligations internationales en vigueur». Des droits à l'égard de pays tiers, en vertu d'accords auxquels l'Union est partie, ne peuvent être exercés séparément par les différents États membres.
B. Les solutions
Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?
A) Scénario de référence: statu quo. B) Efforts internationaux accrus à l'échelon mondial afin d'instaurer un cadre juridique multilatéral pour une concurrence loyale dans le secteur aérien et d'inclure des clauses de concurrence loyale étendues dans les accords de services aériens. C) Modifications majeures du régime prévu par le règlement (CE) n° 868/2004, qui serait remplacé par un nouvel instrument juridique de l'UE global et efficace. D) Remplacement du règlement (CE) n° 868/2004 par un nouvel instrument juridique de l'UE plus efficace, combiné à une intensification des efforts internationaux à l'échelon mondial et à l'inclusion de clauses de concurrence loyale étendues dans les accords de services aériens (option privilégiée).
Quelle est la position des différentes parties prenantes? Qui soutient quelle option?
Le Conseil, le Parlement européen, plusieurs transporteurs aériens et organisations professionnelles de l'Union sont favorables à un remplacement du règlement (CE) n° 868/2004 par un instrument plus efficace.
C. Incidences de l'option privilégiée
Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?
L'option privilégiée D devrait avoir l'impact positif le plus fort. La valeur ajoutée d'une action combinée de l'UE à tous les niveaux devrait bénéficier au secteur aérien de l'UE en augmentant les recettes. Elle devrait également contribuer à la croissance de l'emploi chez les transporteurs aériens de l'Union, dans les aéroports et dans les secteurs connexes.
Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?
Les coûts induits par la gestion des plaintes et les négociations diplomatiques devraient être compensés par les effets positifs sur le secteur aérien de l'UE et l'économie de l'UE.
Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?
Pas d'impact général significatif sur les PME, impact positif sur la compétitivité des compagnies aériennes de l'UE.
Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?
Non.
Y aura-t-il d'autres incidences notables?
À long terme, préserver la concurrence devrait garantir le caractère abordable et la qualité des services aériens.
Proportionnalité?
L'option privilégiée n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis.
D. Suivi
Quand la législation sera-t-elle réexaminée?
Une évaluation sera effectuée cinq ans après l'entrée en vigueur des nouvelles règles.