

Bruxelles, le 16 mai 2018  
(OR. en)

8224/18

---

---

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

---

---

**AVIATION 65  
CODEC 610**

## **RAPPORT**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	ST 7743/18 AVIATION 58 CODEC 483
N° doc. Cion:	ST 10146/17 AVIATION 85 CODEC 1023
Objet:	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 - Orientation générale

---

### **1. INTRODUCTION**

Le 8 juin 2017, la Commission a adopté la proposition visée en objet ainsi que sa communication intitulée "Une stratégie de l'aviation pour l'Europe". Dans ladite communication, la Commission a annoncé son intention d'évaluer l'efficacité du règlement (CE) n° 868/2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne, en vue de le réviser ou de le remplacer par un instrument plus efficace qui permettrait de garantir des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs et de préserver ainsi la connectivité en provenance et à destination de l'Union.

## 2. CONTENU DE LA PROPOSITION

Le principal objectif de la proposition est d'assurer une concurrence loyale entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers, en vue de maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité.

La proposition prévoit des règles de procédure communes, à savoir:

- les deux objectifs possibles de l'enquête (ayant trait soit à la violation des obligations internationales en vigueur - ce que l'on appelle la "violation", soit aux pratiques adoptées par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers et qui entravent la concurrence et causent un préjudice ou une menace de préjudice aux transporteurs aériens de l'Union - ce que l'on appelle le "préjudice");
- les conditions dans lesquelles l'existence d'un préjudice ou d'une menace de préjudice peut être constatée;
- les règles régissant l'ouverture et la conduite des enquêtes;
- les conditions dans lesquelles la Commission peut décider ou refuser d'ouvrir une enquête;
- le droit de la Commission de demander toutes les informations qu'elle estime nécessaires pour mener l'enquête et pour vérifier l'exactitude des renseignements qu'elle a reçus ou collectés;
- les conclusions possibles de l'enquête, à savoir l'adoption ou non de mesures de réparation.

### 3. TRAVAUX AU SEIN DU PARLEMENT EUROPEEN

Le Parlement européen a plaidé en faveur de la révision du règlement (CE) n° 868/2004 dans un certain nombre de résolutions, en particulier celles du 2 juillet 2013, du 9 septembre 2015, du 11 novembre 2015 et du 16 février 2017. Dans sa résolution du 11 novembre 2015 sur l'aviation, le PE a souligné que le règlement (CE) n° 868/2004 s'était avéré inadéquat et inefficace et a invité la Commission à le réviser. Dans sa récente résolution du 16 février 2017 sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe, le PE a salué la proposition de la Commission de réviser le règlement (CE) n° 868/2004 pour lutter contre les pratiques déloyales actuelles, mais il a également souligné que "ni une tendance inadmissible au protectionnisme ni, en soi, les mesures qui assurent des conditions de concurrence équitables ne peuvent garantir la compétitivité du secteur de l'aviation européen".

La proposition législative a été confiée à la commission des transports et du tourisme (TRAN) qui a désigné Markus Pieper (PPE, Allemagne) comme rapporteur. La Commission des affaires économiques et monétaires a désigné Ramon Tremosa I Balcells comme rapporteur pour avis.

Le 11 janvier 2018, le rapporteur a présenté son projet de rapport à la commission. Le projet de rapport soutient la proposition de la Commission européenne, mais introduit quelques modifications afin notamment de donner plus de priorité à la recherche de solutions au niveau bilatéral, d'impliquer davantage le Parlement européen dans le processus de consultation, ou de mettre davantage l'accent sur le critère de connectivité dans les enquêtes. Le 20 février, les membres de la commission ont débattu des modifications apportées au rapport, et ils adopté le projet de rapport le 20 mars 2018.

### 1. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES DU CONSEIL

La Commission a présenté pour la première fois la nouvelle proposition visant à préserver la concurrence et son analyse d'impact au groupe "Aviation" le 14 juin 2017, à la fin de la présidence maltaise.

Au cours de la présidence estonienne, deux réunions du groupe ont été entièrement consacrées à l'examen approfondi de l'analyse d'impact (ci-après "AI"). Un certain nombre de délégations ont indiqué qu'elles partageaient l'appréciation de la situation énoncée par la Commission et qu'elles approuvaient les conclusions de l'AI (AT, BE, DE, FR, NL et RO). D'autres délégations (CZ, EL, FI, HU, IE, IT, LT, LV, MT, PL, PT, SE, SK, SI et UK), tout en partageant les objectifs fixés par la Commission, ont exprimé leurs préoccupations quant aux lacunes potentielles affectant l'AI et se sont interrogées sur la nécessité d'aborder au niveau de l'Union la question de la concurrence équitable.

Le 6 octobre 2017, CZ, CY, EL, HU, IE, FI, LV, MT, PL, PT et SK ont présenté une déclaration écrite conjointe au Coreper mettant en lumière leurs préoccupations à l'égard de certains domaines pour lesquels l'AI ne prenait pas suffisamment en considération les répercussions de la proposition (document 12937/17).

Par ailleurs, le 9 novembre 2017, plusieurs États membres ont soumis un document contenant des questions adressées au Service juridique du Conseil concernant la proposition (WK 12682/2017). Le Service juridique a fourni des réponses orales à certaines de ces questions lors de la réunion du groupe du 17 novembre 2017.

Sur la base du rapport de la présidence estonienne sur l'état des travaux, la présidence bulgare a poursuivi avec intensité les travaux sur ce dossier et les questions restantes ont fait l'objet d'une réponse orale du Service juridique le 18 janvier 2018. Toutefois, le groupe et le Conseil TTE du 5 décembre 2017 ayant demandé au Service juridique de répondre également par écrit à leurs questions, ce dernier a diffusé, le 7 février 2018, une contribution consacrée aux questions posées par les délégations (document 5990/18).

La texte de compromis figurant dans le rapport de la présidence estonienne sur l'état des travaux comportait un nouvel article sur le *champ d'application*, de nouvelles définitions de la *menace de préjudice* et des *États membres concernés*, un nouvel article sur *l'intérêt de l'Union*, un rôle accru des *États membres* concernés dans l'enquête et tout au long de la procédure, un nouveau texte pour l'article 7 relatif à la *non-coopération*, un *délai* plus court pour l'enquête de la Commission ainsi que des clarifications quant au recours potentiel aux *droits de trafic en tant que mesures de réparation*.

Cependant, plusieurs questions importantes nécessitaient un travail plus approfondi et la recherche d'un compromis. C'est pourquoi, en vue de rapprocher les vues divergentes des délégations, la présidence bulgare a proposé un nouveau texte contenant des *exemples concrets d'une éventuelle discrimination* à l'encontre des transporteurs aériens de l'Union et des compromis concernant la *suspension de l'enquête* par la Commission ou la *clôture de l'enquête* sans adoption de mesures de réparation.

Afin de prendre en compte les préoccupations exprimées par plusieurs États membres au sujet, notamment, des intérêts des consommateurs et des niveaux élevés de connectivité dans l'Union, le considérant 15 et l'article 4 *bis* ("*Intérêt de l'Union*") ont été renforcés afin d'inclure une analyse économique de la Commission fondée sur un questionnaire rempli par les parties intéressées, précisant ainsi un critère important intervenant dans la décision de la Commission de clôturer l'enquête sans adopter des mesures de réparation.

Afin que la même procédure relative à la conclusion de l'enquête s'applique aux accords tant globaux que bilatéraux de transport aérien, la présidence bulgare a également proposé la *suppression de l'article 10*, qui s'applique spécifiquement à la *violation d'obligations internationales* établies sur la base d'un accord global de transport aérien ou d'une disposition d'un accord commercial au niveau de l'Union. Par conséquent, quelle que soit la nature de l'accord de transport aérien, l'enquête de la Commission devrait, avant de proposer l'adoption de mesures de réparation, confirmer l'existence d'un préjudice, d'une pratique faussant la concurrence et d'un lien de cause à effet entre le préjudice et la pratique en question.

En ce qui concerne le *champ d'application du règlement*, certaines délégations considèrent que, si les paragraphes 2 *bis* et 2 *ter* de l'article 1<sup>er</sup> complètent utilement le texte de la proposition de la Commission, leur nouveau libellé est toutefois trop large et elles proposent de le limiter aux itinéraires ou aux marchés entre deux villes. Elles font valoir à ce propos qu'il ne peut y avoir de pratiques de concurrence déloyale que s'il existe d'abord une concurrence directe entre transporteurs aériens, que ce soit sur des itinéraires directs ou indirects (comprenant des points intermédiaires). D'autres délégations jugent cette proposition trop restrictive. Elles insistent sur le fait qu'il devrait être possible d'enquêter sur toutes les pratiques déloyales, quel que soit leur lien avec un itinéraire particulier, étant donné que certaines pratiques pourraient avoir un effet de réseau. En outre, elles soulignent également que restreindre le champ d'application aux marchés entre deux villes signifierait en revenir au champ d'application du règlement (CE) n° 868/2004 (article 3, point d)) actuellement en vigueur, qui est une des raisons pour lesquelles ce règlement n'a pas pu être appliqué dans la pratique.

À titre de compromis, la présidence propose un nouveau considérant 9 *bis* qui précise que la Commission devra adapter le *champ d'application de son enquête* au contexte pertinent, à savoir un itinéraire entre deux villes ou le réseau tout entier, selon le cas. Par ailleurs, l'article 3, paragraphe 1, point iii), prévoit qu'une enquête ne peut être lancée que lorsqu'un lien de causalité a été établi entre la pratique déloyale présumée et le préjudice sur la base de la concurrence existant sur le marché concerné.

À l'issue de la réunion du groupe "Aviation" du 30 avril 2018, les principales questions en suspens étaient les suivantes:

### **1. Suspension de l'enquête**

Dès l'adoption de la proposition de la Commission, l'une des préoccupations majeures de plusieurs États membres a porté sur le risque de conflit entre l'enquête de la Commission et les accords bilatéraux de transport aérien conclus par les États membres. Ces États membres plaident avec force pour que les États membres soient autorisés à tenter de trouver une solution aux pratiques déloyales en recourant aux mécanismes de règlement des différends prévus dans les accords bilatéraux de transport aérien, et que la Commission ne puisse lancer son enquête qu'une fois que ces mécanismes sont épuisés sans résultat.

Cependant, d'autres États membres ont un avis différent. Ils estiment qu'une enquête et un règlement de différend bilatéral sont deux procédures distinctes menées en vertu de systèmes juridiques différents et que dès lors, d'un point de vue juridique, rien n'empêche qu'elles soient menées en parallèle, ce que le Service juridique du Conseil a confirmé dans sa contribution. En outre, afin d'assurer la cohérence au niveau de l'Union d'un point de vue politique, le considérant 13 précise que la Commission doit être pleinement informée des négociations bilatérales menées par les États membres, afin qu'elle puisse en tenir compte et assurer la cohérence entre les deux procédures.

En conclusion, si certains États membres s'inquiètent des procédures parallèles et de l'effet que l'enquête pourrait avoir sur leurs relations bilatérales avec le pays tiers concerné et sur la connectivité, d'autres considèrent que la Commission devrait être autorisée à enquêter afin de renforcer la position et l'influence de l'Union sur les transporteurs aériens des pays tiers concernés. Afin de rapprocher les positions divergentes évoquées ci-dessus, la présidence propose un compromis à l'article 4, paragraphe 2 *bis*, qui prévoit que l'enquête peut être suspendue pendant douze mois à la demande de tous les États membres concernés, afin de donner aux États membres la possibilité de chercher des solutions sur une base exclusivement bilatérale.

Certains États membres proposent de supprimer le délai de douze mois et d'aligner le délai de suspension de l'enquête sur celui qui est fixé dans la procédure de règlement de différends prévue par l'accord bilatéral concerné. Cependant, comme de nombreux accords bilatéraux dans le domaine de l'aviation ne prévoient pas de délais, par souci de sécurité juridique le texte de compromis de la présidence propose de maintenir le délai de suspension de douze mois.

Un certain nombre de délégations considère également que l'État membre qui a conclu l'accord bilatéral en cause devrait avoir le droit de bloquer l'enquête de sa propre initiative, faisant valoir que d'autres États membres - bien qu'ils puissent être affectés par la pratique déloyale - ne devraient pas avoir le droit de remettre en question les obligations de l'État membre qui a conclu l'accord bilatéral avec le pays tiers en cause. D'autres États membres s'opposent à ce veto unilatéral pour plusieurs raisons:

- b) d'un point de vue juridique, rien n'empêche un État membre de poursuivre ses négociations bilatérales parallèlement aux enquêtes de la Commission;
- c) les États membres jouissent de droits égaux et certains États peuvent être affectés plus sérieusement par la pratique déloyale que l'État membre qui a conclu l'accord bilatéral en cause;
- d) le règlement prévoit des sauvegardes qui garantissent la cohérence entre les négociations bilatérales des États membres et l'enquête de la Commission, et le fait d'associer les États membres à l'adoption d'éventuelles mesures de réparation à l'issue de l'enquête.

Par conséquent, le texte de la présidence bulgare propose de maintenir le compromis figurant à l'article 4, paragraphe 2 bis, qui permet la suspension de l'enquête de la Commission pour une durée de douze mois à la demande de *tous* les États membres concernés, afin de donner d'abord aux États membres la possibilité de négocier exclusivement sur une base bilatérale avec le pays tiers concerné.

## 2. Menace de préjudice

Plusieurs États membres s'opposent à la proposition de la Commission concernant la définition de la "menace de préjudice". Ils font valoir que la notion de "menace de préjudice" est trop large, difficile à déterminer, et source d'incertitude juridique. C'est pourquoi ils demandent qu'elle soit supprimée dans l'ensemble de la proposition. Ils expriment également des préoccupations quant à la manière dont ce concept peut être appliqué concrètement et rappellent que, par le passé, ce concept a été utilisé dans d'autres domaines à des fins protectionnistes.

D'autres délégations sont d'avis contraire, soulignant que la proposition se trouverait considérablement affaiblie si la notion de "menace de préjudice" devait être supprimée. Elles avancent qu'il existe des cas où une mesure protectionniste sera certainement imposée aux transporteurs aériens de l'Union, que ce n'est qu'une question de temps avant que ces mesures ne commencent à s'appliquer, et que dans ce type de cas, une enquête serait pleinement justifiée même si aucun préjudice ne s'était encore produit. Attendre que la menace se traduise par un préjudice réel pourrait causer un préjudice irréversible qui aurait pu être évité si une enquête avait été lancée à l'avance. Ces délégations mettent en outre l'accent sur le fait que la notion de "menace de préjudice" est déjà bien établie et largement répandue dans d'autres domaines politiques (comme le commerce et la concurrence), tant au niveau de l'Union que dans la législation de plusieurs États membres.

Par ailleurs, elles soulignent que le texte de compromis impose déjà l'obligation de *démontrer* la menace de préjudice sur la base d'éléments de preuve clairs, ce qui permet d'éviter le risque d'abus.

Afin de répondre aux préoccupations évoquées ci-dessus, la présidence estonienne avait introduit un nouveau paragraphe 1 *bis* à l'article 1<sup>er</sup>, proposant que des mesures de réparation ne pourraient être imposées que sur la base d'un préjudice réel causé aux transporteurs aériens de l'Union. En outre, des enquêtes pourraient être lancées sur la base d'une plainte, mais des mesures de réparation ne pourraient être proposées qu'en cas de préjudice réel.

Bien que les délégations aient accueilli favorablement le texte de compromis proposé dans le rapport de la présidence estonienne sur l'état des travaux, ce texte n'a pas permis de résoudre leurs préoccupations. Le groupe de délégations plaidant pour la suppression de la notion de "menace de préjudice" a par ailleurs avancé que, contrairement au commerce, l'aviation ne constituait pas un domaine d'action exclusif de l'Union, et que les situations différentes dans les États membres compliquaient considérablement les conséquences possibles d'une enquête. C'est pourquoi ces délégations ont insisté sur le fait que toute enquête devait être lancée sur la base d'éléments de preuve très clairs et de limites bien définies, et que la notion de "menace de préjudice" ne garantissait nullement ces conditions préalables.

Par conséquent, le texte de compromis proposé par la présidence bulgare avant la réunion du Coreper du 4 mai suggérait de supprimer la notion de "menace de préjudice", dans le cadre du compromis global sur l'orientation générale relative à la proposition.

### **3. Rôle et intervention des États membres au cours des différentes phases de l'enquête**

La proposition de la Commission prévoit que la Commission adopte des actes d'exécution pour l'adoption et le réexamen de mesures de réparation. Toutefois, étant donné les conséquences potentielles déjà mentionnées sur la connectivité régionale ou sur les relations, sur un plan général, avec les pays tiers concernés, plusieurs États membres ont souligné qu'il était important d'avoir la maîtrise de l'adoption et du réexamen de toute mesure de réparation. Pour ces raisons, ils insistent pour que l'adoption de mesures de réparation doive se faire par la voie d'une décision du Conseil. Il peut être utile de rappeler que, conformément à l'article 291 du TFUE, les décisions du Conseil ne peuvent être adoptées que dans des cas dûment justifiés et un considérant doit fournir des explications détaillées à ce titre.

Pour les mêmes raisons, certaines de ces délégations proposent également que les ouvertures d'enquête se fassent suivant une procédure de comité (procédure d'examen) afin de garantir la participation des États membres dans les décisions d'ouverture d'enquête.

Cependant, d'autres États membres sont opposés à ces idées. Ils estiment que le texte de compromis de la présidence fournit suffisamment de garanties pour faire face aux problèmes susmentionnés. Les États membres seront informés de l'existence de plaintes. La Commission vérifiera si elles sont fondées et si une enquête se justifie et elle examinera également si l'ouverture d'une enquête serait contraire aux intérêts de l'Union. Si la Commission lance une enquête, les États membres auront la possibilité de demander la suspension de l'enquête pour un certain temps, afin d'avoir la possibilité, par une action bilatérale, de tenter et de trouver une solution à la pratique discriminatoire.

Aussi ces délégations allèguent-elles que l'adoption d'une décision du Conseil ne ferait que compliquer les procédures et pourrait même rendre les États membres vulnérables aux pressions politiques des pays tiers concernés. En outre, en ce qui concerne l'adoption, la révision ou l'abrogation de mesures de réparation – dans la mesure où, à cet égard, la proposition de la Commission prévoit un acte d'exécution – la procédure d'examen garantit déjà la participation directe des États membres.

En guise de compromis, la présidence BG propose de maintenir l'adoption des mesures de réparation par la voie d'un acte d'exécution de la Commission en ce qui concerne les obligations financières, et par la voie d'une décision du Conseil en ce qui concerne toute mesure de réparation d'ordre opérationnel. Par ailleurs, les droits de trafic sont explicitement exclus du champ des mesures de réparation envisageables.

Le texte de compromis de la présidence BG a été débattu au Coreper lors de sa réunion du 4 mai 2018 et il a reçu un large soutien des États membres. Une grande majorité des délégations ont pris la parole pour saluer les progrès significatifs accomplis sur ce dossier et pour souligner le délicat équilibre de la proposition de compromis qui, même s'il n'est pas tout à fait satisfaisant pour toutes les délégations, parvient à concilier les intérêts divergents des États membres dans une seule position commune du Conseil. En conséquence, le Coreper a marqué son accord sur le texte de projet d'orientation générale qui a été proposé par la présidence BG.

La Commission réserve entièrement sa position sur l'intégralité de la proposition de compromis, en attendant l'issue des négociations avec le Parlement européen.

DK, MT et UK ont émis une réserve d'examen parlementaire sur la proposition.

## 2. CONCLUSIONS

À la lumière de ce qui précède, le Conseil est invité, lors de sa session du 7 juin 2018, à examiner le texte figurant en annexe au présent rapport et à adopter une orientation générale sur la proposition.

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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100,  
paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

<sup>1</sup> JO C du , p. .

<sup>2</sup> JO C du , p. .

- (1) L'aviation joue un rôle essentiel dans l'économie de l'Union. Elle est un puissant moteur pour la croissance économique, l'emploi, le commerce et la mobilité. Au cours des dernières décennies, la croissance des services de transport aérien a contribué de manière significative à améliorer la connectivité au sein de l'Union et avec les pays tiers et a été un important moteur de l'économie de l'Union dans son ensemble.
- (2) Les transporteurs aériens de l'Union sont au cœur d'un réseau mondial qui relie l'Europe en interne et avec le reste du monde. Ils devraient être en mesure de concurrencer les transporteurs aériens des pays tiers dans un contexte de concurrence ouverte et loyale entre tous les transporteurs aériens. Cela contribuerait à maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité de l'Union.
- (3) La concurrence loyale constitue un important principe général de l'exploitation de services de transport aérien international. Ce principe est notamment reconnu par la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la "convention de Chicago"), dont le préambule reconnaît la nécessité pour les services de transport aérien international de reposer sur l'*"égalité des chances"*. L'article 44 de la convention de Chicago précise également que l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après l'"OACI") devrait avoir pour objectif de favoriser le développement du transport aérien international de manière à *"assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international"* et à *"éviter la discrimination entre États contractants"*.
- (4) Le principe de concurrence loyale est bien établi dans l'Union, où les pratiques visant à fausser le marché sont soumises au droit de l'Union existant, qui garantit l'égalité des chances et des conditions de concurrence équitables pour tous les transporteurs aériens, européens et non européens, opérant dans l'Union.
- (5) Toutefois, en dépit des efforts constants de certains pays tiers et de l'Union, les principes de concurrence loyale n'ont pas encore été définis au moyen de règles multilatérales spécifiques, notamment dans le cadre de l'OACI ou de l'Organisation mondiale du commerce (ci-après l'"OMC"), dont le champ d'application exclut, dans une large mesure, les services de transport aérien<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Accord de Marrakech, annexe 1B de l'accord général sur le commerce des services (AGCS), annexe sur les services de transport aérien.

- (6) Les efforts devraient par conséquent être renforcés dans le cadre de l'OACI et de l'OMC afin de soutenir activement l'élaboration de règles internationales garantissant des conditions de concurrence équitables entre tous les transporteurs aériens.
- (7) La concurrence loyale entre les transporteurs aériens devrait de préférence être prévue dans les accords de transport aérien ou de services aériens conclus avec les pays tiers. Toutefois, la plupart des accords de transport aérien ou de services aériens conclus entre l'Union ou ses États membres ou les deux à la fois, d'une part, et des pays tiers, d'autre part, ne prévoient pas, à ce jour, de règles correspondantes. Les efforts devraient donc être intensifiés en vue de négocier l'inclusion de clauses de concurrence loyale dans les accords de transport aérien ou de services aériens existants et futurs conclus avec des pays tiers.
- (8) Une concurrence équitable entre les transporteurs aériens peut également être assurée grâce à une législation appropriée de l'Union, telle que le règlement (CEE) n° 95/93<sup>4</sup> du Conseil et la directive 96/97/CE du Conseil<sup>5</sup>. Dans la mesure où une concurrence équitable suppose la protection des transporteurs aériens de l'Union européenne contre certaines pratiques adoptées par des pays tiers ou des transporteurs de pays tiers, cette question est actuellement traitée dans le règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>6</sup>. Toutefois, le règlement (CE) n° 868/2004 s'est révélé insuffisamment efficace pour atteindre son objectif général sous-jacent relatif à la concurrence loyale, en particulier à cause de certaines de ses dispositions relatives, notamment, à la définition des pratiques concernées, autres que les subventions, et des exigences relatives à l'ouverture et à la conduite des enquêtes. En outre, le règlement (CE) n° 868/2004 ne prévoit pas de procédure interne spécifique à l'Union en cas d'infraction aux obligations qui sont contenues dans les accords de transport aérien ou de services aériens auxquels l'Union est partie, et qui visent à garantir une concurrence loyale. Compte tenu du nombre et de l'importance des modifications qui seraient nécessaires pour combler ces lacunes, il y a lieu de remplacer le règlement (CE) n° 868/2004 par un nouvel acte.

---

<sup>4</sup> Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

<sup>5</sup> Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

<sup>6</sup> Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 162 du 30.4.2004, p. 1).

- (8 bis) La discrimination peut comprendre les situations dans lesquelles un transporteur aérien de l'Union fait l'objet d'une différence de traitement sans justification objective, notamment en ce qui concerne les prix et l'accès aux services d'assistance en escale, les infrastructures aéroportuaires, les services de navigation aérienne, l'attribution des créneaux horaires, les procédures administratives, par exemple l'octroi de visas pour le personnel d'un transporteur étranger, les modalités de vente et de distribution des services aériens ou tout autre problème lié à la conduite des affaires, notamment des procédures de dédouanement contraignantes.
- (9) Des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives dans la législation demeurent nécessaires afin de maintenir des conditions propices à un niveau élevé de connectivité de l'Union et de garantir une concurrence équitable avec les transporteurs aériens des pays tiers. À cette fin, il convient de conférer à la Commission le pouvoir de mener des enquêtes et de prendre des mesures le cas échéant. De telles mesures devraient être disponibles soit lorsque les obligations imposées par un accord auquel l'Union est partie sont violées, soit lorsque des pratiques faussant la concurrence causent un préjudice important à des transporteurs aériens de l'Union.
- (9 bis) Au cours de l'enquête, la Commission devrait examiner les pratiques faussant la concurrence en tenant compte du contexte pertinent. Eu égard à la diversité des pratiques possibles, il se peut, dans certains cas, que la pratique et ses effets soient limités aux activités de transport aérien assurées sur un itinéraire entre deux villes, alors que dans d'autres cas, il pourra être utile d'examiner la pratique et ses effets sur le réseau de transport aérien dans une perspective plus large.
- (10) Lorsque l'Union est partie à un accord de transport aérien ou de services aériens avec un pays tiers, la violation des obligations internationales qui y sont prévues devrait être traitée par l'Union, notamment par l'application de la clause de concurrence loyale lorsqu'elle existe et, le cas échéant, par le mécanisme de règlement des différends.
- (11) Afin de permettre à la Commission d'être correctement informée des éventuels éléments justifiant l'ouverture d'une enquête, tout État membre, transporteur de l'Union ou association de transporteurs aériens de l'Union devrait pouvoir déposer une plainte.

- (12) Il importe de veiller à ce que l'enquête puisse s'étendre à l'éventail le plus large possible d'éléments pertinents. À cet effet, et sous réserve de l'accord du pays tiers et de l'entité du pays tiers en question, la Commission devrait être habilitée à procéder à des enquêtes dans les pays tiers. Pour les mêmes raisons et dans le même but, les États membres devraient être tenus de soutenir la Commission au mieux de leurs possibilités. La Commission devrait conclure l'enquête sur la base des meilleures données disponibles.
- (13) Lorsque l'enquête menée par la Commission concerne des opérations couvertes par un accord de transport aérien ou de services aériens conclu avec un pays tiers auquel l'Union n'est pas partie, il convient de veiller à ce que la Commission agisse en pleine connaissance de toute procédure envisagée ou suivie par l'État membre concerné en vertu d'un tel accord et se rapportant à la situation faisant l'objet de l'enquête de la Commission. Par conséquent, les États membres devraient être tenus d'informer la Commission en conséquence. Dans ce cas, les États membres devraient avoir la possibilité de demander à la Commission de suspendre son enquête et de lutter contre les pratiques faussant la concurrence en recourant exclusivement aux mécanismes de règlement de différends figurant dans les accords de transport aérien ou de services aériens qu'ils ont conclus avec un pays tiers, auxquels l'Union n'est pas partie.
- (14) Il est nécessaire de définir les conditions dans lesquelles la procédure doit se conclure, avec ou sans imposition de mesures de réparation.
- (15) Une procédure ne devrait pas être ouverte ou devrait être close sans imposer les mesures de réparation prévues par le présent règlement lorsque l'adoption de ces mesures irait à l'encontre des intérêts de l'Union, une attention particulière devant être accordée à leur incidence sur d'autres personnes, notamment les consommateurs ou les entreprises de l'Union, ainsi qu'à l'existence de niveaux élevés de connectivité dans l'ensemble de l'Union. Lors de l'évaluation de l'intérêt de l'Union, il convient d'accorder une attention particulière à la situation des États membres dont la connectivité avec le reste du monde dépend exclusivement ou significativement du transport aérien, et la cohérence avec les autres domaines d'action de l'Union devrait être assurée. Les procédures devraient également être closes sans imposition de mesures lorsque les conditions justifiant ces mesures ne sont pas ou plus remplies.

- (16) [...].
- (17) Les conclusions en matière de préjudice envers le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés devraient refléter une évaluation réaliste de la situation et devraient dès lors se fonder sur tous les facteurs pertinents, notamment ceux se rapportant à la situation du ou des transporteurs et à la situation générale du marché du transport aérien affecté.
- (18) Pour des raisons d'efficacité administrative et dans la perspective d'une éventuelle clôture de la procédure sans imposition de mesures, il devrait être possible de suspendre la procédure lorsque le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a pris des mesures décisives pour éliminer les pratiques faussant la concurrence ou le préjudice qui en résulte.
- (19) Les mesures de réparation à l'égard des pratiques faussant la concurrence visent à compenser le préjudice que ces pratiques causent. Elles devraient donc prendre la forme d'obligations financières ou d'autres mesures qui, représentant une valeur pécuniaire mesurable, permettent d'obtenir le même effet. Afin de respecter le principe de proportionnalité, les mesures, quelle que soit leur nature, devraient se limiter à ce qui est nécessaire pour compenser le préjudice constaté.

(19 *bis*) L'aviation demeure, dans une large mesure, fondée sur des accords bilatéraux de transport aérien conclus entre des États membres et des pays tiers, par lesquels les parties s'accordent mutuellement des droits de trafic. Pour l'heure, l'Union n'a pas encore exercé sa compétence partagée en matière de droits de trafic et, dans les cas où l'Union et les États membres ont conclu un accord global de transport aérien avec un pays tiers, les États membres peuvent accorder, de manière bilatérale, des droits de trafic supplémentaires allant au-delà de ce qui est prévu dans l'accord. L'adoption de mesures de réparation est susceptible d'avoir une incidence sur les principes qui sous-tendent la relation bilatérale entre les États membres et les pays tiers dans le domaine de l'aviation, en particulier lorsqu'aucun accord global de transport aérien n'est en vigueur. Le fait de conférer des compétences d'exécution au Conseil dans ce domaine sensible devrait permettre d'associer plus étroitement les États membres à l'adoption de mesures de réparation opérationnelles et de tenir pleinement compte des éventuelles conséquences négatives sur les relations bilatérales avec les pays tiers au niveau des États membres. En outre, la connectivité aérienne et la disponibilité des routes sont avant tout des biens publics, et il existe une corrélation bien établie entre la connectivité et les performances économiques en termes d'emplois et de croissance. Par conséquent, la connectivité est directement liée aux intérêts nationaux vitaux des États membres et aux performances économiques à l'échelon tant local que national. L'éventuelle diminution de connectivité aérienne susceptible de résulter de l'adoption de mesures de réparation opérationnelles à l'encontre d'opérateurs aériens de pays tiers en cas de concurrence déloyale pourrait avoir [...] une incidence sur l'environnement économique au sens large, au niveau régional et national, et sur les perspectives économiques existant pour les industries et les entreprises locales, ainsi que pour les consommateurs et les citoyens. C'est surtout le cas dans les régions et les États membres qui sont moins bien connectés ou dont les connexions avec les autres régions et États membres sont particulièrement dépendantes de l'aviation. Le fait de conférer au Conseil la compétence d'exécution lui permettant d'adopter des mesures de réparation opérationnelles devrait assurer une plus grande participation des États membres à l'adoption de mesures de réparation et la pleine prise en compte de leurs conséquences au niveau local et national.

- (20) En vertu du même principe, les mesures de réparation applicables aux pratiques faussant la concurrence ne devraient rester en vigueur qu'aussi longtemps que, et dans la mesure où, cela est nécessaire eu égard à ladite pratique et au préjudice qu'elle entraîne. Par conséquent, un réexamen devrait être prévu lorsque les circonstances le justifient.
- (21) Les situations examinées en vertu du présent règlement et leur impact potentiel sur les États membres peuvent varier selon les circonstances. Les mesures de réparation peuvent donc s'appliquer, selon le cas, à un ou plusieurs États membres ou être limitées à une zone géographique spécifique.
- (22) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup>.
- (23) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la protection efficace, identique pour tous les transporteurs de l'Union et fondée sur des critères et des procédures uniformes, contre le préjudice envers un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union en raison de pratiques faussant la concurrence, adoptées par des pays tiers ou des entités de pays tiers, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, mais peut l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé au même article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (24) Le présent règlement remplace le règlement (CE) n° 868/2004, qui doit donc être abrogé,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

---

<sup>7</sup> Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

## CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier*

##### **Objet**

1. Le présent règlement établit des règles relatives à la conduite d'enquêtes par la Commission concernant des pratiques faussant la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers et qui causent un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union.
  
- 1 *bis*. Le présent règlement établit également des règles relatives à l'adoption de mesures de réparation par le Conseil, applicables dans les cas où des pratiques faussant la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et les transporteurs aériens de pays tiers ont causé un préjudice à des transporteurs aériens de l'Union.
  
2. [...]
  
- 2 *bis*. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions de l'article 12 du règlement (CEE) n° 95/93 et de l'article 20 de la directive 96/67/CE.

#### Article 2

##### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) "transporteur aérien", un transporteur aérien au sens du règlement (UE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup>;

---

<sup>8</sup> Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

- b) "service de transport aérien", un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux ou en vertu d'une location, des passagers, du fret ou du courrier;
- c) [...];
- d) "partie intéressée", toute personne physique ou morale ou tout organisme officiel, doté ou non de sa propre personnalité juridique, qui est susceptible d'avoir un intérêt significatif aux résultats de la procédure;
- e) "entité d'un pays tiers", toute personne physique ou morale, poursuivant ou non un but lucratif, ou bien tout organisme officiel, doté ou non de la personnalité juridique, qui est placé sous la juridiction d'un pays tiers, contrôlé ou non par les pouvoirs publics d'un pays tiers, et participant directement ou indirectement à la prestation de services de transport aérien ou de services connexes ou à la fourniture d'infrastructures ou de services utilisés pour fournir des services de transport aérien ou des services connexes;
- f) "pratiques faussant la concurrence", les discriminations et les subventions;
- g) "discrimination", tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne les livraisons de biens et les prestations de services, y compris les services publics, employés pour l'exploitation de services de transport aérien, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services (notamment les pratiques relatives à la navigation aérienne ou aux installations et services aéroportuaires, le carburant, les services d'assistance en escale, la sécurité, les systèmes informatisés de réservation, la répartition des créneaux horaires, les redevances, ainsi que l'utilisation d'autres installations ou services utilisés pour l'exploitation de services de transport aérien);

- h) "subvention", une contribution financière:
- i) accordée par un gouvernement ou par un autre organisme public d'un pays tiers sous l'une des formes suivantes:
- 1) une pratique d'un gouvernement ou de tout autre organisme public impliquant un transfert direct de fonds ou des transferts directs potentiels de fonds ou de passifs (subventions, prêts, participations au capital social, garanties de prêts, compensation des pertes opérationnelles ou compensation des charges financières imposées par les autorités publiques);
  - 2) des recettes d'un gouvernement ou de tout autre organisme public normalement exigibles qui sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple, traitement fiscal préférentiel ou incitations fiscales telles que les crédits d'impôt);
  - 3) un gouvernement ou tout autre organisme public, y compris des entreprises sous contrôle public, qui fournissent des biens ou des services, ou achètent des biens ou des services;
  - 4) les pouvoirs publics ou un autre organisme public qui font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points 1), 2) et 3), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
- ii) conférant un avantage;
- iii) limitée, en droit ou en fait, à une entité ou une entreprise ou un groupe d'entités ou d'entreprises relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention;
- i) "transporteur aérien de l'Union", un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, octroyée par un État membre conformément au règlement (CE) n° 1008/2008.

i *bis*) "État membre concerné",

- a) l'État membre qui a accordé la licence d'exploitation au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'Union concerné(s), conformément au règlement (CE) n° 1008/2008;
- b) [...];
- c) l'État membre dont l'accord de transport aérien, l'accord de services aérien ou tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien conclu avec le pays tiers concerné régit les activités du ou des transporteurs aériens de l'Union concernés;
- d) [...].

i *ter*) "transporteur aérien de l'Union concerné", le transporteur aérien qui subirait un préjudice visé à l'article 3, paragraphe 1, point ii).

**CHAPITRE II**  
**DISPOSITIONS COMMUNES RELATIVES À LA PROCÉDURE**

Article 3

**Ouverture de la procédure**

1. Une enquête est ouverte à la suite d'une plainte écrite introduite par un État membre, un transporteur aérien de l'Union ou une association de transporteurs aériens de l'Union, ou à l'initiative de la Commission, s'il existe une preuve *prima facie* de l'existence de toutes les conditions suivantes:
  - i) d'une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers;
  - ii) d'un préjudice pour un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union;
  - iii) d'un lien de causalité entre la pratique en cause et le prétendu préjudice.
2. [...]
- 2 *bis*. Lorsqu'elle reçoit une plainte en application du paragraphe 1, la Commission en informe tous les États membres.
3. La Commission doit examiner l'exactitude et l'adéquation des éléments qui sont fournis dans la plainte ou qui sont à la disposition de la Commission, afin de déterminer s'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête, conformément au paragraphe 1.
4. La Commission décide de ne pas procéder à l'ouverture d'une enquête lorsque l'adoption des mesures prévues à l'article 13 irait à l'encontre de l'intérêt de l'Union ou lorsque la Commission estime que les éléments avancés dans la plainte ne soulèvent pas un problème systémique et n'ont pas d'impact notable sur un ou plusieurs transporteurs aériens de l'Union.

5. Lorsque les éléments de preuve sont insuffisants aux fins de l'application du paragraphe 1, la Commission en informe le plaignant dans un délai de 60 jours à compter de la date à laquelle la plainte a été déposée. Le plaignant dispose de 30 jours pour fournir des éléments de preuve supplémentaires. Si le plaignant ne s'exécute pas dans ce délai, la Commission peut décider de ne pas ouvrir l'enquête.
6. La Commission décide de l'ouverture d'une enquête conformément au paragraphe 1, dans un délai maximum de six mois à compter de l'introduction de la plainte.
- 6 bis. Lorsqu'elle décide de ne pas ouvrir l'enquête, la Commission en informe le plaignant et tous les États membres, en leur indiquant les motifs de la décision prise en ce sens.
7. Sous réserve du paragraphe 4, lorsque la Commission estime qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une enquête, elle:
  - a) ouvre la procédure et en informe les États membres;
  - b) publie un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*; l'avis annonce l'ouverture de l'enquête, indique le champ d'application de l'enquête, le pays tiers ou l'entité d'un pays tiers qui a prétendument été impliqué dans des pratiques faussant la concurrence et le prétendu préjudice, ainsi que le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés, et il précise le délai dans lequel les parties intéressées peuvent se faire connaître, présenter leur point de vue par écrit, soumettre des informations ou demander à être entendues par la Commission;
  - c) informe officiellement les représentants du pays tiers et l'entité du pays tiers en question de l'ouverture de l'enquête;
  - d) informe le plaignant et le comité visé à l'article 15 de l'ouverture de l'enquête.

8. Lorsque la plainte est retirée avant l'ouverture de l'enquête, elle est considérée comme n'ayant pas été déposée. Cette disposition est sans préjudice du droit de la Commission de procéder à l'ouverture d'une enquête de sa propre initiative conformément au paragraphe 1.

#### *Article 4*

#### **Enquête**

1. La Commission commence une enquête à la suite de l'ouverture de la procédure.
  2. L'enquête vise à déterminer si une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé un préjudice au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'Union concerné(s).
- 2.0 La Commission suspend l'enquête si elle décide qu'elle luttera contre la pratique faussant la concurrence en recourant exclusivement à la procédure de règlement des différends applicable aux accords de transport aérien ou de services aériens auxquels l'Union est partie ou à tout autre accord comportant des dispositions relatives aux services de transport aérien auxquels l'Union est partie. La Commission informe les États membres de la suspension de l'enquête. La Commission reprend l'enquête dans chacun des cas suivants:
- a) le résultat de la procédure de règlement des différends visée au présent paragraphe est favorable à l'Union et n'a pas été mis en œuvre correctement et promptement par le pays tiers;
  - b) la procédure de règlement des différends n'a pas été engagée dans un délai de trois mois à compter de la date de notification visée au paragraphe 2.0;
  - c) la Commission parvient à la conclusion que la pratique faussant la concurrence n'a pas été éliminée dans un délai de douze mois à compter de la date de suspension de l'enquête.

2 bis. La Commission suspend l'enquête si tous les États membres concernés ont informé la Commission, dans un délai de 15 jours ouvrables à compter de la date de la notification de l'ouverture de l'enquête, de leur intention de lutter contre la pratique faussant la concurrence en recourant exclusivement à la procédure de règlement des différends applicable aux accords de transport aérien, aux accords de services aériens, ou à tout autre accord comportant des dispositions relatives à des services de transport aérien qu'ils ont conclu avec le pays tiers concerné.

La Commission reprend l'enquête dans chacun des cas suivants:

- a) l'État membre ou les États membres concernés informent la Commission que le résultat de la procédure de règlement des différends prévue au paragraphe 2 bis n'a pas été mis en œuvre correctement et promptement;
  - b) l'État membre ou les États membres concernés n'ont pas engagé la procédure de règlement des différends dans un délai de trois mois à compter de la date de notification visée au paragraphe 2 bis;
  - c) l'État membre ou les États membres concernés demandent à la Commission de reprendre l'enquête;
  - d) la Commission parvient à la conclusion que la pratique faussant la concurrence n'a pas été éliminée dans un délai de douze mois à compter de la date de la notification par l'État membre ou les États membres concernés visée au paragraphe 2 bis.
3. La Commission demande toutes les informations qu'elle juge nécessaires pour mener l'enquête et vérifie l'exactitude des informations qu'elle a reçues ou collectées auprès des transporteurs aériens de l'Union concernés, ou auprès du pays tiers ou de l'entité du pays tiers en question.
  4. La Commission peut demander à l'État membre ou aux États membres concernés de l'aider dans son enquête. Sur demande, les États membres concernés prennent les mesures nécessaires pour aider la Commission dans l'enquête en lui fournissant les informations pertinentes disponibles.
  5. En cas de besoin, la Commission peut procéder à des enquêtes sur le territoire du pays tiers concerné, pour autant que le gouvernement de ce pays et l'entité du pays tiers en question aient été officiellement informés et aient donné leur consentement.

6. Les parties qui se sont fait connaître dans les délais fixés dans l'avis d'ouverture sont entendues si elles ont introduit une demande démontrant qu'elles sont effectivement une partie intéressée.
  7. Les plaignants, les parties intéressées, les États membres et les représentants du pays tiers ou de l'entité du pays tiers en question peuvent consulter toutes les informations mises à la disposition de la Commission, à l'exception des documents internes qui sont à l'usage de la Commission et des administrations de l'Union et de l'État membre ou des États membres concernés, pour autant que ces informations ne soient pas confidentielles au sens de l'article 6 et pour autant qu'ils aient adressé une demande écrite à la Commission.
- 7 bis.* La Commission clôt l'enquête sans adopter de mesures de réparations, conformément à l'article 12, lorsqu'elle parvient à la conclusion que la pratique faussant la concurrence a été éliminée.

*Article 4 bis*

**Intérêt de l'Union**

1. Il convient, afin de déterminer s'il est de l'intérêt de l'Union que des mesures soient prises, d'apprécier tous les intérêts en jeu, pertinents dans la situation donnée et pris dans leur ensemble, en accordant la priorité aux intérêts des consommateurs et à la connectivité. Dans le cadre de cet examen, il convient d'accorder une attention particulière à la nécessité d'éliminer les pratiques faussant la concurrence.
2. L'intérêt de l'Union est évalué par la Commission sur la base d'un questionnaire envoyé aux parties intéressées, ainsi que d'une analyse économique effectuée par la Commission. Lors de l'évaluation, il est tenu compte notamment des facteurs énoncés à l'article 11, paragraphe 1. L'examen de l'intérêt de l'Union en vertu du présent article en application de l'article [...] 12 ne peut intervenir que si les parties intéressées ont eu la possibilité de faire connaître leur point de vue conformément à l'article 4, paragraphe 6.
3. Pour déterminer l'intérêt de l'Union, la Commission examine les informations communiquées par les parties intéressées qui se sont fait connaître, ont présenté leur point de vue par écrit sur la base du questionnaire visé au paragraphe 2, ont fourni des informations ou ont demandé à être entendues par la Commission conformément à l'article 3, paragraphe 7, point b).
4. Les parties intéressées visées au paragraphe 3 peuvent demander que les faits et les considérations sur lesquels les décisions seront vraisemblablement fondées soient mis à leur disposition. Ces informations sont mises à disposition dans toute la mesure du possible et conformément à l'article 6, et sans préjudice de toute décision ultérieure prise par la Commission.
5. Les informations ne sont prises en considération que lorsqu'elles sont étayées par des éléments de preuve concrets qui fondent leur validité.
6. L'analyse économique visée au paragraphe 2 est transmise au Conseil pour information.

## Article 5

### Coopération avec les États membres

1. [...]
2. Si l'État membre concerné a l'intention de recourir aux procédures de règlement des différends figurant dans un accord de transport aérien ou de services aériens conclu avec le pays tiers concerné et n'a pas notifié à la Commission son intention d'y recourir exclusivement, conformément à l'article 4, paragraphe 2 *bis*, cet État membre informe la Commission, sans retard injustifié, de son intention.
3. L'État membre concerné visé au paragraphe 2 informe également la Commission de toutes les réunions pertinentes prévues dans le cadre de l'accord de transport aérien ou de services aériens **ou de toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans tout éventuel autre accord** conclu avec le pays tiers concerné afin de discuter de la question faisant l'objet de l'enquête. L'État membre concerné communique à la Commission l'ordre du jour et toutes les informations utiles qui lui permettront de bien comprendre les sujets abordés à ces réunions.
4. L'État membre concerné tient la Commission informée de la conduite de toute procédure visée au paragraphe 2 et peut, le cas échéant, inviter la Commission à participer à ces procédures. La Commission peut demander à l'État membre concerné de lui fournir des informations supplémentaires.

## *Article 6*

### **Confidentialité**

1. Toute information de nature confidentielle (il peut notamment s'agir, mais pas exclusivement, d'informations dont la divulgation avantagerait de façon notable un concurrent ou aurait un effet défavorable notable pour la personne qui a fourni l'information ou pour celle auprès de qui elle l'a obtenue) ou qui serait fournie à titre confidentiel par des parties à une enquête est, sur exposé de raisons valables, traitée comme telle par les autorités.
2. Les parties intéressées qui fournissent des informations confidentielles sont tenues d'en donner des résumés non confidentiels. Ces résumés doivent être suffisamment détaillés pour permettre de comprendre raisonnablement la substance des informations communiquées à titre confidentiel. Dans des circonstances exceptionnelles, les parties intéressées peuvent indiquer que les informations confidentielles ne peuvent pas être résumées. Dans ces circonstances, les raisons pour lesquelles un résumé ne peut être fourni sont exposées.
3. Les informations reçues en application du présent règlement ne peuvent être utilisées que dans le but pour lequel elles ont été demandées. Cette disposition n'exclut pas l'utilisation des informations reçues dans le cadre d'une enquête aux fins de l'ouverture d'une autre enquête conformément au présent règlement.
4. La Commission et les États membres, y compris leurs agents, ne divulguent pas, sauf autorisation expresse de la partie qui les aura fournies, les informations à caractère confidentiel qu'ils ont reçues en application du présent règlement, ou celles qui sont fournies à titre confidentiel par une partie à une enquête. Les informations échangées entre la Commission et les États membres ou les documents internes préparés par les autorités de l'Union ou des États membres ne sont pas divulgués, sauf si leur divulgation est expressément prévue par le présent règlement.

5. Lorsqu'il apparaît qu'une demande de traitement confidentiel n'est pas justifiée et si celui qui a fourni l'information ne veut ni la rendre publique ni en autoriser la divulgation en termes généraux ou sous forme de résumé, il peut ne pas être tenu compte de l'information en question.
  6. Le présent article ne s'oppose pas à la communication, par les autorités de l'Union, d'informations générales, notamment des motifs sur lesquels les décisions prises en vertu du présent règlement sont fondées, ni à la communication des éléments de preuve sur lesquels les autorités de l'Union s'appuient, dans la mesure nécessaire à la justification de ces motifs lors de procédures en justice. Une telle communication tient compte de l'intérêt légitime des parties intéressées à ce que leurs secrets d'affaires ou d'État ne soient pas révélés.
- 6 bis. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité appropriée des informations pertinentes pour l'application du présent règlement.

#### *Article 7*

#### **Non-coopération**

1. Lorsqu'une partie intéressée, un pays tiers ou une entité d'un pays tiers en question refuse l'accès aux informations nécessaires ou ne les fournit pas dans les délais prévus par le présent règlement ou encore fait obstacle de façon significative à l'enquête, des conclusions préliminaires ou finales, positives ou négatives, peuvent être établies sur la base des données disponibles.  
  
S'il est constaté qu'une partie intéressée, un pays tiers ou une entité d'un pays tiers a fourni des informations fausses ou trompeuses, celles-ci ne sont pas prises en considération.
2. Lorsque les informations présentées par une partie intéressée, un pays tiers ou une entité d'un pays tiers en question ne sont pas les meilleures à tous égards, elles ne doivent pas pour autant être ignorées, à condition que les insuffisances éventuelles ne rendent pas excessivement difficile l'établissement de conclusions raisonnablement correctes, que les informations soient fournies en temps utile, qu'elles soient contrôlables et que la partie ait agi au mieux de ses possibilités.

3. Si des éléments de preuve ou des renseignements ne sont pas acceptés, la partie qui les a communiqués est informée immédiatement des raisons de leur rejet et a la possibilité de fournir des explications complémentaires dans le délai fixé. Si ces explications ne sont pas jugées satisfaisantes, les raisons du rejet des éléments de preuve ou des renseignements en question sont communiquées et indiquées dans les conclusions rendues publiques.
4. [...]

#### *Article 8*

#### **Publicité**

1. Le pays tiers, l'entité du pays tiers et le transporteur aérien du pays tiers en question, de même que le plaignant, les parties intéressées, les États membres et le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés, sont informés des faits et des considérations essentiels sur la base desquels il est prévu d'adopter des mesures de réparation ou de clore des procédures sans adopter de mesures de réparation, au plus tard un mois avant que le comité visé à l'article 15 ne soit saisi conformément à l'article 12, paragraphe 2, ou à l'article 13, paragraphe 1, ou un mois avant que la Commission ne transmette sa proposition visée à l'article 13, paragraphe 1 *bis*, au Conseil.
2. L'information ne fait pas obstacle à toute décision ultérieure qui peut être prise par la Commission. Lorsque la Commission prévoit de fonder une telle décision sur des faits et arguments complémentaires ou différents, ces derniers doivent être communiqués dès que possible.
3. Les observations complémentaires fournies après la communication ne peuvent être prises en considération que si elles sont reçues dans un délai que la Commission fixe dans chaque cas en tenant dûment compte de l'urgence de l'affaire, mais qui ne peut être inférieur à quatorze jours. Une période plus courte peut être fixée si une information finale complémentaire doit être donnée.

## *Article 9*

### **Durée de la procédure et suspension**

1. [...].

1 *bis*. La procédure est menée à bien dans un délai de dix-huit mois maximum. La période nécessaire aux fins de la procédure peut être prolongée dans des cas dûment justifiés. En cas de suspension de l'enquête, comme prévu à l'article 4, paragraphes 2.0 et 2 bis, cette période de suspension n'est pas prise en compte dans la durée de la procédure.

2. [...]

3. La Commission suspend la procédure lorsque le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a pris des mesures décisives pour supprimer [...]

a) [...];

b) la pratique faussant la concurrence ou le préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés.

4. Si, après un délai raisonnable, il n'a pas été mis fin à la pratique faussant la concurrence, ou au préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés, la Commission peut reprendre la procédure.

**CHAPITRE III**  
**VIOLATION DES OBLIGATIONS INTERNATIONALES EN VIGUEUR**

*Article 10*

**Conclusion de la procédure**

[...]

**CHAPITRE IV**  
**PRATIQUES FAUSSANT LA CONCURRENCE**

*Article 11*

**Détermination du préjudice**

1. Aux fins du présent chapitre, la constatation d'un préjudice repose sur des éléments de preuve et tient compte des facteurs pertinents, en particulier:
  - a) la situation du ou des transporteurs aériens de l'Union concernés, notamment en ce qui concerne des aspects tels que la fréquence des services, l'utilisation des capacités, l'effet de réseau, les ventes, la part de marché, les profits, le rendement du capital, l'investissement et l'emploi;
  - b) la situation générale sur le ou les marchés de services de transport aérien concernés, notamment en ce qui concerne le niveau des tarifs, la capacité et la fréquence des services de transport aérien ou l'utilisation du réseau.

Lorsque le préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés est causé par des facteurs autres que la pratique faussant la concurrence, ceux-ci ne sont pas attribués à la pratique en cours d'examen et ne sont pas pris en compte.

2. [...]

3. La Commission choisit une période d'enquête durant laquelle le préjudice a prétendument été causé et analyse les éléments de preuve pertinents au cours de cette période.
4. [...]

#### *Article 12*

#### **Clôture de la procédure sans mesures de réparation**

1. À moins qu'elle ne décide de poursuivre l'enquête de sa propre initiative, la Commission clôt l'enquête sans que des mesures de réparation soient adoptées lorsque la plainte est retirée.
2. La Commission clôt, au moyen d'actes d'exécution, l'enquête menée au titre de l'article 4 sans que des mesures de réparation soient adoptées lorsque:
  - a) la Commission conclut que l'une au moins des situations suivantes n'est pas établie:
    - i) l'existence d'une pratique faussant la concurrence, adoptée par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers;
    - ii) l'existence d'un préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés;
    - iii) l'existence d'un lien de cause à effet entre le préjudice et la pratique en question;
  - b) la Commission conclut que l'adoption de mesures de réparation en application de l'article 13 irait à l'encontre des intérêts de l'Union;
  - c) le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a mis fin à la pratique faussant la concurrence;
  - d) le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question a mis fin au préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

3. La décision de clore l'enquête conformément au paragraphe 2 est dûment motivée et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

### *Article 13*

#### **Mesures de réparation**

1. Sans préjudice de l'article 12, la Commission adopte, au moyen d'actes d'exécution, les mesures de réparation visées au paragraphe 2, point a), si l'enquête menée au titre de l'article 4 conclut qu'une pratique faussant la concurrence, mise en place par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé un préjudice au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'Union concerné(s).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

- 1 bis.* Sans préjudice de l'article 12, le Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, adopte, au moyen d'actes d'exécution, les mesures de réparation opérationnelles visées au paragraphe 2, point b), si l'enquête menée au titre de l'article 4 conclut qu'une pratique faussant la concurrence, mise en place par un pays tiers ou une entité d'un pays tiers, a causé un préjudice au(x) transporteur(s) aérien(s) de l'Union concerné(s).

*1 ter)* Les mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 1 bis ne doivent pas amener l'Union ou l'État ou les États membres concernés à enfreindre des accords de transport aérien ou de services de transport aérien ou toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans un accord commercial conclu avec le pays tiers concerné.

2. Les mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 1 bis sont imposées au(x) transporteur(s) aérien(s) d'un pays tiers ayant tiré profit de la pratique faussant la concurrence; elles peuvent revêtir la forme suivante:
  - a) obligations financières;
  - b) toute mesure opérationnelle de valeur équivalente ou moindre, telle que la suspension de concessions, de services dus ou d'autres droits du transporteur aérien du pays tiers.

3. Les mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 1 bis n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour compenser le préjudice pour le ou les transporteurs aériens de l'Union concernés.

3 *ter*) Les mesures de réparation ne consistent pas en une suspension ou en une limitation des droits de trafic octroyés par un État membre à un pays tiers dans le cadre d'un accord de transport aérien, d'un accord de services aériens ou de toute disposition sur les services de transport aérien contenue dans tout autre accord conclu avec ce pays tiers.

4. [...]

5. La décision de clore l'enquête par l'adoption de mesures de réparation visées aux paragraphes 1 et 1 *bis* est dûment motivée et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### *Article 14*

#### **Réexamen de mesures de réparation**

1. Les mesures de réparation visées à l'article 13 restent en vigueur uniquement aussi longtemps que, et dans la mesure où, cela est nécessaire eu égard à la persistance de la pratique faussant la concurrence et du préjudice qui en résulte. À cette fin, la procédure de réexamen prévue aux paragraphes 2, 3 et 4 s'applique. La Commission fournit régulièrement au Conseil un rapport écrit sur l'efficacité et l'incidence des mesures de réparation.

2. Lorsque les circonstances le justifient, la nécessité de continuer à imposer des mesures de réparation sous leur forme initiale peut être réexaminée, à l'initiative de la Commission ou du plaignant ou sur demande motivée par l'État ou les États membres concernés, le pays tiers ou l'entité du pays tiers en question.

3. Au cours de ce réexamen, la Commission évalue la persistance de la pratique faussant la concurrence, du préjudice et du lien de causalité entre la pratique et le préjudice.

4. La Commission abroge, modifie ou maintient, comme il convient, au moyen d'actes d'exécution, les mesures de réparation prévues à l'article 13, paragraphe 2 *bis*. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 15, paragraphe 2.

4 *bis*. Sur la base d'une proposition de la Commission, le Conseil abroge, modifie ou maintient, comme il convient, au moyen d'actes d'exécution, les mesures de réparation prévues à l'article 13, paragraphe 2 *ter*.

**CHAPITRE V**  
**DISPOSITIONS FINALES**

*Article 15*

**Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

*Article 16*

**Abrogation**

Le règlement (CE) n° 868/2004 est abrogé. Les références au règlement abrogé s'entendent comme faites au présent règlement.

*Article 17*

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles,

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*