

COM(2021) 157 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 13 avril 2021

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 13 avril 2021

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de décision du Conseil relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

Bruxelles, le 9 avril 2021
(OR. en)

7666/21

**Dossier interinstitutionnel:
2021/0083(NLE)**

**AVIATION 69
RELEX 280
OC 7**

NOTE DE TRANSMISSION

| | |
|--------------------|--|
| Origine: | Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice |
| Date de réception: | 8 avril 2021 |
| Destinataire: | Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne |
| N° doc. Cion: | COM(2021) 157 final |
| Objet: | Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part |

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 157 final.

p.j.: COM(2021) 157 final



Bruxelles, le 8.4.2021
COM(2021) 157 final

2021/0083 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Comme le Conseil l'y avait autorisée le 7 juin 2016, la Commission a négocié l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar (ci-après le «Qatar»), d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part.

Il existe des services aériens entre l'Union et le Qatar, actuellement exploités sur la base d'accords bilatéraux conclus entre différents États membres et le Qatar.

L'un des éléments de la politique extérieure de l'Union en matière de transport aérien consiste à négocier des accords globaux relatifs aux services aériens lorsque la valeur ajoutée et les avantages économiques de ces accords ont été démontrés. L'accord vise notamment:

- la garantie d'une concurrence loyale, l'absence de discrimination, la transparence et des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques;
- l'ouverture progressive du marché en ce qui concerne l'accès aux routes et aux capacités;
- le renforcement de la connectivité, au bénéfice des consommateurs et de l'économie.

• Contexte général

Les directives de négociation fixent l'objectif général de négocier un accord global relatif au transport aérien en vue d'assurer l'ouverture progressive et réciproque de l'accès au marché, de renforcer la coopération et la convergence en matière de réglementation et de garantir une concurrence loyale et la transparence.

Conformément aux directives de négociation, un projet d'accord avec le Qatar a été paraphé par les deux parties le 4 mars 2019.

• Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

La conclusion d'un accord sur le transport aérien au niveau européen est un élément important dans le développement de la politique extérieure de l'UE en matière de transport aérien, comme l'expose la Commission dans ses communications COM(2012) 556 final «La politique extérieure de l'UE dans le domaine de l'aviation – Anticiper les défis à venir» et COM(2015) 598 final «Une stratégie de l'aviation pour l'Europe». Le Qatar, qui enregistre aujourd'hui un nombre de passagers supérieur à 6 millions, est l'un des marchés hors UE affichant la croissance la plus rapide (Eurostat 2019). Presque tous les États membres ont déjà accordé un accès complet au marché au moyen des accords bilatéraux en matière de services aériens qu'ils ont conclus avec le Qatar. Ces accords ne contiennent toutefois pas de dispositions adéquates définissant les éléments essentiels qui permettent d'éviter les abus sur un marché libéralisé, tels que la concurrence loyale, la transparence ou les questions sociales.

• Cohérence avec les dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Les dispositions de l'accord prévalent sur les dispositions pertinentes des accords bilatéraux relatifs aux services aériens conclus entre les États membres et le Qatar. Toutefois, les droits

de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.

Le règlement (UE) 2019/712 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien garantit que toute mesure adoptée sur sa base respecte les obligations internationales, notamment celles du présent accord.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en liaison avec son article 218, paragraphe 5.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les dispositions de l'accord prévaudront sur les dispositions pertinentes des accords existants conclus par différents États membres. L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de l'Union européenne, des conditions égales et uniformes d'accès au marché et établit de nouvelles modalités de coopération et de convergence en matière de réglementation entre l'Union européenne et le Qatar dans des domaines essentiels pour que l'exploitation des services aériens se fasse dans de bonnes conditions de sûreté, de sécurité et d'efficacité. Ces modalités ne peuvent être adoptées qu'au niveau de l'Union.

L'action de l'Union permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons énoncées ci-après.

L'accord prévoit l'extension simultanée de ses conditions aux 27 États membres, en appliquant les mêmes règles sans discrimination et dans l'intérêt de tous les transporteurs aériens de l'Union, indépendamment de leur nationalité. Il comprend des dispositions détaillées concernant les subventions, les pratiques anticoncurrentielles et la transparence, ainsi que des mécanismes solides pour les faire respecter, contribuant ainsi à l'établissement de conditions de concurrence équitables entre l'UE et le Qatar en matière de services aériens, ainsi qu'entre l'UE et d'autres destinations, par exemple en Asie, exploitées via le Qatar.

L'accord garantit en outre à tous les transporteurs aériens de l'Union l'accès à des possibilités commerciales, telles que les services d'assistance en escale, le partage de codes et l'intermodalité, ainsi que la possibilité d'établir les prix librement, et supprime l'obligation pour les transporteurs aériens de l'Union de travailler avec un sponsor local pour établir des bureaux locaux au Qatar. Il contient également des dispositions concernant les questions sociales, conformes à celles figurant dans les accords commerciaux internationaux de l'UE, qui engagent les parties à améliorer les politiques sociales et de l'emploi conformément à leurs engagements internationaux, notamment dans le cadre de l'Organisation internationale du travail (OIT).

À l'issue d'une période de transition, les transporteurs aériens pourront exploiter librement des services de transport de passagers et de fret depuis n'importe quel point de l'Union européenne vers le Qatar, dans le cadre réglementaire unique de l'accord, ce qui n'est pas le cas actuellement. Les transporteurs aériens seront également en mesure d'exploiter certains

services tout-cargo à destination de points au-delà, sous réserve de certaines limitations géographiques et limitations de fréquence.

La levée progressive des restrictions à l'accès au marché entre l'Union et le Qatar permettra non seulement d'attirer de nouveaux opérateurs sur le marché et d'ouvrir des possibilités de desservir des aéroports sous-exploités jusqu'ici, mais aussi de favoriser la consolidation entre les transporteurs aériens de l'Union.

- **Proportionnalité**

Un comité mixte sera institué afin de discuter des questions liées à la mise en œuvre de l'accord. Ce comité favorisera les échanges entre experts et pourrait examiner des domaines susceptibles de faire l'objet d'un approfondissement de l'accord. Le comité mixte sera composé de représentants de la Commission et des États membres et de représentants du Qatar.

Par ailleurs, les États membres continueront à remplir les tâches administratives habituelles qu'ils accomplissent dans le cadre du transport aérien international, mais en vertu de règles communes appliquées de manière uniforme.

- **Choix de l'instrument**

Accord international.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Sans objet.

- **Consultation des parties intéressées**

Conformément à l'article 218, paragraphe 4, du TFUE, la Commission a mené les négociations en consultation avec un comité spécial. Des parties prenantes de l'ensemble de la chaîne de valeur du secteur de l'aviation et des partenaires sociaux, en particulier des syndicats, ont également été consultés au cours des négociations. Les observations émises pendant ce processus ont été prises en considération.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Sans objet.

- **Analyse d'impact**

Sans objet.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Sans objet.

- **Droits fondamentaux**

Sans objet.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Résumé de l'accord proposé**

L'accord se compose d'un dispositif principal énonçant les grands principes et de deux annexes: l'annexe I contient des dispositions transitoires et l'annexe II concerne l'applicabilité géographique des droits de trafic de cinquième liberté pour les services tout-cargo.

Depuis le 1^{er} janvier 2021, le droit de l'Union ne s'applique plus au Royaume-Uni. Par conséquent, en accord avec le Qatar, toutes les références au Royaume-Uni dans le texte paraphé ont été supprimées et une clause territoriale type a été insérée.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la signature, au nom de l'Union européenne, et à l'application provisoire de l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 7 juin 2016, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations avec l'État du Qatar concernant un accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part, (ci-après l'«accord»). Les négociations ont été menées à bonne fin et ont abouti au paraphe de l'accord le 4 mars 2019.
- (2) Il convient que l'accord soit signé au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure.
- (3) Il y a lieu d'appliquer l'accord à titre provisoire,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La signature de l'accord sur le transport aérien entre l'État du Qatar, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part, est autorisée au nom de l'Union, sous réserve de la conclusion dudit accord.

Le texte de l'accord est joint à la présente décision.

Article 2

Le Secrétariat général du Conseil élabore l'instrument de pleins pouvoirs autorisant la ou les personnes indiquées par le négociateur de l'accord à signer celui-ci, sous réserve de sa conclusion.

Article 3

Dans l'attente de son entrée en vigueur, l'accord est appliqué à titre provisoire par l'Union conformément à son article 29, paragraphe 3.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président