COM(2022) 194 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 11 mai 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 11 mai 2022

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

DÉCISION DU CONSEIL relative à la signature, au nom de l'Union, de l’accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l’Asie du Sud-Est, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

E 16726

Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 10 mai 2022
(OR. en)

8887/22

Dossier interinstitutionnel:
2022/0139(NLE)

AVIATION 83
RELEX 614
ASIE 22

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	6 mai 2022
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2022) 194 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la signature, au nom de l'Union, de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 194 final.

p.j.: COM(2022) 194 final

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 6.5.2022
COM(2022) 194 final

2022/0139 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la signature, au nom de l'Union, de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, 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 par ses décisions des 7 juin 2016 et 26 mai 2020, la Commission a négocié l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part (l'«accord global de transport aérien UE-ASEAN»).

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

Dans sa *stratégie de l'aviation pour l'Europe*[1], la Commission a souligné qu'«[e]n adoptant une politique extérieure de l'aviation ambitieuse avec la négociation d'accords globaux dans le domaine de l'aviation, en mettant clairement l'accent sur les marchés en expansion, l'UE peut contribuer à améliorer, pour le secteur aéronautique européen, les possibilités d'accès aux marchés étrangers et d'investissement dans ces marchés importants, renforçant ainsi la connectivité internationale de l'Europe et garantissant des conditions de marché équitables et transparentes pour les compagnies aériennes de l'UE.» Afin d'exploiter ces effets positifs, la Commission a recommandé au Conseil d'autoriser l'ouverture de négociations en vue de la conclusion d'accords globaux dans le domaine des transports aériens au niveau de l'UE avec plusieurs pays et régions, dont l'ASEAN. 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.

Les négociateurs sont parvenus à un accord sur le projet de texte de l'accord global de transport aérien UE-ASEAN le 2 juin 2021. L'accord entrera en vigueur lorsque tous les États membres de l'ASEAN, tous les États membres de l'UE et l'Union auront achevé leurs processus de ratification ou d'approbation respectifs. Il pourra toutefois entrer également en vigueur à l'égard de l'Union et de ses États membres ainsi que de l'ensemble des États membres de l'ASEAN à l'exception de la Malaisie si cette dernière est le seul État membre de l'ASEAN à ne pas l'avoir ratifié. Dans cette éventualité, l'accord entrerait en vigueur également à l'égard de la Malaisie dès qu'elle l'aurait ratifié.

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

Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, l'accord a été négocié sur la base d'une autorisation du Conseil pour l'ouverture de négociations, à la suite d'une recommandation présentée par la Commission dans le prolongement de sa communication de 2015 sur *Une stratégie de l'aviation pour l'Europe*.

La communication de la Commission sur une *Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir* [COM(2020) 789 final] appelle à investir l'Union du rôle de plateforme de connectivité mondiale. Il est expliqué dans la

[1] *Une stratégie de l'aviation pour l'Europe*, communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, COM(2015) 598 final du 7.12.2015.

communication que, pour réaliser cet objectif, «il est essentiel de garantir une concurrence internationale non faussée, la réciprocité et des conditions de concurrence équitables». Il est annoncé ensuite que «[l]a Commission continuera également à promouvoir le recours aux normes techniques, sociales, environnementales et de concurrence européennes [...] dans les relations avec les différents pays tiers, quel que soit le mode de transport» et «continuera d'approfondir les relations dans le domaine des transports, y compris avec les principaux partenaires stratégiques [...] et renforcera les liens avec les nouveaux partenaires internationaux, tels que les économies à forte croissance et les économies émergentes».

Les États membres de l'ASEAN comptent parmi les pays dont l'économie connaît la croissance la plus rapide au monde et représentent au total un marché de plus de 650 millions de personnes. Avec 11,2 millions de passagers en 2019, l'ASEAN dans son ensemble est le 13e plus gros partenaire de l'Union dans le domaine de l'aviation et présente encore une importante marge de croissance. Les accords bilatéraux actuels entre les États membres et les différents États membres de l'ASEAN prévoient un degré d'accès mutuel aux marchés, qui reste inégal d'une paire de pays à l'autre. De plus, ces accords bilatéraux ne contiennent 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.

L'accord global de transport aérien UE-ASEAN sert, dans les relations avec l'ASEAN, l'objectif de la stratégie de mobilité durable et intelligente consistant à investir l'Union du rôle de plateforme de connectivité mondiale.

En facilitant l'exploitation de liaisons directes de l'UE vers l'ASEAN, l'accord global de transport aérien UE-ASEAN contribuera à réduire la dépendance à l'égard des vols avec correspondance via des plateformes situées dans des pays tiers. Non seulement cette évolution profitera aux transporteurs de l'Union, mais elle réduira également l'empreinte environnementale des déplacements effectués entre l'UE et l'ASEAN en raccourcissant les routes aériennes et en réduisant le nombre de décollages et d'atterrissages, conformément aux objectifs définis dans la stratégie de mobilité durable et intelligente et dans la communication de la Commission sur *le pacte vert pour l'Europe* [COM(2019) 640 final].

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

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

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

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

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Les dispositions de l'accord prévaudront sur les dispositions pertinentes des accords existants conclus entre les États membres et les différents États membres de l'ASEAN. L'accord crée simultanément, pour tous les transporteurs aériens de l'Union, 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 et les États membres de l'ASEAN

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 dispositions 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 devant s'appliquer aux 27 États membres, les mêmes règles s'appliqueront 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 les États membres de l'ASEAN en matière de services aériens, ainsi qu'entre l'UE et d'autres destinations, exploitées via les États membres de l'ASEAN.

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. 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). Enfin, il est tout sauf anodin que l'accord installe un cadre de coopération entre l'Union et les États membres de l'ASEAN pour réduire au minimum les incidences de l'aviation sur l'environnement, et notamment les émissions de gaz à effet de serre associées à ce secteur d'activité.

Les transporteurs aériens pourront exploiter librement des services de transport de passagers et de fret depuis n'importe quel point de l'Union vers les États membres de l'ASEAN, 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 des services tout-cargo illimités à destination de points au-delà, ainsi que des services de transport de passagers et des services mixtes sous réserve de certaines limitations de fréquence.

La levée des restrictions à l'accès au marché entre l'Union et les États membres de l'ASEAN 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**

Sans objet.

- **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**

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 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

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sans objet.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Sans objet.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1er autorise la signature de l'accord au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion.

L'article 2 prévoit que le Secrétariat général du Conseil élabore l'instrument de pleins pouvoirs autorisant la ou les personnes indiquées par la Commission à signer l'accord, sous réserve de sa conclusion.

L'article 3 approuve deux déclarations à faire au nom de l'Union à l'occasion de la signature de l'accord, portant sur l'entrée en vigueur rapide de l'accord, d'une part, et sur l'intention des parties de maintenir des discussions et une coordination étroites sur les réactions aux situations de crise imprévues dans le but d'atténuer tout effet perturbateur sur les services aériens, d'autre part.

L'article 4 concerne l'entrée en vigueur de la décision proposée.

2022/0139 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la signature, au nom de l'Union, de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, 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 son article 218, paragraphe 5,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) Le 7 juin 2016, le Conseil a autorisé l'ouverture de négociations avec les États membres de l'ASEAN en vue de la conclusion d'un accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part (ci-après l'«accord»).

(2) Le 26 mai 2020, le Conseil a prolongé d'un an l'autorisation du 7 juin 2016.

(3) Les négociations ont abouti le 2 juin 2021.

(4) Les États membres de l'ASEAN comptent parmi les pays dont l'économie connaît la croissance la plus rapide au monde et leurs marchés des services aériens possèdent encore une importante marge de croissance. L'accord vise notamment à assurer, entre l'Union et les États membres de l'ASEAN, une concurrence équitable, ainsi qu'à favoriser une ouverture progressive du marché et un accès accru aux routes et aux capacités, au bénéfice des consommateurs comme de l'économie.

(5) Il convient, dès lors, que l'accord soit signé au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion à une date ultérieure.

(6) Pour que l'accord puisse pleinement porter ses fruits dans les meilleurs délais, les parties devraient le conclure rapidement. À cet effet, il est envisagé qu'à l'occasion de la signature de l'accord, les parties fassent une déclaration selon laquelle elles prendront toutes les mesures nécessaires, conformément à leurs dispositions législatives et réglementaires applicables, pour l'entrée en vigueur de l'accord dans les meilleurs délais. Il convient, dès lors, d'approuver la déclaration à faire à cet effet au nom de l'Union.

(7) De plus, l'absence de réaction coordonnée à la pandémie de COVID-19 de par le monde a entraîné d'importantes perturbations pour le secteur aéronautique. Afin de prévenir pareilles perturbations si de nouvelles crises devaient survenir, une meilleure coordination s'impose entre l'Union et ses principaux partenaires internationaux. À ce titre, il est envisagé qu'à l'occasion de la signature de l'accord, les parties fassent une déclaration par laquelle elles font part de leur intention de maintenir des discussions et une coordination étroites, dans le cadre du comité mixte prévu par l'accord, sur les

réactions aux situations de crise imprévues, telles que la pandémie de COVID-19, dans le but d'atténuer, dans la mesure du possible, tout effet perturbateur sur les services aériens. Il convient, dès lors, d'approuver la déclaration à faire à cet effet au nom de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La signature de l'accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, d'une part, et l'Union européenne et ses États membres, d'autre part, est approuvée au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion.

Le texte de l'accord est joint en annexe 1 à la présente décision.

Article 2

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

Article 3

Les déclarations à faire au nom de l'Union à l'occasion de la signature de l'accord sont approuvées.

Le texte des déclarations figure dans le compte rendu des déclarations joint en annexe 2 à la présente décision.

Article 4

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président