

Accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

1994/0325(SYN) - 28/03/1996 - Position du Conseil

La position commune du Conseil reflète l'objectif d'organiser un réel accès au marché de l'assistance en escale qui permette aux transporteurs de bénéficier d'un choix véritable et de services adaptés à leurs besoins tout en tenant compte des problèmes particuliers des aéroports et des intérêts des travailleurs de ce secteur. Elle reprend sur ces points plusieurs amendements du Parlement acceptés par la Commission, et en particulier ceux concernant : - la référence, dans les considérants, au progrès économique et social ainsi qu'à la résolution du PE du 14/02/1995 sur l'aviation civile en Europe; - l'idée de garantir, comme possibilité pour l'Etat membre, un certain niveau de protection sociale pour le personnel des entreprises offrant des services d'assistance en escale; - la référence à la notion de prestataire ou d'usager autorisé par agrément à fournir des services d'assistance ou à pratiquer l'auto-assistance; le Conseil a ajouté la possibilité pour l'Etat membre d'instaurer une rémunération de l'accès aux installations; - l'idée d'une séparation comptable pour l'ensemble des intervenants fournissant des services d'assistance à des tiers ainsi que d'une désignation du vérificateur indépendant par l'Etat membre; - l'impossibilité pour l'Etat membre de réduire à moins de deux le nombre d'usagers pouvant se livrer à l'auto-assistance pour les services tels que : assistance bagages, assistance opérations en piste, assistance carburant et huile, assistance fret et poste; les aéroports plus petits (moins de 1 million de passagers ou 25.000 t. de fret annuel) peuvent interdire ou réserver à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance; - la possibilité de l'Etat membre de réserver l'accès aux infrastructures centralisées à la seule gestion technique de celle-ci; - la possibilité pour l'Etat membre d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les services mentionnés à l'article 9 de la position commune, assortie d'une référence à la notion d'espace et de capacité disponible; - l'idée de communiquer à l'entité gestionnaire les motifs de refus d'agrément; - la référence à la réglementation nationale en matière de sécurité et de conditions d'emploi; - le principe d'une possibilité pour l'Etat membre d'imposer une rémunération de l'accès aux installations; - la transposition de la directive dans l'année suivant sa publication au JOCE; - la référence au respect des droits des travailleurs du secteur. Par ailleurs, il faut noter que le Conseil a introduit des éléments nouveaux dans la position commune : - introduction d'une ouverture progressive du marché s'étalant de 1998 à 2001; à moyen terme, le seuil de 2 millions de passagers ou 50.000 tonnes de fret est maintenu; - la définition de l'auto-assistance a été élargie aux entreprises d'un même groupe (notion de détention majoritaire); - abandon de la notion de séparation de gestion entre les activités d'assistance et d'autres activités pour conserver une simple séparation comptable; - interdiction pour l'entité gestionnaire de l'aéroport de subventionner d'éventuelles activités d'assistance avec les revenus provenant des redevances aéroportuaires; - introduction de la possibilité pour l'Etat membre d'imposer aux prestataires opérant sur ses aéroports d'être établis dans la Communauté; les duopoles sont autorisés jusqu'au 01/01/2001 avec une possibilité de prolongation jusqu'au 01/01/2003; - les dérogations permettant de conserver un monopole ne peuvent excéder deux années; - la mise en place d'un comité consultatif composé de représentants des Etats membres ayant pour mission de conseiller sur l'octroi des dérogations et sur toute question concernant la directive; - la modification du processus de sélection des prestataires; - la possibilité, dans le cadre de la sélection des prestataires, d'imposer à un prestataire voulant opérer sur un aéroport déterminé de fournir ses services sur d'autres aéroports situés sur des îles de la même région géographique; - les critères d'octroi de l'agrément ainsi que les règles de conduite que peut établir l'Etat membre doivent respecter les principes de non discrimination, de relation avec l'objectif poursuivi et de non réduction de l'accès au marché à un niveau inférieur à celui prévu par la directive; - la position commune enlève à la Commission son droit de contrôle sur les décisions prises en matière de réciprocité. L'Etat membre décidera seul de la conduite à adopter face à un Etat extra-communautaire qui traiterait ses prestataires de façon discriminatoire; - enfin, le rapport de la Commission sur l'application de la directive, devra être établi pour 2003.