

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

1994/0325(SYN) - 17/01/1996 - Comité des régions: avis

Il est possible de dégager les propositions concrètes suivantes pour les modifications à apporter à la proposition de la Commission: - Le champ d'application de la directive devrait s'appliquer aux aéroports, situés sur le territoire communautaire, qui sont ouverts au transport aérien commercial et enregistrent annuellement un mouvement d'au moins 1 million de passagers ou de 25.000 tonnes de fret. Les articles 4, 5, 6, 10, 11 et 12 ne devraient s'appliquer qu'aux aéroports présentant un mouvement d'au moins 4,5 millions de passagers ou de 150.000 tonnes de fret (article 2). - Il s'agit de créer un comité des utilisateurs apte à fonctionner et au sein duquel devraient également siéger des représentants des Régions. Le comité des utilisateurs devrait assurer des fonctions de consultation et de soutien (article 5). - Il s'agit de laisser décider les Etats membres s'ils souhaitent limiter le nombre de prestataires pour certains services d'assistance en escale, et ce tant pour l'assistance effectuée par tiers que pour l'auto-assistance (articles 6 et 7). - Dans le cas des décisions selon article 8, portant sur les dérogations, la décision devrait être prise par les Etats membres. Une possibilité de vérification et une correction des décisions nationales ne devrait être accordée à la Commission que dans le cas où il ne s'agit pas d'aéroports à coordination complète dans le sens du règlement (CEE) n° 95/93 relatif aux dispositions communes régissant l'allocation de créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. Les Etats membres devraient recevoir la possibilité de refuser tant l'assistance effectuée par des tiers que l'auto-assistance. - Pour l'utilisation partagée des infrastructures générales de l'aéroport par les prestataires de service et les utilisateurs souhaitant pratiquer l'auto-assistance, l'exploitant de l'aéroport devrait pouvoir bénéficier d'une rétribution appropriée (taxe d'infrastructure) ainsi que d'une rétribution (taxe sur la concession) pour l'utilisation d'une opportunité commerciale établie. - Afin de prendre les mesures requises pour assurer le libre exercice de l'assistance par tiers et de l'auto-assistance, une période de transition de 3 ans après l'entrée en vigueur de la directive est nécessaire (articles 6, 7 et 14). - En dehors de la libéralisation des services d'assistance en escale, les niveaux de sécurité ainsi que les standards sociaux devraient être harmonisés dans les meilleurs délais. Un niveau d'harmonisation approprié des standards sociaux est incontournable si l'on veut garantir un niveau de sécurité élevé du transport aérien européen.