

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

1994/0325(SYN) - 31/10/1995

La commission en est venue au vote du rapport de M. Barry SEAL (UK, PSE) sur la proposition de directive du Conseil relative à l'accès au marché d'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. 123 amendements ayant été présentés, le système électronique de vote a dû être utilisé. a) Contexte: l'assistance en escale regroupe la prestation de divers services aéroportuaires qui sont indispensables aux transporteurs pour l'exercice de leurs activités de transport aérien. Ces services sont directement liés au transport aérien et vont de l'enregistrement des passagers et des bagages à l'atterrissage de l'avion en passant par le nettoyage et le ravitaillement en carburant de l'avion. Sans ces services, les avions ne pourraient pas décoller. Une caractéristique clef du marché d'assistance en escale réside dans le fait que, souvent, seul l'aéroport ou le transporteur national est en droit de fournir des services d'assistance en escale. En outre, l'auto-assistance n'est pas toujours autorisée ou est réservée à certains transporteurs, souvent sélectionnés en fonction de critères qui ne sont pas transparents. b) Remarques du rapporteur: La Commission européenne estime que l'accès au marché d'assistance en escale devrait être de nature à permettre aux usagers de choisir le prestataire répondant le mieux à leurs attentes en termes de qualité et de coût. Le rapporteur SEAL est d'avis que ce point de vue libéral ne peut être le seul à être pris en compte: "Les services d'assistance en escale emploient un grand nombre de travailleurs. L'objectif de l'ouverture du marché d'assistance en escale doit aller de pair avec des mesures d'harmonisation sociale puisque, sinon, la concurrence sera inévitablement faussée par le dumping social, les cotisations de sécurité sociale ayant un poids décisif sur les coûts de production. Il est évident que les entreprises chercheront à augmenter leur productivité et à réduire leurs effectifs". Ce que le rapporteur reproche essentiellement à la proposition de la Commission, c'est précisément qu'elle y néglige complètement les aspects sociaux de l'harmonisation qui doit se mettre en place au fur et à mesure de l'ouverture du marché. c) Les amendements: 1. Article 2: Quel sera l'ampleur des aéroports?: 6 millions de passagers, tel que le propose l'amendement 9, ou 4,5 millions (amendement 6), ou bien encore 3 millions, puis 2 millions (amendements 51 et 115)? 2. Article 4: En ce qui concerne la séparation de la gestion et de la comptabilité des services d'assistance en escale, la séparation devrait-elle avoir lieu pour tout le monde sans restrictions (amendements 58 et 59); seulement pour ceux qui possèdent une part de 25 % (amendement 7), ou seulement pour ceux parmi les transporteurs aériens qui possèdent 25 % à l'exclusion des prestataires indépendants (amendement 10)? 3. Article 5: Le comité des usagers: des amendements portant sur les personnes qui devraient y être représentées ont été présentés (amendements N° 8, 12 et 64); 4. Articles 6 et 7: Assistance en escale pour les tiers ou auto-assistance: faudrait-il exempter davantage de catégories de services (amendements 13, 65, 73, 67, 68, 75 et 76) ou moins de catégories (amendements 70 et 74)? Devrait-il y avoir une période de transition de 2 ans (texte de la Commission européenne) ou de 3 ans? 5. Article 9: Exemptions: Qui en décide? Les États membres sous le contrôle de la Commission européenne (amendements 11 et 80) ou les opérateurs des aéroports (amendement 16)? 6. Article 10: Sélection des prestataires: Qui décide des services assurés par l'aéroport? L'entité gestionnaire de l'aéroport après consultation des usagers (amendements 12, 87 et 92), le comité des usagers tel que l'indique le texte de la Commission européenne ou l'utilisateur? (amendement 93). 7. Article 12: A propos de l'agrément d'une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire de l'aéroport: amendements 97 et 98; 8. Article 14: A propos de l'accès aux installations: L'aéroport devrait-il uniquement percevoir une taxe sur l'infrastructure tel que le propose le texte de la Commission européenne, ou également une taxe sur la concurrence au titre de l'exploitation des possibilités d'affaires créées par l'opérateur? (amendements 103, 104, 105 et 18). Les amendements suivants ont été adoptés: 18, 19, 20, 1, 4, 22, 23, 24, 2, 5, 36/30, 38, 41, 6, 57, 7, 63, 11, 8, 65, 9, 10, 80, 85/86, 12, 95, 13, 97 et 99/17.