

Informations de base	
1994/0325(SYN) SYN - Procédure de coopération (historique) Accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté Subject 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	Procédure terminée

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)
	TRAN Transports et tourisme		SEAL Barry H. (PSE)
	23/05/1995		Date de nomination
	Commission au fond précédente		Rapporteur(e) précédent(e)
	TRAN Transports et tourisme		SEAL Barry H. (PSE)
	23/05/1995		Date de nomination
	Commission pour avis précédente		Rapporteur(e) pour avis précédent(e)
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle		JARZEMBOWSKI Georg (PPE)
	24/05/1995		Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil		Réunions
	Transports, télécommunications et énergie		1857
	1995-06-19		Date
	Transports, télécommunications et énergie		1870
	1995-09-28		Date
	Transports, télécommunications et énergie		1893
	1995-12-07		Date
	Environnement		1956
	1996-10-15		Date
	Industrie		1913
	1996-03-28		Date

Evénements clés			

Date	Événement	Référence	Résumé
13/12/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0590 	Résumé
12/06/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
19/06/1995	Débat au Conseil		Résumé
28/09/1995	Débat au Conseil		Résumé
31/10/1995	Vote en commission		Résumé
31/10/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0272/1995	
16/11/1995	Débat en plénière		Résumé
12/03/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0075 	Résumé
28/03/1996	Publication de la position du Conseil	04437/2/1996	Résumé
18/04/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
02/07/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
02/07/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0229/1996	
15/07/1996	Débat en plénière		Résumé
16/08/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0435 	Résumé
15/10/1996	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		Résumé
15/10/1996	Fin de la procédure au Parlement		
25/10/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1994/0325(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Note thématique
Base juridique	Traité CE (avant Amsterdam) E 084-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/4/07765

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0272/1995 JO C 323 04.12.1995, p. 0005	31/10/1995	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0549/1995 JO C 323 04.12.1995, p. 0075-0094	16/11/1995	Résumé

Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0229/1996 JO C 261 09.09.1996, p. 0005	02/07/1996	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0392/1996 JO C 261 09.09.1996, p. 0018-0030	16/07/1996	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	04437/2/1996 JO C 134 06.05.1996, p. 0030	28/03/1996	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(1994)0590  JO C 142 08.06.1995, p. 0007	13/12/1994	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0075  JO C 124 27.04.1996, p. 0019	12/03/1996	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1996)0625 	15/04/1996	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0435 	16/08/1996	Résumé
Document de suivi	COM(2006)0821 	24/01/2007	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0971/1995 JO C 301 13.11.1995, p. 0028	13/09/1995	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0015/1996 JO C 129 02.05.1996, p. 0009	17/01/1996	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 1996/0067 JO L 272 25.10.1996, p. 0036	Résumé
---	--------

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

1994/0325(SYN) - 24/01/2007 - Document de suivi

La Commission a publié un Rapport sur l'application de la directive 96/67/CE relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

À la demande de la Commission, une étude a été réalisée en 2002 sur la qualité et l'efficacité des services d'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté par suite de la mise en œuvre de la directive 96/67/CE du Conseil. A la lumière de cette étude, le rapport conclut que la directive 96/67/CE du Conseil a :

- a) introduit la concurrence sur de nombreux aéroports qui constituaient auparavant des marchés réservés ou statiques ;
- b) amélioré le rapport qualité-prix des services d'assistance en escale;
- c) entraîné une baisse des prix des services d'assistance en escale;
- d) dans certains cas donné lieu à des manœuvres dilatoires de la part des autorités compétentes, eu égard à la pleine application de la directive ;
- e) eu des répercussions sur les conditions de travail dans le secteur, mais sans qu'il y ait des signes de réduction globale du nombre d'emplois ;
- f) suscité une modeste réorganisation des parts de marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'UE les plus importants sur le plan économique.

En mars 2003, les services de la Commission ont publié un document de consultation sur les questions à aborder lors de la révision de la directive. Les États membres, les nouveaux États membres et les parties prenantes du secteur du transport aérien ont été invités à donner leur opinion. Lors d'une audition organisée le 6 avril 2006, la Commission a consulté encore une fois toutes les parties prenantes sur les diverses manières d'élaborer une proposition de révision de la directive. Un grand nombre de parties prenantes ont cerné la nécessité d'améliorer la directive dans le sens d'une simplification de la directive et de clarification des dispositions dont la signification et le champ d'application ont donné lieu à différentes interprétations depuis 1996.

En ce qui concerne l'avenir, la Commission définira sa ligne de conduite sur base des discussions sur le présent rapport au Conseil et au Parlement européen. Outre la simplification et la clarification de la directive, une proposition future pourrait viser à assurer une plus grande ouverture du marché et à réglementer des questions qui sont devenues d'actualité depuis l'application de la directive, comme la définition des exigences en matière d'assurance et des normes de qualité applicables dans les aéroports, et une amélioration de la procédure de sélection des prestataires de services. La Commission continuera de toute manière à suivre de très près le marché de l'assistance en escale afin d'évaluer encore son évolution.

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

1994/0325(SYN) - 13/12/1994 - Document de base législatif

La Commission propose d'ouvrir à la concurrence les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne, c'est-à-dire l'ensemble des activités effectuées sur l'aéroport pour permettre aux compagnies d'exercer leur activité de transport aérien (guidage au sol, nettoyage, ravitaillement en carburant, services de bagages etc). Concrètement, la proposition : - introduit des modalités d'accompagnement de la libéralisation en organisant l'accès à la prestation des différentes catégories de service d'assistance et en donnant aux compagnies aériennes le droit à l'auto-assistance; - détermine le champ d'application des mesures : pour ce qui est de l'auto-assistance, celles-ci s'appliquent à tous les aéroports communautaires ouverts au trafic commercial; pour ce qui concerne l'assistance aux tiers, elles ne s'appliquent qu'aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou à 50 000 tonnes de fret; - détermine comment les règles de la directive s'appliquent aux entités gestionnaires des aéroports; - établit une transparence des coûts par l'isolement comptable et financier des activités d'assistance et par l'interdiction de tout financement pouvant entraîner une distorsion de concurrence; - définit certaines mesures d'encadrement visant à limiter l'accès au marché dans le cadre d'une procédure de sélection transparente et non discriminatoire, en raison de la particularité de zones aéroportuaires et des contraintes d'espace, de capacité, de sûreté et de sécurité auxquelles sont soumises les entités gestionnaires des aéroports; - prévoit la création sur chaque aéroport d'un Comité consultatif chargé de représenter les usagers et composé de leurs représentants; - permet aux États membres de subordonner l'activité d'un prestataire de services d'assistance sur un aéroport à l'octroi d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'aéroport, afin de garantir la sûreté, la sécurité et la protection de l'environnement; - donne aux États membres le droit d'imposer aux prestataires et aux usagers pratiquant l'auto-assistance les règles nécessaires au bon fonctionnement de l'aéroport; - pose le principe de la réciprocité entre l'Union et les pays tiers; - impose l'organisation par les États membres d'une voie de recours interne devant une autorité publique indépendante contre les décisions prises par leurs autorités publiques dans le domaine couvert par la directive.

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.

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

1994/0325(SYN) - 28/09/1995

Le Conseil a procédé à un débat d'orientation approfondi sur la proposition de directive relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. La proposition, qui fait suite à la résolution du Conseil du 24 octobre 1994 relative à la situation de l'aviation civile européenne, vise à libéraliser les services de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté en définissant les modalités. Les Ministres ont examiné certains éléments clés de la proposition et se sont prononcés en faveur d'aboutir à une position commune lors du Conseil "Transports" de décembre, dès que le Parlement européen aura rendu son avis. Le Comité des Représentants permanents poursuivra l'examen de la proposition.

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

1994/0325(SYN) - 19/06/1995

Le Conseil a tenu un premier débat sur la proposition de directive relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, au terme duquel: - il a souligné l'importance de cette proposition, qui vise à la libéralisation du marché de l'assistance à l'escale, pour la compétitivité des transporteurs européens; - il a invité le Comité des Représentants permanents à lui faire rapport en vue de l'adoption d'une position commune lors d'une prochaine session.

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

1994/0325(SYN) - 07/12/1995

Le Conseil est parvenu à un accord à la majorité qualifiée, avec l'opposition des délégations allemande et autrichienne, sur les éléments essentiels de sa position commune concernant la proposition de directive relative aux modalités de la libéralisation des services de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. L'assistance en escale est une activité connexe au transport aérien indispensable pour permettre aux transporteurs de se livrer à leur activité. Sa libéralisation s'inscrit dans le cadre des mesures d'accompagnement de la réalisation du marché unique dans le transport aérien et fait suite à l'adoption de la réglementation communautaire en matière d'allocation des créneaux horaires et du fonctionnement des systèmes informatisés de réservation. En outre, il s'agit de permettre aux compagnies aériennes européennes de mieux maîtriser leurs coûts d'exploitation et mieux adapter leurs services aux besoins de leur clientèle. Les modalités de libéralisation de l'assistance en escale prévoient une période transitoire pour l'adaptation du marché et peuvent être résumées comme suit: 1. Délais d'entrée en vigueur et seuils de référence. -Auto-assistance =auto-assistance côté-aérogare à partir du 1er janvier 1998 pour tout aéroport, indépendamment de son volume de trafic; la libéralisation côté-piste interviendra à partir du 1er janvier 1998 pour les aéroports dont le trafic est supérieur ou égal à un million de passagers par an. -Assistance aux tiers

=dès le 1er janvier 1999 pour tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 3 millions de passagers; =dès le 1er janvier 2001 pour tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de passagers. 2.Limitation du nombre de prestataires. Pour certaines catégories de services (assistance bagages, assistance opérations en piste, assistance carburant, assistance fret et poste) le projet de position commune prévoit la possibilité de limiter à deux le nombre des prestataires autorisés. Au cas de limitation à deux prestataires, au moins l'un de ces prestataires devrait être indépendant à la fois de l'autorité aéroportuaire et du transporteur dominant à partir du 1er janvier 2001. Toutefois, cette obligation pourrait être étendue jusqu'au 31 décembre 2002 à la demande d'un Etat membre, après examen par la Commission assistée par un comité consultatif. 3. Dérogations. La directive prévoit plusieurs dérogations en raison des contraintes d'espace et de capacité. Ces dérogations seront octroyées par les Etats membres pour une période de trois ans renouvelable. La durée d'une dérogation, permettant l'exercice par un seul prestataire des activités côté-piste, ne peut pas excéder deux ans. Toutefois, il sera possible d'étendre la durée de cette dérogation pour une seule nouvelle période de deux ans, à la demande d'un Etat membre et à la suite d'une prise de décision de la Commission assistée par le comité consultatif sus-mentionné. Pour toute entité gestionnaire d'un aéroport, usager ou prestataire de services, la séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur est prévue entre les activités liées à la fourniture des services d'assistance en escale et les autres activités. Par ailleurs, les Etats membres pourront subordonner l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager se livrant à l'auto-assistance sur un aéroport à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire de cet aéroport. Les critères d'octroi de cet agrément devront se référer à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes ou encore à la protection de l'environnement et devront respecter la législation sociale pertinente. Des dispositions appropriées prévoient l'intervention d'un Etat membre à l'encontre des prestataires et des usagers des pays tiers en cas d'absence de réciprocité. Le Conseil a chargé le Comité des représentants permanents de finaliser les travaux en vue de permettre l'adoption de la position commune dans les meilleurs délais. Une fois adoptée formellement, elle sera transmise au Parlement dans le cadre de la procédure de coopération.

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

1994/0325(SYN) - 15/04/1996 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission appuie la position commune car elle correspond à la volonté d'ouverture réelle, mais aussi progressive du marché de l'assistance en escale. Elle reprend par ailleurs un grand nombre d'amendements du Parlement, notamment en matière de transparence des comptes et de protection sociale des travailleurs. Toutefois, la Commission maintient sa position en ce qui concerne le contrôle qu'elle doit avoir sur la réalité de la séparation des activités des prestataires ainsi que sur le rôle décisionnel et coordonnateur qu'elle entend jouer dans les relations avec les Etats extra-communautaires (réciprocité).

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

1994/0325(SYN) - 15/10/1996 - Acte final

OBJECTIF : ouvrir à la concurrence les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union européenne. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. CONTENU : la directive 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. Les modalités et le calendrier de libéralisation divergent selon qu'il s'agit des services d'auto-assistance ou d'assistance aux tiers : a) pour ce qui est de l'auto-assistance (services que les compagnies peuvent effectuer elles-mêmes), la directive s'appliquera à partir du 01/01/1998 : - à tous les aéroports commerciaux de l'UE, indépendamment de leur volume de trafic, pour tous les services d'assistance prestés à l'intérieur de l'aérogare; - aux seuls aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret en ce qui concerne les catégories de services d'assistance tels que "bagages", "opérations en piste", "carburant huile", "fret et poste". b) pour ce qui concerne l'assistance aux tiers (services prestés par des compagnies tierces), la directive s'appliquera dès le 01/01/1999 aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 3 millions de mouvements de passagers ou 75 000 tonnes de fret. c) à partir du 01/01/2001, la directive s'appliquera à tout aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret. D'autres dispositions de la directive portent notamment sur les points suivants : - Séparation des activités : l'entité gestionnaire d'un aéroport, l'usager ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale doivent opérer une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités. La réalité de cette séparation comptable est contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par l'Etat membre. - Assistance aux tiers : les Etats membres peuvent imposer que les prestataires de services soient établis dans la Communauté; ils peuvent limiter à deux le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance tels que "bagages", "opérations en piste", "carburant huile", "fret et poste". Dans ce cas, à partir du 01/01/2001, au moins un de ces deux partenaires devra être entièrement indépendant, à la fois de l'autorité portuaire et la compagnie aérienne dominante dans l'aéroport concerné. Sur demande d'un Etat membre, la Commission pourra accorder une période transitoire (jusqu'au 31/12/2002) pour des raisons de sécurité ou de manque de capacités; - Auto-assistance : les Etats membres ont la possibilité 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; - Dérogations : les Etats membres peuvent bénéficier de dérogations (limitées dans le temps) lorsque, sur un aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacités disponibles, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance; - Agrément : les Etats membres peuvent subordonner l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager se livrant à l'auto-assistance sur un aéroport à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire. Les motifs de refus ou de retrait de l'agrément doivent être communiqués à l'entité gestionnaire; - Accès aux installations : les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour garantir l'accès des installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance; lorsque l'accès à ces installations entraîne la perception d'une rémunération, celle-ci est déterminée selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires; - Protection sociale et de l'environnement : les Etats

membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs et le respect de l'environnement; - Réciprocité : les Etats membres décideront seuls de la conduite à adopter face à un Etat extra-communautaire qui traiterait leurs prestataires de façon discriminatoire. La Commission établira un rapport sur l'application de la directive, assorti de propositions éventuelles, d'ici le 31/12/2001 au plus tard. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 14/11/1996 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION : 15/11/1997

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

1994/0325(SYN) - 16/08/1996 - Proposition législative modifiée

La proposition réexaminée de la Commission reprend, en totalité ou en partie, les amendements du Parlement : - qui permettent une meilleure compréhension du texte en prévoyant la possibilité de demande et d'octroi de dérogation pour une seule ou plusieurs des catégories d'activités sur la piste pour lesquelles le nombre de prestataires peut être limité et ceci sur une partie seulement ou sur tout l'aéroport; - qui obligent les Etats membres à prendre les mesures nécessaires à la création du comité des usagers; - qui rendent obligatoire la procédure d'agrément; - relatifs aux critères de référence pour l'octroi de l'agrément; - qui concernent le contenu du rapport de la Commission et les éventuelles propositions visant à réviser certains aspects de la directive.

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

1994/0325(SYN) - 12/03/1996 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission reprend les amendements du Parlement européen qui: renforcent les aspects sociaux de la directive; permettent une meilleure compréhension des possibilités de limitation concernant le nombre d'usagers pouvant se livrer à l'auto-assistance côté piste; adaptent la date de transposition de la directive. La Commission a également repris en partie les amendements visant à : - clarifier le processus de mise en place du comité des usagers; - inclure dans les catégories dont le nombre peut être soumis à limitation, les services de nettoyage de l'avion et de transport des passagers, des bagages et du fret sur le côté piste; - étendre à la gestion opérationnelle des infrastructures centralisées le droit pour l'Etat membre de réserver la gestion de ces infrastructures à l'aéroport ou à une autre entité; - permettre, dans le cadre des dérogations, d'interdire l'auto-assistance côté piste; - permettre à l'entité gestionnaire d'être avertie de la décision prise par l'Etat membre en matière d'agrément; - renforcer l'obligation de soumission aux règles nationales en matière de sécurité et de droit du travail; - renforcer l'obligation de soumission aux réglementations sociales existantes tant au niveau national que communautaire; - élargir le principe de transparence à tous les intervenants en matière d'assistance aux tiers.

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

1994/0325(SYN) - 16/07/1996 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Barry SEAL (PSE, RU), le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil avec une série d'amendements et n'a pas suivi l'avis de ce dernier qui recommandait le rejet du texte du Conseil (en raison du faible nombre d'amendements repris par le Conseil dans sa position commune). Les modifications portent sur les points suivants : -la directive ne doit pas affecter les contrats postérieurs au 13 décembre 1994 lorsqu'une concurrence suffisante est en vigueur sur l'aéroport et que la date d'expiration de ces contrats est raisonnablement proche ; -si le nombre de prestataires de services d'assistance en escale est limité, le Parlement préconise une dérogation à la procédure de sélection afin de permettre à une compagnie aérienne qui représente plus de 25% du trafic de l'aéroport (ou plus de 25% du trafic régulier, pour les îles) d'entrer dans le marché de l'aéroport concerné ou de continuer à fournir des services d'assistance à des tiers sur cet aéroport ; -il souhaite également que les dispositions de cette directive ne portent pas atteinte aux droits et obligations des Etats membres en matière de protection des droits des travailleurs ; -en ce qui concerne le comité des usagers de l'aéroport, le Parlement demande que des représentants du personnel de l'aéroport y participe, de même que des représentants des organisations de passagers lorsque celles-ci existent. Il précise, en outre, que le comité doit être dirigé par une personne indépendante, désignée par l'Etat membre de l'aéroport; -en matière d'agrément, les critères d'octroi de ce dernier doivent prendre en compte la situation économique saine du prestataire de services, la suffisance de sa couverture d'assurance et les qualifications de son personnel ; -le Parlement demande enfin que le rapport visant à revoir la directive soit établi avant le 31.12.1999 et comporte une description détaillée des règles générales en matière de sécurité dans les aéroports, en matière d'agrément des activités d'assistance en escale et en matière de protection des travailleurs.

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 la 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.

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

1994/0325(SYN) - 13/09/1995 - Comité économique et social: avis, rapport

Le Comité approuve quant à leur principe les efforts de la Commission visant à assurer, plus particulièrement pour les passagers et le fret, une assistance rapide et fonctionnelle sur les aéroports européens. Il attire toutefois l'attention sur : - la nécessité de procéder à une séparation technique des services "côté gare" et "côté piste" pour lesquels un relevé détaillé des activités respectives devrait être établi; - le fait que la proposition manque de définitions claires à plusieurs points de vue. En particulier, l'instauration d'une transparence en matière de gestion des entreprises doit constituer une première étape en vue de la définition des mesures à prendre par la suite; - le risque que les intérêts en termes de sécurité, de protection de l'environnement et d'emploi ne soient pas respectés, ce qui pourrait se répercuter défavorablement sur les usagers et les passagers. En ce qui concerne les dispositions relatives à la sécurité, le Comité juge nécessaire d'examiner avec précision ses retombées et définir de manière contraignante le champ d'application des dispositions nationales en matière de sécurité. Par ailleurs, le Comité critique l'absence de toute considération quant aux conséquences sociales de la directive à l'examen. Dans ses commentaires aux articles de la directive, le Comité estime nécessaire de : - repenser le champ d'application en examinant de près le déroulement des opérations pratiques sur les aéroports; - imposer aux sociétés aéroportuaires et autres prestataires de services l'obligation d'opérer une séparation comptable et de gestion; - définir avec une plus grande précision la composition et le fonctionnement du comité des usagers. En matière de dérogations, le Comité est d'avis que la Commission doit en définir les critères de manière très concrète et contraignante, de façon à réellement permettre aux Etats membres d'accorder des dérogations et estime utile de prévoir la possibilité d'une consultation préalable entre la Commission et les Etats membres concernés avant de recourir à la Cour de justice. Enfin, étant donné le grand nombre de questions sans réponse et compte tenu des objections que suscite l'approche de la Commission, la mise en oeuvre de la directive d'ici à juillet 1996 apparaît au Comité dénuée de sens, si l'on tient compte de l'intérêt de toutes les parties concernées. Cela vaut également et surtout pour la réflexion fondamentale qui a guidé la Commission dans sa proposition de directive, à savoir, arriver à améliorer la rentabilité.

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

1994/0325(SYN) - 15/10/1996

Le Conseil a adopté la directive.

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

1994/0325(SYN) - 16/11/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Barry SEAL (PSE, RU), le Parlement européen approuve cette proposition de directive avec de très nombreuses modifications de fond : - Inquiet des conséquences sociales de cette directive, le PE demande à la Commission de s'interroger et de publier toutes les études sur l'impact sur l'emploi de cette directive ainsi que de la libéralisation du trafic aérien, en général. Dans le même sens, il demande que les Etats membres garantissent un niveau approprié de protection sociale pour le personnel des entreprises prestataires de services. - Concernant le champ d'application de la directive, le PE souhaite qu'elle concerne : .les aéroports d'une capacité de 1 million de passagers par an ou dont le transport de fret représente 25.000 t. de fret/an, .pour ce qui concerne le libre accès au marché pour la prestation de services en escale, les aéroports dont le trafic annuel représente 4,5 millions de passagers/an ou 50.000 t. de fret/an et ayant au cours des 18 mois précédents enregistrés au moins 2 millions de mouvements de passagers ou 50.000 t. de fret; - le PE redéfinit la notion d'entité de gestion : celle-ci doit être comprise comme le sujet juridique responsable (totalement ou partiellement) de la gestion d'un ou plusieurs aéroports où il coordonne et contrôle l'activité des différents opérateurs. Lorsque dans un aéroport, plusieurs entités distinctes sont responsables, chacune doit se conformer à la directive; - En ce qui concerne la prestation de services : .un usager de l'aéroport ne peut fournir lui-même des services d'assistance en escale s'il n'a pas clairement séparé ses comptes relatifs aux activités de transporteur et d'assistance en escale à des tiers, .lorsqu'un prestataire de services d'assistance exerce lui-même d'autres activités commerciales que celle en objet, la même obligation de séparation est applicable; Tout manquement à l'obligation de séparation fait l'objet de rapports envoyés à la Commission et à l'autorité responsable de l'Etat membre concerné ; - En matière sociale : le PE demande que si des problèmes de restructuration de personnel apparaissent à la suite de la mise en oeuvre de cette directive, la sauvegarde des emplois soit recherchée par priorité. De même, il inscrit une disposition relative aux droits des salariés, notamment celui d'être représenté par un syndicat; - En matière de comitologie, le PE demande que le personnel des aéroports soient représenté au sein du comité des aéroports. Le président de ce comité doit être indépendant. Le comité des usagers doit aider l'entité gestionnaire à choisir les prestataires de services en escale; - En ce qui concerne le libre accès au marché des prestations de services, le PE demande que la directive soit applicable 3 ans (et non 2) après son entrée en vigueur. Les Etats membres pourront limiter le nombre de prestataires pour une catégorie supplémentaire de services : nettoyage de l'avion, transport de passagers, des bagages et du fret sur les pistes. Ils pourront également permettre l'auto-assistance par les usagers des aéroports dans la limite de 2 services par catégorie (carburant, assistance bagages, etc.); - le PE prévoit également le paiement d'une redevance pour les usagers qui offrent des services d'assistance et qui utilisent l'infrastructure aéroportuaire ; - il limite les possibilités de dérogations à un nombre circonscrit de cas dûment justifiés; - en ce qui concerne le choix des prestataires, le PE allège la procédure de choix; - enfin , le PE prévoit un diplôme d'agent d'assurance en escale pour tous les agents employés au service de l'aéroport en tant que prestataire de services en escale. Il prévoit également une disposition relative au trafic sur les pistes (respect des temps de correspondance); - un rapport devra être transmis par la Commission au PE et au Conseil le 30.06.1996 sur la sécurité générale dans les aéroports, les réglementations nationales en matière d'agrément des services d'assistance et le respect des règles communautaires en la matière.