Informations de base

2011/0397(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure caduque ou retirée
Services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union **Subject** 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt 3.20.01.01 Sécurité aérienne 4.15.04 Main-d'oeuvre, mobilité et conversion professionnelles, conditions de travail	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	ZASADA Artur (PPE)	19/12/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive FLECKENSTEIN Knut (S&D) KLINZ Wolf (ALDE) LICHTENBERGER Eva (Verts/ALE) VAN DALEN Peter (ECR) WILS Sabine (GUE/NGL)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
EMPL Emploi et affaires sociales (Commission associée)	MANN Thomas (PPE)	27/10/2011
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	GÁLL-PELCZ Ildikó (PPE)	29/02/2012

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	3134	2011-12-12

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Mobilité et transports	KALLAS Siim
Comité économique et social européen		
Comité européen des régions		

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
01/12/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0824	Résumé
12/12/2011	Débat au Conseil		Résumé
15/12/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
24/05/2012	Annonce en plénière de la saisine des commissions associées		
06/11/2012	Vote en commission,1ère lecture		
09/11/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0364/2012	Résumé
11/12/2012	Débat en plénière		
12/12/2012	Résultat du vote au parlement		
12/12/2012	Décision du Parlement		Résumé
16/04/2013	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0116/2013	Résumé
16/04/2013	Résultat du vote au parlement		
07/03/2015	Proposition retirée par la Commission		

Informations techniques

Référence de la procédure	2011/0397(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission	TRAN/7/08027

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE494.627	31/07/2012	
Avis de la commission	IMCO	PE489.551	23/08/2012	
Avis de la commission	EMPL	PE491.100	19/09/2012	
Amendements déposés en commission		PE496.364	10/10/2012	
Amendements déposés en commission		PE496.365	10/10/2012	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0364/2012	09/11/2012	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0116/2013	16/04/2013	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2011)0824	01/12/2011	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1439	01/12/2011	
Document annexé à la procédure	SEC(2011)1440	01/12/2011	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2013)338	15/05/2013	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	DE_BUNDESRAT	COM(2011)0824	17/02/2012	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2011)0824	24/02/2012	
Contribution	EL_PARLIAMENT	COM(2011)0824	26/03/2012	
Contribution	RO_CHAMBER	COM(2011)0824	20/04/2012	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Services d’assistance en escale dans les aéroports de l’Union

2011/0397(COD) - 09/11/2012 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Artur ZASADA (PPE, PL) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil.

La commission parlementaire recommande que le Parlement européen **rejette la proposition de la Commission**. Cette dernière est invitée à retirer sa proposition.

Services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union

2011/0397(COD) - 16/04/2013 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 455 voix pour, 239 contre et 18 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil. La question avait été renvoyée pour réexamen à la commission compétente lors de la séance du 12 décembre 2012.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Elle modifie la proposition de la Commission comme suit :

Comité des usagers : à la demande des usagers de l'aéroport, chaque aéroport **dont le volume de trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50.000 tonnes de fret depuis au moins trois années** devrait établir un comité de représentants des usagers de l'aéroport ainsi que de représentants des aéroports et du personnel. Les **partenaires sociaux** devraient obligatoirement être impliqués au sein de ce réseau des usagers.

Assistance aux tiers : le Parlement souligne que le libre accès au marché étant la norme dans la politique des transports de l'Union, **la libéralisation complète du marché** de l'assistance en escale devrait en être l'objectif ultime.

- Les limitations du nombre de prestataires autorisés à fournir les services en escale devraient pouvoir **différer d'un terminal à l'autre dans un même aéroport, à condition que leur application soit non discriminatoire**, qu'elles n'entraînent pas de distorsion de la concurrence, qu'elles soient conformes aux dispositions du règlement et sous réserve du maintien du nombre minimal de prestataires sur chaque terminal.
- Les États membres ne devraient pas limiter ce nombre à moins de **trois prestataires** pour chaque catégorie de services dans le cas des aéroports dont le trafic annuel est supérieur à **15 millions de mouvements de passagers ou 200.000 tonnes de fret depuis au moins trois années**.

Qualité des services d'assistance : selon le Parlement, l'amélioration de la qualité des services d'assistance en escale devrait être un objectif essentiel.

- Afin d'éviter les formalités administratives, les entreprises d'assistance en escale devraient être autorisées **déterminer leurs propres pratiques commerciales générales** ainsi que leur politique de ressources humaines.
- Les aéroports devraient être tenus de mettre en place une **comptabilité strictement séparée**, d'une part, pour les services d'assistance en escale et, d'autre part, pour l'entité qui gère les infrastructures.
- Si l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit elle-même des services d'assistance en escale ou qu'elle contrôle directement ou indirectement une entreprise fournissant de tels services, **la bonne coordination des services d'assistance en escale devrait être surveillée par l'autorité de supervision indépendante** pour garantir l'égalité de traitement.

Normes de qualité et de sécurité : pour se prémunir contre tout effet néfaste de la libéralisation du secteur, les autorités chargées de gérer les aéroports devraient définir et appliquer des **normes de qualité de service minimales contraignantes** dans l'intérêt de la sûreté, de la fiabilité et de l'efficacité des opérations.

Pour ce faire, le Parlement propose qu'une institution compétente de l'Union, agissant en coopération avec les autorités compétentes des États membres, les exploitants d'aéroports et les partenaires sociaux, fixe des normes minimales ambitieuses régulièrement mises à jour pour **assurer une éducation et une formation de la plus haute qualité aux salariés**.

Tant que les normes requises ne sont pas respectées dans l'aéroport concerné, l'agrément du prestataire de services concerné serait suspendu, retiré ou non délivré, jusqu'à ce que l'observation des normes soit rétablie.

Normes sociales et droits des travailleurs : le Parlement demande que les prestataires de services ainsi que les usagers qui pratiquent l'auto-assistance et les sous-traitants travaillant dans un aéroport appliquent les **conventions collectives** représentatives en vigueur et la législation de l'État membre concerné afin de permettre une concurrence loyale, fondée sur la qualité et l'efficacité, entre les prestataires de services d'assistance en escale.

Afin **d'éviter tout dumping salarial**, le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale devrait bénéficier d'un **niveau adéquat de protection sociale**, ainsi que de conditions de travail décentes, **même en cas de sous-traitance et de contrats de service**. En cas de lacunes ou d'infractions constatées, l'agrément des prestataires de services concernés pourrait être suspendu, retiré ou ne pas être délivré, jusqu'à ce que l'observation des normes soit rétablie.

Personnes à mobilité réduite : le Parlement demande que le règlement soit appliqué en conformité avec le règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Dans cet esprit, le règlement devrait aller dans le sens d'une convergence accrue entre, d'une part, le personnel d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et, d'autre part, le personnel chargé de l'équipement d'assistance des voyageurs, y compris du matériel médical. Les contrats d'assurance souscrits par les prestataires de services d'assistance en escale devraient garantir une indemnisation totale des pertes subies suites à l'endommagement ou à la perte de ce type d'équipement.

Information des passagers : dans les documents qui leur sont remis par la compagnie aérienne, les passagers devraient pouvoir **identifier clairement** le prestataire de services d'assistance en escale du vol concerné. De plus, les prestataires devraient être tenus de proposer des **points d'information** pour les passagers dont les bagages ont été perdus ou retardés.

Sanctions : les députés demandent que les États membres prévoient l'application de sanctions effectives, proportionnées et dissuasives en cas d'infraction au règlement.

Services d’assistance en escale dans les aéroports de l’Union

2011/0397(COD) - 01/12/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : améliorer l’efficacité et la qualité globale des services d’assistance en escale au profit des usagers (compagnies aériennes) et des utilisateurs finals (passagers et commissionnaires de transport) dans les aéroports de l’Union.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : d’après les estimations de la Commission et des parties concernées, les recettes de l’assistance en escale (toutes catégories confondues) se montent à **50 milliards EUR au niveau mondial**. En Europe, l’emploi dans le secteur est estimé à au moins 60.000 personnes. Les coûts des compagnies aériennes liés aux services d’assistance en escale représentent 5 à 12% de leurs coûts d’exploitation.

En 1996, la Communauté européenne a adopté **la directive 96/67/CE** du Conseil relative à l’accès au marché de l’assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Cette directive a été la première étape de l’ouverture et de l’harmonisation progressives de l’accès au marché de l’ assistance en escale. Il ressort de la consultation organisée par la Commission et de l’évaluation de la directive en vigueur que **le cadre juridique actuel n’est plus adapté aux besoins**. Le problème est double: i) la fourniture des services d’assistance en escale manque d’efficacité, en raison de barrières à l’entrée et de l’expansion du transport aérien, et ii) la qualité globale des services ne suit pas l’évolution des besoins en matière de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, ainsi que de protection de l’environnement.

Il est donc nécessaire **d’améliorer l’efficacité et la qualité globale des services d’assistance en escale** au travers des objectifs suivants :

- faire en sorte que les compagnies aériennes disposent d’un choix accru de solutions d’assistance en escale dans les aéroports de l’Union;
- harmoniser et clarifier les conditions administratives nationales d’accès au marché (agréments);
- assurer des conditions de concurrence homogènes au niveau de chaque aéroport entre les entreprises d’assistance en escale exerçant leurs activités sous des régimes différents;
- renforcer la coordination entre les prestataires de services d’assistance en escale au niveau de chaque aéroport (les exploitants d’aéroport assurant la coordination au sol au sein du réseau aérien de l’Union dans le cadre de l’approche porte-à-porte);
- clarifier le cadre juridique relatif à la formation et au transfert du personnel.

ANALYSE D’IMPACT : **quatre trains de mesures** (outre l’option consistant à maintenir le cadre existant) ont été pris en compte pour évaluer la manière dont la directive 96/67/CE pourrait être révisée :

- **Le train de mesures TM1** améliorerait le système en apportant à la directive des modifications minimales, accompagnées dans la mesure du possible d’orientations.
- **Le train de mesures TM2** vise à améliorer le système actuel par un ensemble de mesures plus ambitieux.
- **Le train de mesures TM3** cherche à améliorer le système actuel par des mesures stratégiques de forte intensité, assurant l’harmonisation intégrale du cadre juridique du marché de l’assistance en escale.

Il ressort de l’analyse d’impact que seul le train de mesures **TM2** satisfait pleinement aux objectifs définis.

BASE JURIDIQUE : article 100 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition porte sur l’adoption d’un règlement relatif aux services d’assistance en escale dans les aéroports de l’Union. Ce nouveau règlement doit remplacer et abroger la directive 96/67/CE en vigueur actuellement. Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

- **Ouverture complète du marché de l’auto-assistance et passage du nombre minimal de prestataires de services à trois dans les grands aéroports** : tout usager d’aéroport devrait être autorisé à pratiquer l’auto-assistance. En outre, le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d’assistance en escale aux tiers ne devrait pas être inférieur à trois dans les grands aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de passagers ou à 100.000 tonnes de fret.
- **Reconnaissance mutuelle des agréments, soumis à des exigences harmonisées** : la reconnaissance mutuelle des agréments nationaux, soumis à des exigences harmonisées réduira les coûts administratifs incombant aux opérateurs et réduira les barrières à l’entrée.
- **Meilleure gestion des infrastructures centralisées** : la proposition inclut un cadre juridique clair pour la définition des infrastructures centralisées et l’établissement des redevances à percevoir des prestataires de services d’assistance en escale et des compagnies aériennes pratiquant l’auto-assistance pour l’utilisation des infrastructures centralisées.

- **Séparation juridique des aéroports et de leurs activités d'assistance en escale** : la proposition prévoit que les aéroports exercent leurs activités d'assistance en escale via un organisme doté de la personnalité juridique, distinct de l'entité chargée des activités de gestion d' aéroport.
- **Amélioration de la procédure d'appel à la concurrence** : la proposition prévoit de porter **de 7 à 10 années** la durée maximale pour laquelle est sélectionné un prestataire de services réglementés. Elle contient des précisions supplémentaires concernant les détails de la procédure de sélection des prestataires de services réglementés, afin d'assurer une application harmonisée de cette procédure. Lors de la sélection des prestataires de services réglementés, le comité des usagers doit être consulté. La proposition contient des dispositions sur le règlement intérieur du comité des usagers, afin d'éviter tout conflit d'intérêts pour les compagnies aériennes qui fournissent aussi des services d' assistance en escale.
- **Clarification des règles de sous-traitance** : la proposition permet de recourir à la sous-traitance mais en limitant la sous-traitance par les aéroports et les compagnies aériennes qui pratiquent l'auto-assistance aux situations de force majeure, et en interdisant la sous-traitance en cascade.
- **Rôle de l'entité gestionnaire de l'aéroport dans la coordination des services au sol** : l'entité gestionnaire de l'aéroport devrait être responsable de la bonne coordination des activités d'assistance en escale dans son aéroport. En outre, dans les grands aéroports, particulièrement importants pour le réseau de transport aérien européen, l'entité gestionnaire de l'aéroport doit faire en sorte que ces opérations soient coordonnées à travers un processus décisionnel coopératif pour l'aéroport et un plan d'urgence adéquat.
- **Responsabilité des gestionnaires d'aéroport en ce qui concerne les exigences de qualité minimale pour les opérations d'assistance en escale (à définir dans un acte délégué)** : la proposition prévoit la fixation de normes de qualité minimale pour la fourniture des services d'assistance en escale, à respecter par tous les prestataires et tous les usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance.
- **Obligations d'établissement de rapports sur les performances des services d'assistance en escale (à définir dans un acte délégué)** : les prestataires et les usagers pratiquant l'auto-assistance devraient être tenus de faire rapport sur les performances de leurs services d' assistance en escale.
- **Formation minimale obligatoire pour le personnel** : la proposition introduit des exigences de formation minimale pour tous les prestataires et les compagnies aériennes pratiquant l'auto-assistance, afin de garantir la sécurité et la sûreté des opérations et de créer des conditions de concurrence homogène entre les opérateurs.
- **Possibilité pour les États membres d'imposer une exigence de reprise du personnel aux mêmes conditions lorsqu'une procédure d'appel à la concurrence est organisée** : le système d'appel à la concurrence semble encourager la rotation du personnel. Or, l'absence de continuité du personnel risque d'avoir un effet préjudiciable sur la qualité des services d'assistance en escale. La proposition clarifie les règles relatives à la reprise de personnel au-delà de l'application des dispositions de la directive 2001/23/CE en cas de transfert d'entreprises, et permet aux États membres de garantir des conditions d'emploi et de travail adéquates.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union

2011/0397(COD) - 12/12/2011

La Commission a présenté au Conseil trois propositions législatives portant sur différents domaines de **l'activité aéroportuaire**: **les services d'assistance en escale**, l'attribution des créneaux horaires et les règles relatives à la réduction du bruit. Cet ensemble de mesures, qui comprend également une communication sur la politique aéroportuaire, a pour objectif de traiter deux aspects essentiels: la capacité aéroportuaire et la qualité des services aéroportuaires. D'une manière plus générale, il entend contribuer à la mise en œuvre de l'initiative « Ciel unique européen ».

La future présidence danoise estime que le « paquet aéroports » est un **dossier prioritaire**.

Le Conseil a en outre pris note des informations communiquées par la Commission sur la mise en œuvre du cadre réglementaire du ciel unique européen. La Commission a attiré l'attention des ministres sur le rapport qu'elle a publié en novembre sur le sujet et a souligné que **2012 serait une année décisive pour la mise en œuvre du ciel unique européen**, compte tenu des défis majeurs qui devront être relevés dans un certain nombre de domaines: la création de blocs d'espace aérien fonctionnels regroupant deux États membres ou plus afin de mieux gérer le trafic aérien; l'amélioration des plans de performance; la gestion de réseau; et les préparatifs en vue du déploiement de SESAR