



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 16.08.1996
COM(96) 435 final

94/0325 (SYN)

Proposition réexaminée de

DIRECTIVE DU CONSEIL

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

(présentée par la Commission conformément à l'article 189 C,
point d) du traité CE)

Exposé de motifs

Lors de son assemblée plénière du 16 juillet 1996, le Parlement européen a approuvé en seconde lecture la position commune formellement adoptée par le Conseil le 28 mars 1996 et relative à l'ouverture du marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

Celui-ci a cependant adopté un certain nombre d'amendements au texte proposé. Ces amendements se rapportent principalement à la garantie des droits des employés et à la participation de ceux-ci dans la procédure de sélection des prestataires ainsi qu'à la protection des droits des prestataires qui exercent déjà des services d'assistance en escale et des transporteurs ayant un trafic important sur un aéroport déterminé.

La Commission a accepté l'amendement concernant l'article 9.1 a qui permet 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.

La Commission a également repris en partie les amendements relatifs à:

- l'article 5-1, déjà accepté en première lecture et qui fait obligation aux Etats membres de prendre les mesures nécessaires à la création du comité des usagers
- l'article 14 paragraphe 1 qui rend obligatoire la procédure d'agrément.

La Commission a enfin accepté de reprendre sous une autre rédaction les principes dégagés par le Parlement en ce qui concerne:

- l'article 14 paragraphe 2 relatif aux critères de référence pour l'octroi de l'agrément
- l'article 22 paragraphe 2 en ce qui concerne le contenu du rapport de la Commission et les éventuelles propositions visant à réviser certains aspects de la Directive.

Cependant, la Commission n'a pu accepter les amendements qui concernent:

- l'article 2 (f) car la définition de l'auto-assistance correspond à une approche équilibrée, dégagée en accord avec les Etats membres, qui évite une utilisation abusive de l'auto-assistance pour fournir sous forme déguisée de l'assistance à des tiers et échapper à la procédure de sélection et à l'obligation de séparation des comptes, tout en laissant aux transporteurs une liberté d'action suffisante au sein d'un même groupe
- l'article 9.6 (nouveau) parce qu'il est contraire à l'objectif de la Directive qui vise, à terme, la suppression totale des monopoles
- l'article 11.1 bis (nouveau) qui aurait pour conséquence de retarder en pratique la mise en place de la Directive car le maintien des contrats existants concerne des activités en piste où le nombre de prestataires peut être limité

- l'article 11.3 (nouveau) parce que, contrairement à l'aéroport qui détient des droits de propriétaire et qui assure une neutralité du service vis à vis de tous les usagers, le transporteur doit être considéré comme un prestataire de services indépendant lorsqu'il exécute ceux-ci pour le compte de tiers, que concéder des avantages au transporteur basé entraînerait une discrimination vis à vis des prestataires indépendants et des autres transporteurs et que la Commission ne saurait renforcer les droits d'une entreprise déjà en position dominante sur un marché
- l'article 18 parce que des références à la protection des droits des employés ont déjà été incluses dans la position commune suite aux amendements du Parlement en première lecture et que des références au niveau de formation et de certification pourraient refermer l'accès au marché et feraient ainsi obstacle à la libéralisation du secteur
- l'article 22 alinea 2 pour ce qui concerne la date du rapport de la Commission; la date proposée ne permettant pas une étude suffisante des conséquences d'une libéralisation de l'assistance aux tiers qui prendra effet au 1er janvier 1999.

Proposition réexaminée de
DIRECTIVE DU CONSEIL
relative au marché de l'assistance en escale
dans les aéroports de la Communauté

Article 5
Comité des usagers

Douze mois, au plus tard, après l'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres prennent les dispositions nécessaires à la création, pour chacun des aéroports visés, d'un comité composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives des usagers, étant entendu que tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

1. Douze mois, au plus tard, après l'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats membres s'assurent que, pour chacun des aéroports visés, un comité composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives de ces usagers, soit créé.
2. Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

Article 9
Dérogations

1. Lorsque, sur un aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente directive, l'Etat membre concerné peut décider:

- a) de limiter le nombre de prestataires pour toute catégorie de services d'assistance en escale autre que celles visées à l'article 6 paragraphe 2; dans ce cas, les dispositions de l'article 6 paragraphes 2 et 3 s'appliquent.

1. Lorsque, sur un aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente directive, l'Etat membre concerné peut décider:

- a) de limiter le nombre de prestataires pour **une ou plusieurs** catégories de services d'assistance en escale autre que celles visées à l'article 6 paragraphe 2 **dans l'ensemble ou une partie de l'aéroport**; dans ce cas, les dispositions de l'article 6 paragraphes 2 et 3 s'appliquent.;

b) inchangé;

c) inchangé;

d) inchangé;

Article 14

Agrément

1. 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 de cet aéroport.

Les critères d'octroi de cet agrément doivent se référer à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et à la législation sociale pertinente.

1. Les Etats membres **subordonnent** 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 doivent se référer à **une situation financière saine et à une couverture d'assurance suffisante**, à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et au **respect de la législation sociale pertinente**.

Article 22

Rapport d'information et de révision

Les Etats membres communiquent à la Commission les informations nécessaires pour lui permettre d'établir un rapport sur l'application de la présente directive.

Ce rapport, accompagné de propositions de révision de la directive, sera établi dans les deux années suivant les dates fixées à l'article 1er.

Les Etats membres communiquent à la Commission les informations nécessaires pour lui permettre d'établir un rapport sur l'application de la présente directive.

Ce rapport, accompagné **d'éventuelles propositions de révision de la directive**, sera établi **le 31 décembre 2001 au plus tard** et **pourra notamment comporter une description détaillée des règles générales et opérationnelles en matière de sûreté et de sécurité en vigueur dans les aéroports ainsi que de la réglementation des différents Etats membres concernant les dispositions sociales applicables aux salariés des entreprises se livrant à l'activité d'assistance en escale sur les aéroports visés par la présente directive**.

(Amendement 10)
Article 2, point f)

f) auto-assistance en escale, situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:

- dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire, ou

- dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité.

f) auto-assistance en escale, situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services.

(¹) JO C 323 du 4.12.1995, p. 94.

(²) JO C 142 du 8.6.1995., p. 7.

(³) JO C 124 du 27.4.1996, p. 19.

PE166190

(Amendement 39)
Article 5

Douze mois, au plus tard, après l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres prennent les dispositions nécessaires à la création, pour chacun des aéroports visés, d'un comité composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives des usagers, étant entendu que tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

1. Douze mois, au plus tard, après l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres font en sorte que, pour chacun des aéroports visés, un comité composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives des usagers, soit créé.

2. Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission. Le personnel de l'aéroport et les organisations représentatives des passagers, quand de telles organisations existent, ont le droit de participer à ce comité. La procédure de décision du comité peut prendre en compte le volume d'activité des différents usagers de l'aéroport en question, tout en s'assurant que tous les intérêts sont représentés.

Le président du comité est désigné par l'État membre et est indépendant à la fois de l'entité gestionnaire de l'aéroport et des usagers.

3. Le comité des usagers assiste l'entité gestionnaire de l'aéroport pour la sélection des prestataires de services d'assistance en escale et a des consultations régulières avec cet organisme de façon à assurer que les services et les installations de l'aéroport sont utilisés efficacement.

(Amendement 12)

Article 9, paragraphe 6 bis (nouveau)

6 bis. Ces limites de temps et les dispositions du paragraphe 2, lettre b) ne s'appliquent pas si l'entité gestionnaire de l'aéroport peut prouver que l'extension et la modification de l'aéroport qui, autrement, seraient nécessaires sont impossibles pour des raisons pertinentes, objectives et transparentes.

(Amendement 13)

Article 11, paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. L'application de la directive n'affecte les décisions existantes en matière de sélection jusqu'à l'expiration des contrats, à condition qu'une concurrence suffisante, conformément à la directive, soit en vigueur sur l'aéroport et que la date d'expiration des contrats soit raisonnablement proche. Cette disposition s'applique en particulier aux contrats conclus avant le 13 décembre 1994. Les États membres notifient ces contrats à la Commission. Après expiration de ceux-ci, la sélection a lieu conformément au présent article.

(Amendement 3)

Article 11, paragraphe 3 bis (nouveau)

3 bis. Lorsque le nombre des prestataires de services d'assistance en escale est limité en application des articles 6, paragraphe 2, et 9, paragraphe 1, lettre b), la compagnie aérienne qui représente plus de 25 % du trafic de l'aéroport - ou, lorsqu'il s'agit d'aéroports d'îles, plus de 25 % du trafic régulier de l'aéroport - est autorisée, soit à entrer dans le marché de l'aéroport concerné, soit à continuer de fournir des services d'assistance à des tiers sur cet aéroport, sans être soumise à la procédure de sélection prévue au paragraphe 1 du présent article.

(Amendement 33)

Article 14, paragraphe 1, premier et deuxième alinéas

1. Les États 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 de cet aéroport.

Les critères d'octroi de cet agrément doivent se référer à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et à la législation sociale pertinente.

1. Les États membres subordonnent 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 doivent se référer à une organisation appropriée, à une situation économique et financière saine, à une couverture d'assurance suffisante et aux qualifications du personnel du prestataire de services, ainsi qu'à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et au respect de la législation sociale pertinente.

(Amendement 35)
Article 18

Protection sociale et de
l'environnement

Sans préjudice de l'application des dispositions de la présente directive et dans le respect des autres dispositions du droit communautaire, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs et le respect de l'environnement.

Protection sociale

Les dispositions de la présente directive ne porteront aucunement atteinte aux droits et aux obligations des États membres d'assurer la protection des droits des travailleurs, y compris dans les domaines des normes de sécurité, de la compétence technique, de la formation et de la certification, de l'affiliation à un syndicat et de la représentation par celui-ci.

(Amendement 36)
Article 22, deuxième alinéa

Ce rapport, accompagné de propositions de révision de la directive, sera établi dans les deux années suivant les dates visées à l'article 1er.

Ce rapport sera établi avant le 31 décembre 1999 et comportera une description détaillée des règles générales et opérationnelles en matière de sécurité en vigueur dans les aéroports, ainsi que des lois et règlements des États membres concernant l'agrément des activités d'assistance en escale ainsi que la formation et les dispositions sociales applicables aux salariés de ces

entreprises. Ce rapport sera accompagné de propositions de révision de la directive compte tenu notamment de la nécessité d'arrêter des règles communautaires dans ces domaines, sous réserve du principe de subsidiarité.

ISSN 0254-1491

COM(96) 435 final

DOCUMENTS

FR

07 08 05 10

N° de catalogue : CB-CO-96-437-FR-C

ISBN 92-78-08582-0

Office des publications officielles des Communautés européennes
L-2985 Luxembourg