

## **Recommandation de décision et rapport**

**de la commission des transports, de la construction et des affaires urbaines  
(15<sup>e</sup> commission)**

**sur l'information**

**– Impression 17/8426 n° A.44 –**

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'assistance en  
escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE**

COM(2011) 824 final ; document du Conseil 18008/11

### **A. Problème**

Les services d'assistance en escale proposés dans les aéroports allemands se distinguent par un niveau élevé de qualité, d'efficacité et de sécurité à l'échelle internationale. En Allemagne, la fourniture de services d'assistance en escale est déjà organisée de manière concurrentielle et une augmentation du nombre de prestataires extérieurs n'entraînerait pas d'améliorations supplémentaires de la qualité, mais compromettrait plutôt les normes existantes.

Il n'est possible de garantir les normes élevées de qualité et de sécurité des services d'assistance en escale en Allemagne que s'il n'y a pas de baisse inacceptable du niveau des salaires et de protection sociale des personnels employés dans ces secteurs. Il convient de refuser une diminution des coûts des services d'assistance en escale obtenue au moyen de baisses de salaires ou d'un recours accru aux contrats de travail à durée déterminée.

Il faut également refuser les dispositions du projet de règlement relatives à la sous-traitance de services et à la séparation juridique des services d'assistance en escale et des infrastructures centralisées. Non seulement le règlement constituerait ainsi une ingérence dans les intérêts entrepreneuriaux des exploitants d'aéroport, mais on pourrait également craindre une différence de traitement et une discrimination des exploitants d'aéroport dans leur rôle de prestataires de services. À l'heure actuelle, ce sont pourtant justement les exploitants d'aéroport qui préservent et développent la stabilité contractuelle en matière d'emploi au profit des régions proches des aéroports.

Il faut également voir d'un œil critique la transformation de la directive en règlement. Si tant est que des amendements s'avèrent nécessaires dans le domaine des services d'assistance en escale, il suffira de modifier la directive actuelle et d'élaborer des lignes directrices dont la mise en œuvre incombera ensuite aux États membres.

**B. Solution**

Adoption d'une résolution par laquelle le Bundestag allemand refuse la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE COM(2011) 824 final ; document du Conseil 18008/11 et, au cas où il serait impossible de réunir une majorité sur le refus de la proposition de règlement, invite le gouvernement fédéral, à œuvrer, lors de la suite des négociations au niveau européen, en faveur d'améliorations déterminantes de la proposition de règlement.

**Adoption d'une résolution à l'unanimité.**

**C. Autres solutions**

Aucune

**D. Coûts**

Les coûts n'ont pas fait l'objet du débat.

## Recommandation de décision

Le Bundestag est appelé à décider ce qui suit :

Ayant pris connaissance de l'information figurant dans l'impression 17/8426 n° A.44, adopter la résolution suivante en vertu de l'article 23, paragraphe 3 de la Loi fondamentale :

- « 1. Le Bundestag allemand refuse la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE (COM(2011) 824 final ; document du Conseil 18008/11). S'il semble impossible de réunir une majorité sur le refus de la proposition de règlement, le Bundestag allemand invitera le gouvernement fédéral à œuvrer, lors de la suite des négociations au niveau européen, en faveur d'améliorations déterminantes de la proposition de règlement.
2. Les services d'assistance en escale proposés dans les aéroports allemands se distinguent par un niveau élevé de qualité, d'efficacité et de sécurité à l'échelle internationale. En Allemagne, la fourniture de services d'assistance en escale est déjà organisée de manière concurrentielle et une augmentation du nombre de prestataires extérieurs n'entraînerait pas d'améliorations supplémentaires de la qualité, mais compromettrait plutôt les normes existantes.
3. Il n'est possible de garantir les normes élevées de qualité et de sécurité des services d'assistance en escale en Allemagne que s'il n'y a pas de baisse inacceptable du niveau des salaires et de protection sociale des personnels employés dans ces secteurs. Il convient de refuser une diminution des coûts des services d'assistance en escale obtenue au moyen de baisses de salaires ou d'un recours accru aux contrats de travail à durée déterminée.
4. Il faut également refuser les dispositions du projet de règlement relatives à la sous-traitance de services et à la séparation juridique des services d'assistance en escale et des infrastructures centralisées. Non seulement le règlement constituerait ainsi une ingérence dans les intérêts entrepreneuriaux des exploitants d'aéroport, mais il faudrait également craindre une différence de traitement et une discrimination des exploitants d'aéroport dans leur rôle de prestataires de services. À l'heure actuelle, ce sont pourtant justement les exploitants d'aéroport qui préservent et développent la stabilité contractuelle en matière d'emploi au profit des régions proches des aéroports.
5. Il faut également voir d'un œil critique la transformation de la directive en règlement. Si tant est que des amendements s'avèrent nécessaires dans le domaine des services d'assistance en escale, il suffira de modifier la directive actuelle et d'élaborer des lignes directrices dont la mise en œuvre incombera ensuite aux États membres.

Berlin, le 8 février 2012

### La commission des transports, de la construction et des affaires urbaines

**Anton Hofreiter**  
Président

**Peter Wichtel**  
Rapporteur