



N° 4059 rect.

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 septembre 2016.

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES EUROPÉENNES ⁽¹⁾

sur la conformité au principe de subsidiarité de la proposition de règlement du Parlement et du Conseil établissant un système de certification européen pour les équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne (COM(2016) 491 final)

ET PRÉSENTÉ

PAR M. DIDIER QUENTIN
Député

(1) La composition de la commission figure au verso de la présente page.

(La Commission des affaires européennes est composée de : M^{me} Danielle AUROI, présidente ; M. Christophe CARESCHE, M^{me} Marietta KARAMANLI, MM. Jérôme LAMBERT, Pierre LEQUILLER, vice-présidents ; M. Philip CORDERY, Mme Sandrine DOUCET, MM. Arnaud LEROY, André SCHNEIDER, secrétaires ; MM. Ibrahim ABOUBACAR, Kader ARIF, Philippe BIES, Jean-Luc BLEUNVEN, Alain BOCQUET, Jean-Jacques BRIDEY, M^{mes} Isabelle BRUNEAU, Nathalie CHABANNE, MM. Jacques CRESTA, M^{me} Seybah DAGOMA, MM. Yves DANIEL, Bernard DEFLESSELLES, William DUMAS, M^{me} Marie-Louise FORT, MM. Yves FROMION, Hervé GAYMARD, Jean-Patrick GILLE, M^{me} Chantal GUITTET, MM. Razy HAMMADI, Michel HERBILLON, Laurent KALINOWSKI, Marc LAFFINEUR, Charles de LA VERPILLIÈRE, Christophe LÉONARD, Jean LEONETTI, M^{me} Audrey LINKENHELD, MM. Lionel LUCA, Philippe Armand MARTIN, Jean-Claude MIGNON, Jacques MYARD, Rémi PAUVROS, Michel PIRON, Joaquim PUEYO, Didier QUENTIN, Arnaud RICHARD, M^{me} Sophie ROHFRIETSCH, MM. Jean-Louis ROUMEGAS, Rudy SALLES, Gilles SAVARY)

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. CETTE PROPOSITION DE RÈGLEMENT VISE À RÉFORMER LE SYSTÈME DE CERTIFICATION DES ÉQUIPEMENTS D'INSPECTION/FILTRAGE UTILISÉS AUX FINS DE LA SÛRETÉ AÉRIENNE	7
A. LE SYSTÈME DE CERTIFICATION EN VIGUEUR REPOSE SUR CHAQUE ÉTAT MEMBRE MAIS UNE COOPÉRATION PERMET DE LE MUTUALISER EN PARTIE.....	7
B. LA PROPOSITION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE: UN SYSTÈME DE CERTIFICATION UNIQUE À L'ÉCHELLE DE L'UNION, REPOSANT SUR LE PRINCIPE DE RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS DE CONFORMITÉ.....	8
II. L'INTERDICTION D'EXIGENCES SUPÉRIEURES AUX NORMES DE BASE COMMUNES EUROPÉENNES POSE UN PROBLÈME DE SUBSIDIARITÉ	9
A. POUR LA COMMISSION EUROPÉENNE, RÉGLEMENTER AU NIVEAU DE L'UNION PERMETTRAIT D'ASSURER UNE APPROCHE COHÉRENTE DANS TOUS LES ÉTATS MEMBRES	11
B. CELA POSE TOUTEFOIS LA QUESTION DU MAINTIEN DE LA FACULTÉ PROPRE À CHAQUE ÉTAT MEMBRE DE PRENDRE EN COMPTE SA SITUATION PARTICULIÈRE QUANT AUX SCÉNARIOS DE MENACES ET SON ÉVALUATION DES RISQUES SPÉCIFIQUES	11
TRAVAUX DE LA COMMISSION	13
PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPÉENNE	17
MOTION FOR A EUROPEAN RESOLUTION	19

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

La proposition de règlement du Parlement et du Conseil établissant un système de certification européen pour les équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne COM(2016) 491 final a pour objet de remplacer le dispositif de certification actuel, qui repose sur un système d'examen national par les autorités compétentes des États membres, par un système de certification unique, à l'échelle de l'Union, reposant sur le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de conformité.

S'il est légitime de chercher à faciliter le fonctionnement du marché intérieur et la libre circulation des marchandises, ainsi qu'améliorer la compétitivité du secteur européen de la sécurité, notamment sur les marchés d'exportation, une telle réforme ne doit pas se faire au détriment de la faculté propre laissée à chaque État membre de prendre en compte sa situation particulière pour ce qui est des scénarios de menaces et son évaluation des risques spécifiques qu'il encourt et, par conséquent, d'avoir des attentes supérieures aux standards européens.

Le présent rapport a pour objectif d'évaluer la conformité au principe de subsidiarité de la nouvelle répartition des compétences proposée par cette proposition de règlement.

I. CETTE PROPOSITION DE RÈGLEMENT VISE À RÉFORMER LE SYSTÈME DE CERTIFICATION DES ÉQUIPEMENTS D'INSPECTION/FILTRAGE UTILISÉS AUX FINS DE LA SÛRETÉ AÉRIENNE

A. LE SYSTÈME DE CERTIFICATION EN VIGUEUR REPOSE SUR CHAQUE ÉTAT MEMBRE MAIS UNE COOPÉRATION PERMET DE LE MUTUALISER EN PARTIE

Depuis 2002, les mesures de sûreté en matière d'aviation civile sont de la compétence communautaire.

Mais, tout en fixant des normes de base communes de protection de l'aviation civile, contre les actes mettant en péril la sûreté de celle-ci, le règlement n°300-2008 du 11 mars 2008 prévoit également que les États membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que les normes communes de base, en fonction de leur situation particulière, par rapport aux scénarios de menaces et de leur évaluation des risques spécifiques qu'ils encourent.

Les équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté de l'aviation civile – détecteurs de métaux, scanners de sûreté, systèmes de détection d'explosifs, etc. – doivent satisfaire à un certain nombre d'exigences de performance, avant de pouvoir être mis en service. Ces exigences sont portées par le règlement n°300-2008 précité, complété par les règlements et décisions d'application, pris en groupe d'experts en sécurité d'aviation.

La conformité de ces équipements auxdites exigences est évaluée par les États membres, et seuls les équipements certifiés dans un État membre donné peuvent être utilisés dans ce dernier.

Dans la pratique, compte tenu de l'inégale capacité des vingt-huit États membres en matière de sûreté aérienne, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) régit depuis 2008 un processus commun d'évaluation des équipements d'inspection/filtrage utilisés dans le secteur de l'aviation civile. L'objet en est, à la fois, de limiter les tests auxquels sont soumis les équipements mais aussi de permettre aux États membres de la CEAC qui ne disposent pas de centres de tests de se reposer sur les compétences des autres États.

Cinq États membres – l'Allemagne, l'Espagne, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni –, ainsi que la Suisse sont ainsi chargés de réaliser ces évaluations. Ce processus permet de partager les résultats des évaluations, mais chaque État demeure libre de certifier ou non ses équipements de sûreté sur la base de ces résultats.

En France, cette mission de certification des équipements de sûreté est aujourd'hui confiée à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Celle-ci

s'assure que les équipements déployés sur le territoire national répondent aux exigences tant européennes que nationales.

B. LA PROPOSITION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE: UN SYSTÈME DE CERTIFICATION UNIQUE À L'ÉCHELLE DE L'UNION, REPOSANT SUR LE PRINCIPE DE RECONNAISSANCE MUTUELLE DES CERTIFICATS DE CONFORMITÉ

Pour circuler dans le marché intérieur, certains produits doivent obligatoirement répondre aux exigences essentielles de l'Union européenne en matière de sécurité, de santé et de protection de l'environnement. La preuve de la conformité à ces exigences est garantie par le marquage « CE ». Les autres produits, jugés non-dangereux, ne sont pas soumis à une réglementation spécifique, mais leur fabricant peut les mettre en valeur en déclarant leur conformité à des normes européennes permettant d'apposer le marquage CE.

La proposition de règlement vise à créer un système de certification unique, à l'échelle de l'Union, reposant sur le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de conformité, à l'image de ce qui existe déjà pour d'autres produits, tels que les véhicules automobiles ou les jouets, permettant d'éviter le dépôt d'une demande de certification dans chacun des vingt-huit États membres.

Elle établit, à cet effet, les règles relatives aux exigences administratives et de procédure pour la réception par type UE (Union Européenne) des équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne : organisme national unique compétent pour attester de la conformité des équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne ; méthodes d'évaluation et d'essai uniformes dans toute l'Union ; exigences relatives à l'accréditation des laboratoires d'essais ; vérifications par une autorité compétente en matière de réception ou par un service technique dûment qualifié et désigné à cette fin ; mise en place d'un groupe sectoriel des services techniques, présidé par la Commission européenne, chargé d'assurer la coordination et la coopération nécessaires entre les services techniques désignés ainsi que la formation du personnel et la coordination avec les pays tiers ; modalités de gestion des équipements non conformes ; régime de sanction (à définir par les États) ; prescriptions techniques détaillées confiées à un acte délégué de la Commission.

II. L'INTERDICTION D'EXIGENCES SUPÉRIEURES AUX NORMES DE BASE COMMUNES EUROPÉENNES POSE UN PROBLÈME DE SUBSIDIARITÉ

Le principe de subsidiarité et les Parlements nationaux

Le principe de subsidiarité est défini par l'article 5, paragraphe 3 du Traité sur l'Union européenne, qui dispose qu'« en vertu du principe de subsidiarité, dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, l'Union intervient seulement si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, tant au niveau central qu'au niveau régional et local, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union ».

Depuis le traité de Lisbonne, le principe de subsidiarité a une réelle portée juridique. En effet, si les avis motivés sur le non-respect du principe de subsidiarité par une proposition de la Commission européenne représentent au moins un tiers des parlements nationaux, la Commission doit réexaminer sa proposition (« carton jaune »). Les projets d'actes dénoncés par la moitié des parlements nationaux peuvent être rejetés dès la première lecture et à la majorité simple par le Conseil de l'Union européenne ou par le Parlement européen (« carton orange »).

L'article 88-6 de la Constitution définit les modalités de mise en œuvre en France du contrôle de la subsidiarité confié par le traité de Lisbonne aux parlements nationaux. Le mécanisme d'adoption des résolutions portant avis sur la conformité d'un acte législatif européen au principe de subsidiarité (articles 151-9 et 151-10 du Règlement de l'Assemblée nationale) est strictement identique à celui des résolutions européennes prévues par l'article 88-4 de la Constitution. Les délais d'examen fixé à la commission des affaires européennes et aux commissions permanentes sont cependant ramenés de un mois à quinze jours francs, afin de permettre à l'Assemblée nationale de s'exprimer dans le délai de huit semaines que laisse le traité de Lisbonne aux parlements nationaux pour émettre leurs avis.

A. POUR LA COMMISSION EUROPÉENNE, RÉGLEMENTER AU NIVEAU DE L'UNION PERMETTRAIT D'ASSURER UNE APPROCHE COHÉRENTE DANS TOUS LES ÉTATS MEMBRES

La Commission européenne justifie sa proposition par un double argument :

1°) faciliter le fonctionnement du marché intérieur et la libre circulation des marchandises, ainsi qu'améliorer la compétitivité du secteur européen de la sécurité, notamment sur les marchés d'exportation, grâce à l'allègement de la charge administrative pesant sur les fabricants, le raccourcissement des délais de commercialisation, l'amélioration de la compétitivité des fabricants européens, ainsi que l'élargissement des possibilités de choix des exploitants d'aéroports des États membres.

2°) pallier l'absence de garantie de l'application par tous les aéroports européens des normes requises, en dépit de l'amélioration continue du processus commun de test, depuis sa mise en place en 2008, en raison de l'absence de caractère contraignant de ce dernier.

Pour la Commission européenne, réglementer au niveau de l'Union permettrait donc d'assurer une approche cohérente dans tous les États membres.

B. CELA POSE TOUTEFOIS LA QUESTION DU MAINTIEN DE LA FACULTÉ PROPRE À CHAQUE ÉTAT MEMBRE DE PRENDRE EN COMPTE SA SITUATION PARTICULIÈRE QUANT AUX SCÉNARIOS DE MENACES ET SON ÉVALUATION DES RISQUES SPÉCIFIQUES

L'harmonisation maximale ainsi proposée par la Commission européenne pose toutefois la question de sa compatibilité avec le maintien de la faculté propre à chaque État membre de prendre en compte sa situation particulière quant aux scénarios de menaces et son évaluation des risques spécifiques qu'il encourt et par conséquent d'avoir des attentes supérieures aux standards européens, puisqu'il est prévu à l'article 4 « *qu'un équipement accompagné d'un tel certificat devra pouvoir être rendu disponible ou mis en service dans toute l'Union sans aucune restriction* » et que ce même article prévoit explicitement l'interdiction de « *prescriptions supplémentaires pour ces équipements* ».

Par ailleurs, les méthodes d'évaluation sont jusqu'alors développées par les différents États membres, la réglementation européenne n'imposant que les standards à atteindre. Si la CEAC a permis d'harmoniser ces méthodes de tests, ces méthodes communes ne sont pas obligatoires et un État membre peut décider d'aller au-delà des méthodologies définies à la CEAC compte tenu des scénarios de menaces et de son évaluation des risques spécifiques qu'il encourt.

Cette proposition de règlement retire aux États membres cette compétence puisque les méthodologies de tests seront définies par la Commission européenne, qui plus est par le biais d'un acte délégué, et non un acte d'exécution, créant de fait un transfert important de pouvoir des États membres vers la Commission. Cette dernière remarque s'applique également à la question de la définition des standards, des critères de qualification des centres de tests, etc.

Si la bonne réalisation du marché intérieur et de la libre circulation des marchandises est évidemment un objectif à poursuivre, il doit s'articuler dans ce cas spécifique avec celui de la protection des utilisateurs des aéroports européens.

Or, s'il est, en effet, possible de définir à l'échelle de l'Union un niveau minimum d'exigences, des circonstances particulières propres aux États membres peuvent conduire certains d'entre eux à devoir faire face à une menace ou à un risque particulier, dont eux-seuls sont à même d'évaluer la dangerosité à partir des informations collectées par leurs services de renseignement et de police.

C'est une discussion que les États membres et la Commission européenne ont, également, à propos de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (COM(2015) 613 final), sur la question des restrictions de survol de zones de conflit.

Le système actuel permet de garantir que tous les équipements certifiés à partir du processus commun d'évaluation sont conformes a minima aux normes européennes de base et de surcroît éventuellement aux normes spécifiques – plus sévères – de l'État membre dans lequel il a reçu sa certification.

L'harmonisation complète prônée par la Commission européenne est donc problématique. Non seulement, un État membre ne pourrait plus prendre en compte des menaces qui lui seraient propres en matière d'équipements de sûreté aérienne, mais il pourrait être contraint d'abaisser le niveau existant de protection, en devant accepter des équipements ne répondant qu'aux normes de base, certifiés dans l'un des autres États membres.

Le principe de subsidiarité doit permettre de déterminer si l'échelon européen est le plus efficace pour atteindre les objectifs fixés. Or, dans ce contexte, il ne semble pas que le transfert de compétences tel qu'il est proposé permette de mieux protéger les utilisateurs des aéroports européens.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

La Commission s'est réunie le 27 septembre 2016, sous la présidence de M^{me} Danielle Auroi, Présidente, pour examiner le présent rapport d'information.

« **La Présidente Danielle Auroi.** Nous poursuivons nos travaux avec la communication de notre collègue Didier Quentin sur la proposition de règlement du Parlement et du Conseil établissant un système de certification européen pour les équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne.

Comme vous le savez, notre collègue Didier Quentin est, avec Jérôme Lambert, co-rapporteur permanent de notre Commission sur la subsidiarité.

M. Didier Quentin, rapporteur. Depuis 2002, les mesures de sûreté en matière d'aviation civile sont de la compétence communautaire. Mais, tout en fixant des normes de base communes de protection de l'aviation civile, contre les actes mettant en péril la sûreté de celle-ci, le règlement n°300-2008 du 11 mars 2008 prévoit également que les États membres peuvent appliquer des mesures plus strictes que les normes communes de base, en fonction de leur situation particulière par rapport aux scénarios de menaces et de leur évaluation des risques spécifiques qu'ils encourent.

Les équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté de l'aviation civile – détecteurs de métaux, scanners de sûreté, à propos desquels j'avais d'ailleurs déjà fait une communication il y a quelques années, systèmes de détection d'explosifs, etc. – doivent évidemment satisfaire à un certain nombre d'exigences de performance, avant de pouvoir être mis en service. Ces exigences sont portées par ce règlement n°300-2008, complété par les règlements et décisions d'application pris en groupe d'experts en sécurité d'aviation. La conformité de ces équipements auxdites exigences est évaluée par les États membres, et seuls les équipements, certifiés dans un État membre donné peuvent être utilisés dans ce dernier.

En France, cette mission de certification des équipements de sûreté est aujourd'hui confiée à la Direction Générale de l'Aviation Civile. Celle-ci s'assure que les équipements déployés sur le territoire national répondent aux exigences tant européennes que nationales.

Dans la pratique, compte tenu de l'inégale capacité des vingt-huit États membres en matière de sûreté aérienne, la Conférence européenne de l'aviation civile – la CEAC – régit depuis 2008 un processus commun d'évaluation des équipements d'inspection/filtrage utilisés dans le secteur de l'aviation civile. L'objet en est, à la fois, de limiter les tests auxquels sont soumis les équipements mais aussi de permettre aux États membres de la CEAC qui ne disposent pas de centres de tests, de compter sur les compétences des autres États. Cinq États

membres – dont la France –, ainsi que la Suisse sont ainsi chargés de réaliser ces évaluations. Ce processus permet de partager les résultats des évaluations, mais chaque État demeure libre de certifier ou non ses équipements de sûreté, sur la base de ces résultats.

La proposition de règlement qui nous est soumise vise à créer un système de certification unique à l'échelle de l'Union, reposant sur le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de conformité, à l'image de ce qui existe déjà pour d'autres produits, comme les véhicules automobiles ou les jouets.

Elle établit, à cet effet, les règles relatives aux exigences administratives et de procédure pour la réception par type UE (Union Européenne) des équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne.

La Commission européenne justifie sa proposition par un double argument : faciliter le fonctionnement du marché intérieur et la libre circulation des marchandises, ainsi qu'améliorer la compétitivité du secteur européen de la sécurité, notamment sur les marchés d'exportation ; pallier l'absence de garantie de l'application par tous les aéroports européens des normes requises, en dépit de l'amélioration continue du processus commun de test, depuis sa mise en place, en raison de l'absence de caractère contraignant de ce dernier.

Ces deux objectifs sont louables, mais cette harmonisation maximale pose toutefois la question de sa compatibilité avec le maintien de la faculté propre laissée à chaque État membre de prendre en compte sa situation particulière pour ce qui est des scénarios de menaces et son évaluation des risques spécifiques qu'il encourt et, par conséquent, d'avoir des attentes supérieures aux standards européens. En effet, il est prévu à l'article 4 « qu'un équipement accompagné d'un tel certificat devra pouvoir être rendu disponible ou mis en service dans toute l'Union, sans aucune restriction » et ce dernier prévoit explicitement l'interdiction de « prescriptions supplémentaires pour ces équipements ».

Si la bonne réalisation du marché intérieur et de la libre circulation des marchandises est évidemment un objectif à poursuivre, il doit s'articuler dans ce cas spécifique avec celui de la protection des utilisateurs des aéroports européens. Or, s'il est, en effet, possible de définir à l'échelle de l'Union un niveau minimum d'exigences, des circonstances particulières propres aux États membres peuvent conduire certains d'entre eux à devoir faire face à une menace ou à un risque particulier, dont eux-seuls sont à même d'évaluer la dangerosité à partir des informations collectées par leurs services de police et de renseignement. C'est une discussion que les États membres et la Commission ont, également, à propos de la proposition de révision du règlement relatif à l'Agence européenne de sécurité aérienne sur la question des survols de zones de conflit.

Le système actuel permet de garantir que tous les équipements, certifiés à partir du processus commun d'évaluation, sont conformes à minima aux normes

européennes de base et de surcroît aux normes spécifiques – plus sévères – de l'État membre dans lequel il a reçu sa certification.

Par ailleurs, les méthodes d'évaluation sont, jusqu'alors, développées par les différents États membres, la réglementation européenne n'imposant que les standards à atteindre. Si la CEAC a permis d'harmoniser ces méthodes de tests, ces méthodes communes ne sont pas obligatoires et un État membre peut décider d'aller au-delà des méthodologies définies à la CEAC, compte tenu des scénarios de menaces et de son évaluation des risques spécifiques qu'il encourt. Cette proposition de règlement retire aux États membres cette compétence, puisque les méthodologies de tests seront définies par la Commission européenne, par le biais d'un acte délégué, et non par un acte d'exécution, ce qui créerait de fait un transfert important de pouvoir des États membres vers la Commission.

L'harmonisation complète prônée par la Commission européenne est donc problématique. Non seulement, la France ne pourrait plus prendre en compte des menaces qui lui seraient propres en matière d'équipements de sûreté aérienne, mais elle pourrait être contrainte d'abaisser le niveau existant de protection, ce qui serait paradoxal dans le contexte actuel, en devant accepter des équipements ne répondant qu'aux normes de base, certifiés dans l'un des vingt-huit États membres. Voilà pourquoi je vous propose d'adopter cette proposition de résolution portant avis motivé sur la conformité au principe de subsidiarité, qui vous a été distribuée.

La Présidente Danielle Auroi. Nous avons besoin de mettre en place des mécanismes de défense et de protection européens les plus efficaces possibles, et c'est bien en ce sens que nous devons nous poser la question de la subsidiarité. C'est la raison pour laquelle je soutiens cette proposition de résolution.

M. Didier Quentin, rapporteur. Dans le contexte actuel, la question du niveau de protection des aéroports est une question très sensible, et les États membres en charge de cette mutualisation, l'Allemagne, l'Espagne, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, sont particulièrement qualifiés compte tenu de l'importance du trafic sur leurs aéroports et de leur histoire.

Je vous propose une petite rectification, à l'avant dernier alinéa, en remplaçant les mots : « de l'espace aérien européen » par les mots : « des aéroports de l'Union européenne ».

La Présidente Danielle Auroi. Je mets donc aux voix la proposition de résolution ainsi rectifiée.

La commission a adopté à l'unanimité des présents la proposition de résolution dont le texte figure ci-après. »

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 88-6 de la Constitution,

Vu l'article 151-9 du Règlement de l'Assemblée nationale,

Vu l'article 3 du protocole n° 1 sur le rôle des parlements nationaux annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu le protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

Vu la proposition de règlement du Parlement et du Conseil établissant un système de certification européen pour les équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne, COM(2016) 491 final,

Considérant que la proposition d'un système de certification unique à l'échelle de l'Union des équipements d'inspection/filtrage utilisés aux fins de la sûreté aérienne, reposant sur le principe de reconnaissance mutuelle des certificats de conformité, est justifiée, par la Commission européenne, par des considérations touchant à la libre circulation des marchandises, et ne prend pas en compte la possibilité pour les États membres d'appliquer des mesures plus strictes que les normes communes de base de protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de celle-ci, en fonction de leur situation particulière quant aux scénarios de menaces et de leur évaluation des risques spécifiques qu'ils encourent,

Considérant que la répartition des responsabilités prévue par le droit en vigueur entre le niveau national et le niveau européen apparaît le meilleur moyen d'assurer, en matière de sûreté aérienne, une protection efficace des utilisateurs des aéroports de l'Union européenne,

Estime ainsi que la proposition de règlement précitée n'est pas conforme au principe de subsidiarité.

MOTION FOR A EUROPEAN RESOLUTION

of the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a Union certification system for aviation security screening equipment (COM(2016) 491 final),

The National Assembly

In the light of Article 88-6 of the Constitution,

In the light of Article 151-9 of the Rules of Procedure of the National Assembly,

In the light of Article 3 of protocol no. 1 on the role of national parliaments annexed to the Treaty on European Union and to the Treaty on the Functioning of the European Union,

In the light of protocol no. 2 on the application of the principles of subsidiarity and proportionality annexed to the Treaty on European Union and to the Treaty on the Functioning of the European Union,

In the light of the proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a Union certification system for aviation security screening equipment, COM(2016) 491 final,

Considering that the proposal for a pan-Union unique certification system for aviation security screening equipment based on the principle of mutual recognition of certificates of conformity, is justified, by the European Commission, by considerations concerning the free circulation of goods, and does not take into account the possibility for the Member States to apply stricter measures than the common basic standards for the protection of civil aviation against acts of unlawful interference jeopardising the security of the latter, in terms of their specific situation as to threat scenarios and their assessment of the specific risks incurred,

Considering that the sharing of responsibilities laid down by the law in force between the national level and the European level appears to be the best means of ensuring, as regards aviation security, effective protection of the users of European Union airports,

Considers that the above-mentioned proposal for a regulation does not comply with the subsidiarity principle.