



15.4.2016

# **AVIS MOTIVÉ D'UN PARLEMENT NATIONAL SUR LA SUBSIDIARITÉ**

Objet: Avis motivé du Sénat italien, relatif à 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)0613 – C8-0389/2015 – 2015/0277(COD))

Conformément à l'article 6 du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, les parlements nationaux peuvent, dans un délai de huit semaines à compter de la date de transmission d'un projet d'acte législatif, adresser aux présidents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission un avis motivé exposant les raisons pour lesquelles ils estiment que le projet en cause n'est pas conforme au principe de subsidiarité.

Le Sénat italien a adressé l'avis motivé joint en annexe sur la proposition susmentionnée de règlement.

En vertu du règlement du Parlement européen, la commission des affaires juridiques est compétente pour le respect du principe de subsidiarité.

SÉNAT DE LA RÉPUBLIQUE  
2016  
XVII<sup>e</sup> législature  
RÉSOLUTION DE LA 8<sup>e</sup> COMMISSION PERMANENTE  
(travaux publics, communications)

La commission,

ayant examiné, conformément à l'article 144 du règlement, 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), qui lui a été soumise pour avis motivé sur la subsidiarité;

considérant

que la proposition vise à procéder à un réexamen complet du système européen de sécurité aérienne, et notamment du règlement (CE) n° 216/2008 qui contient les règles de base, en vue de créer un cadre réglementaire qui, tout en garantissant aux passagers des conditions de transports aériens toujours plus sûres et respectueuses de l'environnement, développe la compétitivité extérieure du secteur et relance la production et l'emploi;

que, à cette fin, la proposition introduit une approche plus flexible de la réglementation en matière de sécurité fondée sur le risque et la performance (en supprimant les obligations superflues et en garantissant un ensemble modulable de règles), comble les lacunes existantes dans le domaine de la sécurité et prend davantage en compte les liens entre la sécurité aérienne et d'autres domaines techniques de la réglementation, notamment la sûreté aérienne ou la protection de l'environnement;

que la proposition se penche en outre sur les problèmes que rencontrent certaines autorités nationales pour trouver les ressources nécessaires au titre des activités de certification et de surveillance, et définit un cadre pour la mise en commun et le partage de ressources techniques entre les autorités nationales et l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, qui prévoit la possibilité de transférer les responsabilités de mise en œuvre de la législation de l'Union sur une base volontaire;

qu'elle contribue enfin à définir un cadre réglementaire efficace pour intégrer en toute sécurité dans l'espace aérien européen de nouveaux modèles d'entreprise et de technologies émergentes, notamment des aéronefs sans équipage;

faisant notamment observer

que les transports aériens et la production aéronautique sont, dans une large mesure, des activités de caractère transnational qui commandent assurément une intervention réglementaire au niveau de l'Union; que, en fait, les règlements (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 ont déjà conféré à l'Union la compétence nécessaire en matière de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits aéronautiques, d'opérations aériennes, de licences du personnel navigant, d'aérodromes et de

services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne ("services ATM/ANS"), et, enfin, de sécurité des exploitants de pays tiers;

que la proposition à l'examen étend le cadre réglementaire en vigueur en matière de sécurité aérienne de l'Union à plusieurs domaines spécifiques, à savoir la sécurité des services d'assistance en escale, les aéronefs sans équipage et les aspects liés à la sûreté de la conception des aéronefs et des systèmes aéronautiques, y compris la cybersécurité,

après examen du rapport du gouvernement, élaboré en vertu de l'article 6, quatrième et cinquième alinéas, de la loi n° 234 du 24 décembre 2012;

après analyse des éléments d'information communiqués par les autorités compétentes en matière de sécurité aérienne, à savoir l'Agence nationale pour la sécurité aérienne (ANSV), l'Office national d'assistance aérienne (ENAV S.p.A) et l'Office national de l'aviation civile (ENAC), lors de leur audition le 10 février 2016;

tenant compte des observations formulées par la 14<sup>e</sup> commission à titre consultatif;

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

1) un avis partiellement défavorable quant au respect du principe de subsidiarité qui ne semble pas pleinement respecté pour certaines activités réglementaires:

– il est nécessaire, en ce qui concerne les services d'assistance en escale et ceux de gestion d'aires de trafic qu'exige l'article 32 de la proposition, d'engager notamment une action au niveau de l'Union pour mettre en place des normes de sécurité communes pour les prestataires afin de prévenir de manière plus efficace les accidents liés à la fourniture des services correspondants.

Concernant toutefois l'introduction souhaitée d'une réglementation plus sévère au niveau européen, il semble contradictoire, tant en termes de sécurité que d'efficacité opérationnelle, de ne pas conditionner la mise en œuvre des activités des prestataires de services à une obligation de certification, comme le prévoit actuellement la législation italienne. L'article 32 de la proposition de règlement se borne à prévoir une "autocertification" dans laquelle les prestataires déclarent avoir les capacités et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément aux exigences essentielles visées à l'article 29 de ladite proposition.

Ce choix augmente toutefois le niveau de risque en permettant à des opérateurs qui ne sont pas soumis à une quelconque évaluation de compétence par les autorités nationales compétentes (pour les services en escale) ou par les entités gestionnaires des aéroports (pour les services sur les aires de trafic) d'être associés à la complexité du système aéroportuaire, rendant ainsi impossible toute vérification de leur capacité à fournir de manière appropriée les services en question. Les prestataires de service de gestion d'aire de trafic (aux termes des nouvelles dispositions prévues par l'article 32 de la proposition de règlement) échapperaient ainsi également au contrôle des entités gestionnaires des aéroports qui, tant en vertu du droit italien que de la législation de l'Union, sont responsables de la gestion des aires de trafic et de la sécurité des opérations qui s'y déroulent.

Dans ce contexte, la solution actuellement applicable en Italie convient mieux pour atteindre les objectifs de sécurité que la Commission entend poursuivre lors de la prestation des services d'assistance en escale et de gestion des aires de trafic. Même si une

action au niveau européen s'impose, il n'apparaît pas, dans ces conditions, que l'absence d'une certification obligatoire apporte une véritable valeur ajoutée et il ne semble pas, dès lors qu'il soit fait pleinement droit au principe de subsidiarité;

– il semble possible de se rallier à une action au niveau de l'Union visant à réglementer les aéronefs sans équipage, en d'autres termes les "drones" (articles 45 à 47 de la proposition de règlement) dans la mesure où, même si la majorité des opérations de vol présente un caractère local, le secteur affiche une dimension transfrontalière pour ce qui est des aspects opérationnels des aéronefs et de l'établissement de règles communes régissant la prestation des services. La proposition confère notamment à l'Agence européenne de la sécurité aérienne une compétence exclusive de réglementation pour tous les aéronefs télécommandés, supprimant ainsi la référence au seuil de 150 kg en dessous duquel la compétence appartenait jusqu'à présent aux États membres.

La proposition présente toutefois une grave lacune car, contrairement à la législation italienne en vigueur, elle ne prévoit aucune attestation ou licence pour les pilotes de ce type d'aéronef. Cette lacune est de nature à pénaliser la sécurité aérienne, notamment dans le cas où des drones d'un poids inférieur à 25 kg, utilisés à faible altitude, sont commandés à vue, car, dans ce cas de figure, le pilote joue un rôle central. Cet aspect revêt une importance particulière quand on sait que le nombre d'incidents impliquant des aéronefs télécommandés ("unmanned") qui interfèrent dans les opérations en vol des aéronefs embarquant des pilotes ("manned") se multiplient, tant en Italie qu'à l'étranger.

Il apparaît, sous cet angle également, que la proposition à l'examen ne respecte pas pleinement le principe de subsidiarité car une action au niveau européen, même si elle se justifie par le domaine concerné, omet de prévoir une attestation ou une licence pour les pilotes d'aéronefs sans équipage, et ne semble pas, dès lors, apporter une valeur ajoutée concrète en termes d'amélioration de la sécurité par rapport à la législation nationale italienne qui impose des conditions d'aptitude plus strictes et, partant, garantit un niveau plus élevé de sécurité;

– la proposition prévoit par ailleurs (articles 53 à 55) qu'un État membre puisse transférer totalement ou en partie ses compétences à l'Agence européenne de la sécurité aérienne ou à un autre État membre s'il n'est pas en mesure de se conformer à sa mission ou aux dispositions prévues par le règlement. Elle prévoit également que la Commission puisse procéder à un transfert de responsabilités ("mécanisme de surveillance d'urgence", article 55) si l'État n'est pas en mesure de satisfaire aux obligations de fond découlant des règles communes ou s'il ne remédie pas aux anomalies dans les délais et dans les conditions fixés par la Commission.

Le principe de subsidiarité semble respecté sur ce point et l'action européenne apparaît justifiée; certains éléments du texte proposé peuvent toutefois avoir, s'ils ne sont pas correctement précisés, une portée plus large et excessive au regard des objectifs à atteindre. Les cas dans lesquels le transfert de responsabilité peut avoir lieu ne paraissent pas notamment définis avec suffisamment de clarté; il conviendrait également de réfléchir à la possibilité de prévoir une réappropriation des compétences par l'autorité nationale si elle a clairement démontré avoir remédié aux anomalies qui avaient motivé le transfert des responsabilités ou si l'Agence européenne ne les exerce pas correctement.

– il apparaît par ailleurs que le principe de subsidiarité n'est pas pleinement respecté, dès lors que l'article 117 de la proposition confère à la Commission européenne le pouvoir d'adopter divers actes délégués dans différents domaines. Si cette pratique s'explique par la volonté de pas alourdir excessivement le texte normatif en y insérant des dispositions purement techniques et opérationnelles, il n'en demeure pas moins que ces dispositions détaillées sont de nature à influencer sensiblement la configuration du système aéronautique tant au niveau européen que des États membres, ces derniers étant toutefois privés de la possibilité de se prononcer sur le sujet. Cela aura pour résultat d'affaiblir le rôle des parlements nationaux en supprimant le pouvoir, qui leur est conféré en vertu des protocoles 1 et 2 annexés aux traités, d'adopter des avis sur les "projets d'actes législatifs" de l'Union européenne, un pouvoir qui, en revanche, n'existe pas pour les "projets d'actes délégués".

Nous renvoyons toutefois aux observations formulées par le Sénat de la République dans la résolution adoptée par sa 14<sup>e</sup> commission dans le cadre du paquet institutionnel "Mieux légiférer" (doc. XVIII n° 102), aux termes desquelles il conviendrait de prévoir des mécanismes appropriés pour transmettre officiellement les projets d'actes délégués non seulement au Parlement européen et au Conseil mais également aux parlements nationaux. Le contrôle exercé par ces derniers sur l'action menée par les divers gouvernements au sein du Conseil pourra, dans ces conditions, s'effectuer dans le respect des droits prévus à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

2) un avis favorable quant au respect du principe de proportionnalité dans la mesure où la proposition est adaptée aux objectifs qu'elle entend poursuivre. En effet,

– elle vise à moderniser le cadre juridique applicable en matière de sécurité aérienne. Elle introduit, en matière de sécurité, une approche de la réglementation fondée sur le risque et la performance en s'affranchissant de l'actuel système basé sur la rigidité des règles, cette approche devant profiter à l'ensemble du secteur aéronautique;

– elle prévoit la mise en place d'un régime modulable qui permettra de mieux tenir compte des différences existant entre les entreprises de différentes tailles, en allégeant les charges administratives des petites et moyennes entreprises et en collant à leurs besoins;

émet également un avis favorable sur les enjeux de fond afférents au dialogue politique avec les institutions de l'Union tout en faisant observer ce qui suit:

– sans préjudice des observations générales déjà formulées sur la possibilité des parlements nationaux de pouvoir se prononcer sur les projets d'actes délégués de la Commission, il convient, au titre de la proposition de règlement à l'examen, de définir de manière plus exhaustive les pouvoirs de délégation conférés à la Commission. En outre, il conviendrait de garantir aux autorités nationales (en Italie, notamment l'ENAC et l'ANSV) la possibilité de se faire entendre à tout instant par la Commission, et de poursuivre ainsi l'action engagée par leurs représentations respectives, dans l'optique de suivre l'élaboration de l'acte délégué et d'intervenir si le texte n'est pas suffisamment équilibré;

– le mécanisme de surveillance d'urgence visé à l'article 55 devrait être supprimé ou, du moins, reformulé de sorte à prévoir un dialogue ample et approfondi avec les États membres concernés avant que la Commission ne mette en œuvre le mécanisme;

– il apparaît nécessaire d'introduire à l'article 32 de la proposition législative à l'examen l'obligation de certification des prestataires de services aéroportuaires d'assistance en escale et de services de gestion d'aire de trafic. En outre, il conviendrait au moins de confier à

l'entité gestionnaire de l'aéroport le contrôle d'accès des prestataires précités dans la mesure où elle est responsable du bon fonctionnement de l'aéroport en toute sécurité;

– en ce qui concerne les articles 45 à 47, il convient de prévoir explicitement dans la proposition de règlement la possession d'attestations ou de licences pour les pilotes des aéronefs sans équipage, en étudiant la possibilité d'introduire des dérogations uniquement pour les drones de petite dimension ou qui, par leurs caractéristiques techniques et conditions d'utilisation, présentent des niveaux de risque très faibles;

– il convient de réexaminer l'article 54 de la proposition de règlement, qui permet à une organisation basée dans plusieurs pays membres de demander à l'Agence européenne de la sécurité aérienne, la certification et le contrôle de celle-ci, contournant et, dès lors, affaiblissant l'autorité nationale elle-même ou celle de l'État où elle a son siège. Cette disposition pourrait donner lieu à des pratiques de contournement de la part des organisations et déclencher une forme de concurrence inappropriée entre l'Agence européenne et les autorités nationales, dont on ne voit pas la motivation;

– l'article 57 prévoit que des aéronefs et autres produits aéronautiques construits dans des pays tiers ne peuvent être importés que s'il existe un accord bilatéral en vigueur sur la navigabilité entre l'Union européenne et l'État de construction, sans toutefois tenir compte de l'existence d'accords bilatéraux entre des États membres individuels et d'autres pays (par exemple entre l'Italie et la Russie), qui jusqu'à présent ont été jugés acceptables par l'ensemble des acteurs. Par conséquent, il est recommandé de compléter la norme en question avec la reconnaissance des accords déjà en vigueur jusqu'à l'introduction de l'accord y relatif au niveau de l'Union;

– l'avis est défavorable en ce qui concerne la modification de l'organisation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, prévue aux articles 85 et suivants, de la proposition de règlement, en ce que la nouvelle organisation tend à concentrer les fonctions décisionnelles et stratégiques dans le chef d'un nombre limité de représentants des États membres et renforce de façon disproportionnée le poids, déjà considérable, de la Commission au sein de l'Agence, au détriment de son fonctionnement équilibré;

– la mesure visée à l'article 109 qui introduit, parmi les sources de financement supplémentaires de l'Agence européenne, les subventions et les redevances de navigation aérienne appliquées pour l'exploitation des services ATM/ANS n'est pas appropriée, soit parce qu'elle pourrait entraîner des augmentations de coûts pour les bénéficiaires des services fournis (à savoir les compagnies aériennes), soit parce que les coûts supportés par l'Agence sont déjà couverts par les contributions de la Commission européenne pour les fonctions réglementaires et par les redevances pour les activités de certification;

– l'article 124, modifiant l'article 5 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes de sécurité aérienne, devrait être complété en établissant que l'autorité responsable des enquêtes peut, non seulement s'abstenir d'entamer des enquêtes de sécurité lorsque certaines conditions sont réunies, mais également décider de clôturer les enquêtes de sécurité en cours, sur la base des mêmes conditions et lorsque les conclusions n'apportent aucune valeur ajoutée à une action efficace de prévention.

Le présent acte doit être considéré également comme un document d'orientation à l'adresse du gouvernement au sens de l'article 7 de la loi n° 234 du 24 décembre 2012.

AVIS DE LA 14<sup>E</sup> COMMISSION PERMANENTE  
(POLITIQUES DE L'UNION EUROPÉENNE)

(auteur: Liuzzi)

11 février 2016

La Commission, après examen de l'acte,

considérant que:

– l'objectif de la proposition est de préparer le cadre réglementaire de l'Union européenne en matière de sécurité aérienne face aux défis qui se présenteront au cours des prochaines années et, dès lors, de continuer à garantir des services de transport aérien sécurisés, sûrs et respectueux de l'environnement pour les passagers et le grand public;

– la proposition introduit une approche de la réglementation en matière de sécurité fondée sur le risque et la performance, comble les lacunes existantes en matière de sécurité et prend davantage en compte les interdépendances entre la sécurité aérienne et d'autres domaines techniques de la réglementation, comme la sûreté aérienne ou la protection de l'environnement;

– la proposition contribue en outre à établir un cadre réglementaire efficace pour l'intégration de nouveaux modèles d'entreprises et de technologies émergentes, telles que les aéronefs sans équipage;

– la proposition se penche sur les problèmes rencontrés par certaines autorités nationales pour maintenir disponibles et financer les ressources nécessaires pour la certification et la surveillance, en proposant un cadre pour la mise en commun et le partage de ressources techniques entre les autorités nationales et l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, qui prévoit la possibilité de transférer les responsabilités de mise en œuvre de la législation de l'Union sur une base volontaire;

après examen du rapport du gouvernement, élaboré en vertu de l'article 6, quatrième et cinquième alinéas, de la loi n° 234 du 24 décembre 2012,

formule, dans le cadre de ses compétences et sans faire obstacle, les observations suivantes:

– la base juridique est l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui concerne l'adoption de dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. La procédure législative ordinaire est prévue et dès lors, une égale participation du Parlement européen au processus décisionnel, ainsi que la consultation obligatoire du Comité des régions et du Comité économique et social;

– en ce qui concerne le principe de subsidiarité, il convient de noter que le transport aérien et la production dans le secteur aéronautique sont, dans une large mesure, des activités à caractère transnational qui peuvent être mieux abordées au niveau de l'Union. À cet égard, les règlements (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 15 juillet 2002, et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008, ont déjà conféré à l'Union européenne la compétence nécessaire en matière de navigabilité et de compatibilité environnementale, des produits aéronautiques, d'opérations aériennes, de licences du

personnel navigant, d'aérodromes, de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne ("services ATM/ANS)", ainsi que de sécurité des exploitants de pays tiers.

L'initiative législative en objet propose d'ajouter un nombre limité de domaines spécifiques à ce cadre global en matière de sécurité aérienne de l'Union européenne, à savoir les aéronefs sans équipage, la sécurité des services d'assistance en escale et les aspects liés à la sûreté de la conception des aéronefs et des systèmes aéronautiques, y compris la cybersécurité.

La production d'aéronefs sans équipage, même si la majorité des opérations de vol présente un caractère local, revêt une dimension transfrontalière pour ce qui est des aéronefs et de l'établissement de règles communes régissant la prestation des services.

Les aspects liés à la sûreté de la conception des aéronefs et des systèmes aéronautiques, y compris la cybersécurité, notamment en ce qui concerne le rôle de l'Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, entrent dans le cadre du déploiement plus efficace des compétences de l'Union, compte tenu du fait que les aspects liés à la sûreté sont inextricablement liés à la sûreté dans la conception des aéronefs et dans les opérations aériennes, pour lesquelles l'Union européenne est déjà compétente en vertu du même règlement (CE) n° 216/2008.

En ce qui concerne les services d'assistance en escale, une action au niveau de l'Union européenne apparaît nécessaire au vu du grand nombre d'accidents liés à ces services et en raison du fait que les initiatives volontaires au niveau des États membres pour prévenir ce risque n'ont, à ce jour, pas donné de résultats satisfaisants. En outre, la législation en vigueur dans l'Union européenne ne prévoit pas de dispositions en matière de sécurité destinées directement aux prestataires de services d'assistance en escale.

Eu égard à la nécessité d'une réglementation plus sévère au niveau européen pour améliorer la sécurité, il semble contradictoire de ne pas subordonner la mise en œuvre des activités des prestataires de services à une obligation de certification. À cet égard, la solution différente adoptée aujourd'hui en Italie semble mieux répondre aux objectifs de sécurité accrue dans la prestation des services d'assistance en escale que la Commission entend poursuivre. Autrement dit, même si une action au niveau européen s'impose, il n'apparaît pas, dans ces conditions, que l'absence d'une certification obligatoire apporte une véritable valeur ajoutée et il ne semble pas, dès lors qu'il soit pleinement fait droit au principe de subsidiarité;

– le principe de subsidiarité ne semble, en outre, pas pleinement respecté, notamment parce que la proposition prévoit l'adoption d'un grand nombre d'actes délégués visés à l'article 117. Ceci aura pour résultat d'affaiblir dorénavant le rôle des parlements nationaux en supprimant le pouvoir, qui leur est conféré en vertu des protocoles 1 et 2 annexés aux traités, d'adopter des avis sur les "projets d'actes législatifs" de l'Union européenne, un pouvoir qui, en revanche, n'existe pas pour les "projets d'actes délégués".

Il convient ici de rappeler ce qui a déjà été affirmé dans la résolution approuvée par cette commission en ce qui concerne le paquet institutionnel "Mieux légiférer" (Doc. XVIII n. 102), selon laquelle des mécanismes appropriés devraient être prévus pour transmettre officiellement les projets d'actes délégués, non seulement au Parlement européen et au Conseil, mais aussi aux parlements nationaux. Ainsi le contrôle exercé sur l'action menée par les divers gouvernements au sein du Conseil pourra s'effectuer dans le respect des droits prévus à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;



– toujours concernant le principe de subsidiarité, mais quant au fond, nous approuvons le renforcement et l'extension des missions de l'Agence européenne de la sécurité aérienne. En effet, dans la perspective de la poursuite de l'intégration entre l'ordre européen et les systèmes nationaux, la présence d'une autorité unique européenne pour l'aviation civile, domaine qui revêt un caractère transfrontalier évident, devrait écarter le risque de chevauchements d'activités administratives avec les autorités nationales compétentes. En vertu de l'article 86, paragraphe 1, de la proposition, les États membres maintiennent un représentant au sein du conseil d'administration de l'Agence.

À cet égard, la commission juge également positives les dispositions de l'article 53 selon lequel un État membre peut transférer à l'Agence la responsabilité de la certification, de la supervision et de l'application en ce qui concerne tout ou partie des organismes, exploitants, personnels, aéronefs, simulateurs pour l'entraînement au vol ou aérodromes dont il est responsable en vertu du présent règlement. Lors d'un tel transfert, l'Agence devient l'autorité compétente aux fins de la responsabilité transférée et l'État membre concerné est exonéré de cette responsabilité.

Cependant, il conviendrait également de réfléchir à la possibilité de prévoir une réappropriation des compétences par l'autorité nationale dans les cas, dûment justifiés, où elles ne sont pas exercées correctement par l'Agence;

– le principe de proportionnalité est un des principaux objectifs de l'initiative examinée qui vise à améliorer le cadre réglementaire actuel en matière de sécurité aérienne. L'initiative met en place une approche de la réglementation en matière de sécurité aérienne fondée sur le risque, dont l'ensemble du secteur aérien devrait tirer avantage. Le respect du principe de proportionnalité est en outre garanti par le régime modulable qui permettra de mieux tenir compte des différences existant entre les entreprises de différentes tailles, tout en allégeant les charges administratives et en apportant des avantages pour les petites et moyennes entreprises.