

Redevances aéroportuaires

2007/0013(COD) - 15/01/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 613 voix pour, 32 voix contre et 42 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive sur les redevances aéroportuaires.

En suivant le rapport de M. Ulrich **STOCKMANN** (PSE, DE), le Parlement a modifié la proposition par 623 voix pour, 32 contre, et 42 abstentions.

Objet : la directive proposée établit des principes communs pour la perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires. A cet égard, les députés entendent préciser que l'entité gestionnaire de l'aéroport reste libre d'opter pour l'application du système de single till ou du système de dual till ou d'un système combiné.

Champ d'application : la Commission européenne propose que la directive s'applique aux aéroports dont le trafic annuel dépasse 1 million de mouvements de passagers ou 25.000 tonnes de fret. Les députés souhaitent pour leur part que la directive s'applique à tout aéroport dont le trafic annuel dépasse 5 millions de mouvements de passagers ou qui représente plus de 15 % des mouvements de passagers dans l'État membre où il est situé. Les États membres devraient pouvoir, après examen effectué par l'autorité nationale de la concurrence, appliquer la directive à d'autres aéroports, si cela s'avère nécessaire. La directive devrait s'appliquer également aux réseaux aéroportuaires et à tous les aéroports organisés en réseau sur tout territoire où les dispositions du traité CE sont applicables. Les députés demandent que les États membres publient une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels s'applique la directive. Cette liste serait remise à jour chaque année. Enfin, la directive ne devrait pas s'appliquer aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006 lorsqu'ils font des voyages aériens.

Non discrimination : la proposition stipule que les États membres veillent à ce que les redevances aéroportuaires ne comportent pas de discrimination entre les usagers des aéroports ou entre les passagers aériens. Selon les députés, cette disposition ne doit pas faire obstacle à l'instauration de modulations de redevances pour des motifs d'intérêt général objectifs et transparents.

Aéroports en réseaux : les députés demandent que les États membres puissent autoriser les opérateurs de réseaux aéroportuaires à introduire un système transparent et uniforme de taxes portuaires pour tous les aéroports appartenant au réseau. Une autorisation ne pourra être délivrée qu'à condition qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence entre les aéroports de différents États membres, par exemple d'un point de vue du tourisme. En cas de litige, le plaignant pourrait s'adresser à la Commission en se fondant sur les règles communautaires en matière de concurrence pertinentes.

Consultation : tandis que la Commission européenne propose que la consultation ait lieu au moins une fois par an, les députés estiment qu'une consultation n'est nécessaire qu'à l'occasion de la modification des redevances. La consultation devrait concerner le fonctionnement du système de redevances et le niveau de ces redevances, y compris le niveau de la qualité des services à fournir par l'entité gestionnaire de l'aéroport en contrepartie de la redevance aéroportuaire. Cette consultation devrait avoir lieu de façon anticipée avec les entités gestionnaires de l'aéroport ou les usagers qui souhaitent effectuer des changements importants dans la structure ou le niveau des redevances aéroportuaires. Toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances devrait être soumise aux usagers de l'aéroport au plus tard 6 mois (4 mois selon la Commission) avant son entrée en vigueur.

Recours : en cas de désaccord définitif sur une décision relative aux redevances aéroportuaires, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou les usagers de l'aéroport, dans la mesure où ils représentent au moins 2 compagnies aériennes indépendantes l'une de l'autre ou, sur une base annuelle, au moins 10 % des mouvements d'aéronefs ou des mouvements de passagers dans l'aéroport concerné, devraient pouvoir faire appel à l'autorité de régulation indépendante. Cette dernière devra établir une procédure pour résoudre les désaccords entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport ou leurs représentants concernant les modifications apportées au montant ou à la structure des redevances aéroportuaires, y compris en matière de qualité des services. Elle devra également fixer les conditions dans lesquelles elle peut être saisie d'un désaccord ainsi que les critères conformément auxquels les désaccords seront évalués. Ces conditions et critères devront être transparents et non discriminatoires.

Transparence : selon la proposition, l'entité gestionnaire de l'aéroport devra fournir une fois par an des informations sur les éléments servant de base à la détermination du montant de toutes les redevances perçues dans l'aéroport. Les députés demandent que ces informations comprennent également: i) la méthodologie utilisée pour établir les redevances ; ii) la structure globale des coûts de l'aéroport liés aux installations et aux services que les redevances aéroportuaires sont destinées à couvrir ; iii) les recettes des aéroports provenant d'aides d'État, de subventions et d'autres formes d'aides pécuniaires en rapport avec les recettes provenant des redevances; iv) les aides nationales et régionales accordées à l'aéroport, ainsi que le montant des ressources provenant du financement central en relation avec les obligations du service public ; v) les prévisions concernant la situation de l'aéroport sur le plan de l'évolution du trafic ainsi que des principaux investissements envisagés ; vi) les résultats prévus de tous les principaux investissements proposés du point de vue de leurs effets sur la capacité aéroportuaire et la qualité des services.

Nouvelles infrastructures : la directive proposée prévoit que l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte les usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure. Les députés ont introduit un amendement précisant que 5 ans maximum avant que l'investissement ne soit opérationnel, l'entité gestionnaire de l'aéroport pourra faire valoir ses intérêts au moyen d'un pré-financement lorsque les redevances aéroportuaires sont fixées. L'entité gestionnaire de l'aéroport pourra préfinancer de nouveaux projets d'infrastructures sous certaines conditions.

Différences de redevances : selon les députés, le niveau des redevances aéroportuaires doit pouvoir être différencié en fonction des performances environnementales, du niveau de pollution sonore ou d'autres éléments d'intérêt public, à condition qu'il soit fixé sur la base de critères pertinents, objectifs et transparents. Les États membres devront également veiller à ce que les aéroports prélèvent les mêmes redevances pour les mêmes services. L'entité gestionnaire de l'aéroport pourra accorder aux usagers des aéroports des réductions sur les redevances fondées sur la qualité d'un service utilisé, dans la mesure où la réduction en question peut être obtenue par tous les usagers de l'aéroport dans des conditions rendues publiques, transparentes et objectives. Elle pourra également accorder une réduction aux usagers qui ouvrent de nouveaux itinéraires, dans la mesure où cette réduction est accordée également de manière publique et non discriminatoire et qu'elle peut être obtenue par tous les usagers de l'aéroport de la même manière.

Redevances de sûreté : selon les députés, les redevances de sûreté doivent être utilisées exclusivement pour couvrir des coûts de sûreté et ne doivent pas dépasser ces coûts. Aucun profit ne doit être réalisé avec les redevances de sûreté. Les États membres devront également s'assurer que les coûts sont répartis équitablement entre les différentes catégories d'usagers de chaque aéroport. De plus, les recettes des redevances de sécurité prélevées à un aéroport donné ne pourront être utilisées que pour couvrir les dépenses de sécurité de l'aéroport exposées dans l'endroit où les redevances sont prélevées.

Autorité de régulation indépendante : l'autorité de régulation indépendante nationale pourra, sous sa responsabilité, déléguer la mise en œuvre des dispositions, ou d'une partie des dispositions, de la directive à des autorités de régulation indépendantes régionales, à condition que cette mise en œuvre ait lieu selon

les mêmes règles. Lorsqu'elle effectue une enquête sur les causes justifiant la modification de la structure ou du montant des redevances, l'autorité de régulation indépendante pourra demander les informations nécessaires aux parties concernées et sera tenue, pour rendre sa décision, de consulter celles-ci ainsi que toute autre partie affectée par la décision.