

Redevances aéroportuaires

2007/0013(COD) - 07/10/2008

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture contenue dans le rapport de M. **Ulrich STOCKMANN** (PSE, DE), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires.

Les principaux amendements adoptés en 2^{ème} lecture de la procédure de codécision sont les suivants :

Champ d'application : les députés ont clarifié que dans un État membre où aucun aéroport n'atteint la taille minimum pour l'application de la directive, l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de passagers jouit d'une telle position privilégiée en tant que point d'entrée dans cet État membre qu'il est nécessaire d'appliquer les dispositions de la directive à cet aéroport pour garantir le respect de certains principes de base dans les relations entre l'organe de gestion de l'aéroport et les usagers de celui-ci, en particulier en ce qui concerne la transparence des redevances et la non discrimination entre les usagers de l'aéroport.

Préfinancement : un nouveau considérant souligne que différents systèmes existent dans différents États membres en ce qui concerne le préfinancement des investissements aéroportuaires. Dans les États membres où un préfinancement est prévu, les États membres ou les aéroports doivent se référer aux politiques de l'OACI et/ou établir leurs propres mécanismes de sauvegarde.

Système commun et transparent de redevances : la position commune prévoit que les États membres puissent autoriser une entité gestionnaire d'aéroport chargée d'aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine à appliquer un niveau de redevances aéroportuaires unique. Les députés estiment qu'il n'y a pas lieu d'appliquer un même niveau de redevances, mais que le système de redevances doit être commun et transparent. Ainsi, une nouvelle disposition prévoit qu'après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres peuvent permettre une entité gestionnaire d'aéroport d'appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou conurbation, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence.

Autorité de supervision indépendante : les députés estiment que le terme « autorité » reflète plus exactement les tâches et responsabilités en cause que celui « d'organe » proposé par le Conseil. Conformément à la législation nationale, l'autorité de supervision indépendante pourra déléguer, sous son contrôle et sa pleine responsabilité, l'application de la directive à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette application se fasse conformément aux mêmes normes.

Décisions en matière de redevances : les députés souhaitent que des délais fixes pour la publication de décisions en matière de redevances, y compris des décisions provisoires, soient imposés aux entités gestionnaires d'aéroport et aux autorités de supervision indépendantes. Les entités gestionnaires devraient publier les nouvelles redevances au moins deux mois avant leur entrée en vigueur et l'autorité de supervision indépendante disposerait, à compter de la réception d'une plainte, de quatre semaines pour prendre une décision provisoire et de quatre mois, pouvant être portés à six dans des cas exceptionnels, pour prendre sa décision définitive. L'incertitude pour les parties concernées est ainsi réduite.

Consultation et recours : un amendement vise à garantir qu'il y a soit une procédure nationale obligatoire pour la détermination des redevances aéroportuaires soit une procédure obligatoire pour leur révision régulière dans les États membres qui décident de ne pas recourir à l'arbitrage de l'autorité de supervision indépendante en ce qui concerne le niveau des redevances.

Transparence : le financement par des pouvoirs publics d'installations ou de services auxquels les redevances s'appliquent devrait être notifié par les entités gestionnaires d'aéroport, tout comme le résultat de tout investissement majeur proposé en termes d'effets sur la capacité aéroportuaire.

Transposition: la directive devrait être transposée dans un délai de 24 mois (plutôt que 36 mois) suivant sa date d'entrée en vigueur.