

Transport aérien: redevances de sûreté aérienne

2009/0063(COD) - 05/05/2010 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 613 voix pour, 7 voix contre et 16 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision) modifie la proposition de la Commission comme suit :

Harmonisation de la proposition de la Commission avec la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires : la proposition de la Commission s'inspire largement de la directive sur les redevances aéroportuaires. Les amendements proposés visent à harmoniser, dans la mesure du possible et s'il y a lieu, ces deux textes législatifs.

Objet : la directive devrait s'appliquer à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic international.

Définitions : par «entité compétente», il faut entendre une entité gestionnaire d'aéroport ou toute autre entité ou autorité responsable de l'application et/ou de la fixation du niveau et de la structure des redevances de sûreté aérienne dans les aéroports communautaires. La définition de la « redevance de sûreté » est également précisée : il s'agit d'un prélèvement perçu, sous diverses formes, par une entité, un aéroport ou un usager d'aéroport, expressément destiné à couvrir les coûts des mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite; ce coût de la sûreté aérienne peut inclure les coûts exposés pour assurer l'application du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ou les coûts liés à la réglementation et à la supervision exposés par l'autorité appropriée.

La définition de « sûreté aérienne » a été introduite, à savoir la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile.

Réseau aéroportuaire : un nouvel article stipule que les États membres devraient pouvoir autoriser l'entité compétente d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

Systèmes communs de redevances : après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres devraient pouvoir autoriser l'entité compétente à appliquer un système de redevances commun et transparent dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence, prévues à la directive.

Consultation et recours : une procédure obligatoire de consultation régulière entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport ou les représentants ou associations des usagers d'aéroport devrait être mise en place en ce qui concerne l'application du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. L'entité compétente devrait soumettre aux usagers d'aéroport ou aux représentants ou associations des usagers d'aéroport toute proposition visant à modifier le système de redevances de sûreté ou le niveau de ces redevances.

En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances de sûreté prise par l'entité compétente, chaque partie devrait pouvoir demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante visée à la directive, qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances de sûreté. Un État membre pourra décider de ne pas appliquer cette disposition en ce qui concerne des modifications du niveau ou de la structure des redevances de sûreté aérienne, aux aéroports pour lesquels il existe, dans le droit national, une procédure obligatoire en vertu de laquelle : i) les redevances de sûreté aérienne ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante; ii) l'autorité de supervision indépendante examine, régulièrement ou à la suite de demandes des parties intéressées, si ces aéroports sont soumis à une véritable concurrence.

Transparence : un amendement vise à clarifier les dispositions relatives à la fourniture d'informations concernant la fixation des coûts de sûreté. Premièrement, des informations doivent être communiquées à la fois sur la structure et sur le niveau des redevances. Deuxièmement, tous les aéroports devraient être tenus de fournir ces informations. Ces informations devraient comprendre entre autres : i) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances de sûreté se rapportent; ii) les recettes des redevances de sûreté et le coût total des services couverts par celles-ci; iii) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances de sûreté; iv) le niveau prévu des redevances de sûreté, compte tenu des investissements envisagés, de l'accroissement du trafic et d'une aggravation des menaces pour la sûreté.

Les usagers d'aéroport devraient fournir à l'entité gestionnaire, avant chaque consultation, des informations concernant le montant des redevances de sûreté perçues par les usagers d'aéroport auprès des passagers au départ de l'aéroport et des informations sur les éléments servant de base à la détermination de ces redevances.

Les informations sur le montant des redevances de sûreté perçues par l'entité compétente et les usagers d'aéroport devraient être accessibles au public. Sous réserve de la législation nationale, les informations fournies sur la base des dispositions relatives à la transparence devraient être considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et être traitées en conséquence. Dans le cas d'entités gestionnaires d'aéroports cotées en bourse, il y a notamment lieu de respecter les réglementations relatives aux bourses.

Mesures plus strictes : la proposition de la Commission instaure l'obligation d'effectuer une analyse des incidences économiques des mesures plus strictes adoptées par les États membres. Les députés proposent toutefois que **le financement de ces mesures plus strictes**, dès lors qu'elles engendrent des coûts supplémentaires, **soit à la charge des États membres**. Dans ce cas, il ne sera plus nécessaire de procéder obligatoirement à une analyse d'impact.

Lien entre coûts et redevances de sûreté : la proposition prévoit que les redevances de sûreté seront affectées exclusivement aux coûts de sûreté. Les députés estiment que les recettes totales provenant des redevances de sûreté ne devraient pas être supérieures aux coûts totaux de la sûreté aérienne pour l'aéroport, le réseau aéroportuaire ou le groupe d'aéroports considéré. Un amendement adopté en plénière précise que les États membres devront toutefois veiller à ce qu'il soit spécialement tenu compte du niveau national et/ou international de la menace existant pour la sécurité. La base de calcul des redevances de sûreté ne devrait pas inclure les coûts qui seraient exposés pour des fonctions plus générales de sûreté assurées par les États membres, telles que les activités générales de police, la collecte de renseignements et la sûreté nationale.

Autorité de supervision indépendante: les députés estiment qu'il est essentiel que l'autorité de supervision nationale puisse déléguer des pouvoirs aux autorités régionales qui sont chargées, dans les systèmes fédéraux, de la régulation économique des aéroports. Lorsqu'un État membre applique, conformément à son droit national, une procédure réglementaire ou législative pour déterminer et

approuver, au niveau national, la structure ou le niveau des redevances de sûreté, les autorités nationales compétentes pour examiner la validité des redevances de sûreté remplissent alors les fonctions de l'autorité de supervision indépendante.

Rapport : la Commission devrait soumettre un rapport sur le financement de la sûreté aérienne, dans lequel elle examinera l'évolution des coûts de la sûreté aérienne et des modes de financement de celle-ci, au plus tard 2 ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Les États membres devraient transposer la directive 2 ans après son entrée en vigueur.