

Redevances aéroportuaires

2007/0013(COD) - 19/05/2014 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport sur l'application de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires.

La directive sur les redevances aéroportuaires, que les États membres étaient tenus de transposer dans leur droit national pour le 15 mars 2011, est un cadre communautaire juridique spécifique de l'UE pour les redevances aéroportuaires qui s'applique à tous les aéroports de l'Espace économique européen et de Suisse dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers et, au moins, à l'aéroport le plus important de chaque État membre. La directive couvre ainsi quelque 70 aéroports de l'UE et représente près de 80% du trafic des passagers dans l'UE.

La directive établit des principes communs pour la perception des redevances aéroportuaires. Dans le présent rapport, la Commission donne **un aperçu de l'application de la directive dans les États membres** et fait part de constatations spécifiques concernant d'éventuels problèmes de mise en œuvre, avec un suivi potentiel en vue d'une analyse future.

Réalisation des objectifs de la directive : au début de 2013, tous les États membres avaient notifié leur transposition complète de la directive. À ce stade précoce, **la Commission estime qu'un certain nombre des principaux objectifs de la directive ont déjà été atteints**, à savoir la transparence accrue avec laquelle les redevances aéroportuaires sont définies dans les plus grands aéroports européens, la meilleure qualité de la consultation, la mise en place d'autorités de supervision indépendantes dans chaque État membre et l'instauration de procédures de recours.

Compte tenu de l'entrée en vigueur récente de la directive, **la Commission estime qu'il est trop tôt pour établir un bilan définitif** concernant son impact, même s'il est possible de tirer de premières conclusions :

Contrôler l'application de la directive : certains problèmes spécifiques se posent en ce qui concerne sa la transposition et l'application dans plusieurs États membres. Ainsi, même si la directive semble avoir notablement contribué à l'amélioration du processus de définition des redevances aéroportuaires dans les grands aéroports européens qu'elle couvre, **il faut continuer à superviser son application**. Plusieurs procédures d'infraction ont été entamées et la Commission prendra les mesures qui s'imposent dans d'autres cas, en fonction des plaintes reçues ou d'office.

Améliorer la qualité de la consultation : les compagnies aériennes s'interrogent sur l'application des modalités de consultation, arguant que **les aéroports devraient coopérer davantage avec les compagnies aériennes**, plutôt que de se limiter à leur fournir des informations. Les compagnies aériennes souhaitent que leur avis soit non seulement écouté, mais également suivi.

La satisfaction des compagnies aériennes à l'égard de la consultation **varie en fonction de l'État membre de l'aéroport**. Du côté des aéroports, ceux qui ont une base plus large d'usagers d'aéroport (Amsterdam Schiphol, Heathrow, aéroports de Paris et Francfort) sont généralement satisfaits de la procédure de consultation et estiment utile de disposer d'orientations codifiées au niveau de l'UE. Certains aéroports plus petits relevant de la directive, en revanche, se déclarent préoccupés par les formalités de la procédure et par la charge administrative liée à l'organisation d'une procédure formelle de consultation.

La directive impose également aux aéroports de consulter les usagers d'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure, sans préciser toutefois la procédure à suivre ni les exigences minimales.

Procédure de recours : les compagnies aériennes, en particulier, se félicitent que la directive prévoit clairement une procédure de recours en cas de désaccord sur la fixation des redevances aéroportuaires, mais il reste à voir comment le rôle des autorités de surveillance indépendantes (ASI) évoluera.

Les aéroports sont préoccupés par **l'augmentation du nombre de procédures de recours introduites par les compagnies aériennes auprès de l'ASI et par leur effet suspensif**. Le principal problème concernant les recours semble être que la directive ne prévoit pas expressément de délai réglementaire pour l'introduction de ceux-ci par les compagnies aériennes, tout comme elle ne prévoit pas explicitement l'effet suspensif desdits recours, ce qui pourrait avoir pour effet de freiner les investissements dans les infrastructures.

Autorités de supervision indépendantes (ASI) : la directive a clarifié la situation en imposant l'instauration d'une autorité de supervision indépendante (ASI) dans chaque État membre, même si cette mise en place a parfois pris du temps.

L'une des principales questions soulevées, notamment au sein des compagnies aériennes, est **le sentiment que l'ASI manque d'indépendance**. La Commission estime que la mise en place d'autorités de supervision jouissant du degré d'indépendance requis par la directive est essentielle et le rôle de ces autorités dans tous les États membres constituera une question prioritaire.

La Commission entend également **créer un forum d'ASI**, qui se réunira régulièrement pour discuter de questions relatives à l'application des dispositions de la directive dans les États membres. L'objectif est d'aider ces ASI à élaborer leurs méthodes de travail et à développer leurs connaissances en partageant expériences et meilleures pratiques. La première réunion aura lieu le 13 juin 2014.

Non-discrimination : la non-discrimination dans l'application des redevances aéroportuaires entre les usagers des aéroports est d'une importance capitale. **La modulation devrait se justifier** par des motifs d'intérêt public et d'intérêt général, y compris d'ordre environnemental, et les critères utilisés à cette fin devraient être pertinents, objectifs et transparents.

La Commission encouragera **le partage d'expérience entre les États membres**, afin de promouvoir les bonnes pratiques, en tenant compte de la possibilité, pour les aéroports, de fixer leurs tarifs sur la base de critères économiques et dans le respect des dispositions de la directive. L'objectif est **d'atteindre un équilibre** entre la volonté, d'une part, d'octroyer aux aéroports un niveau approprié de liberté commerciale et, d'autre part, de sauvegarder la position des transporteurs qui n'ont pas nécessairement le pouvoir de modérer les tarifs des aéroports. L'amélioration de la transparence des mécanismes d'incitation pourrait constituer une première étape importante.

Prochaines étapes : le rapport conclut qu'il faudra déterminer dans quelle mesure il pourrait s'avérer nécessaire, à l'avenir, de **revoir les objectifs** sous-tendant la directive en fonction, par exemple, de l'évolution du paysage concurrentiel dans lequel les aéroports s'inscrivent. De même, la Commission devra déterminer si les objectifs de la directive pourraient être mieux atteints par une révision de cette dernière.