

Redevances aéroportuaires

2007/0013(COD) - 24/01/2007 - Document de base législatif

OBJECTIF : appliquer, à l'échelle de l'UE, un ensemble commun de règles de base en matière de redevances aéroportuaires de façon à garantir des conditions de concurrence équitables entre les partenaires aériens pour définir les paramètres d'utilisation des infrastructures aéroportuaires.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : actuellement, la tarification des infrastructures aéroportuaires est réglementée à l'échelon national par des systèmes qui ne sont pas toujours justifiés de manière satisfaisante et à propos desquels l'information peut être insuffisante. Les usagers ne sont pas systématiquement consultés dans tous les aéroports de l'UE avant la détermination des redevances ou avant la modification du système de redevances. En règle générale, les usagers des aéroports ne sont pas informés des investissements prévus dans les aéroports et de leur nécessité. Les redevances aéroportuaires constituent un maillon important de la chaîne de fourniture des services aériens dans la mesure où elles représentent entre 4% et 8% des frais d'exploitation des principaux transporteurs aériens de l'UE. Les recommandations contenues dans le document de l'OACI sur la politique des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne confirment que la régulation économique des aéroports devrait comprendre des éléments tels que la non-discrimination dans l'application des redevances, l'existence de garanties de transparence et de consultation, ainsi que l'établissement et le réexamen de normes de qualité. La présente proposition tient compte de ces orientations.

CONTENU : la proposition définit un certain nombre de principes de base à respecter par les exploitants d'aéroports lorsqu'ils déterminent leurs redevances aéroportuaires :

- **Non-discrimination** : les systèmes de redevances ne doivent pas pratiquer de discrimination entre les transporteurs ou les passagers. De plus, les différences de traitement éventuelles doivent se justifier au regard du coût réel des installations et des services proposés.

- **Consultation et recours** : l'entité gestionnaire d'un aéroport et les transporteurs aériens desservant l'aéroport, ou leurs organisations représentatives, doivent établir un dialogue sur le système de redevances applicable dans l'aéroport non seulement lorsque ce système est modifié mais également au moment où le montant des diverses redevances est établi. Les deux parties devront ainsi procéder à des échanges de vues réguliers sur le montant des redevances, ainsi que sur l'ensemble des facteurs et des exigences réglementaires qui ont une influence sur l'établissement de ces redevances.

- **Transparence** : la directive proposée ne contient pas de dispositions relatives aux méthodes de calcul des redevances à appliquer dans chaque État membre. Toutefois, l'exploitant est tenu de fournir aux transporteurs aériens une quantité raisonnable d'informations pour que la procédure de consultation entre les aéroports et les transporteurs aériens fonctionne. À cet effet, la directive détermine les informations que l'entité gestionnaire de l'aéroport doit fournir sur une base régulière. Les transporteurs aériens doivent communiquer des informations sur leurs prévisions de trafic, leurs intentions en matière d'utilisation de la flotte et leurs besoins particuliers, actuels et futurs, dans l'aéroport de manière à permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport d'employer ses capitaux et de répartir ses capacités d'une manière optimale.

- **Normes de qualité** : si la qualité des activités des compagnies aériennes et des services aéroportuaires est inférieure aux normes, l'efficacité du système aéroportuaire s'en trouve perturbée, en particulier les

départs et les transferts. Les deux acteurs ont, dès lors, intérêt à conclure un accord qui puisse garantir la qualité du service dans les aéroports. Ils doivent avoir la possibilité de faire appel à une autorité de régulation indépendante s'ils n'arrivent pas à se mettre d'accord.

- **Différenciation des redevances** : les redevances sont établies sur la base de critères fixes. La situation est différente pour la redevance passager, qui est liée à l'utilisation du terminal. Dans un aéroport, les terminaux peuvent différer les uns des autres et, par conséquent, le niveau et la qualité du service dans les différents terminaux peuvent différer: la différence de qualité, l'âge et la vétusté des terminaux proprement dits peuvent également constituer un élément de différenciation de la redevance passager à la charge des usagers des aéroports. Il est nécessaire de garantir qu'en principe tous les transporteurs aériens souhaitant avoir accès au terminal ou aux services à tarif et qualité réduits pourront bénéficier d'un tel accès sur une base non discriminatoire.

- **Redevances de sûreté** : quatre grands mécanismes permettent actuellement de financer les activités relatives à la sûreté de l'aviation en Europe, à savoir : 1) les taxes de sûreté aérienne, 2) les suppléments ou cotisations de sûreté, 3) les redevances de sûreté aéroportuaire et, dans une moindre mesure, 4) les subventions publiques. Dans la mesure où certains aéroports de l'UE perçoivent des redevances pour les services de sûreté, cette matière doit être comprise dans le champ d'application de la directive, en particulier parce que les différences importantes dans la manière dont les frais de sûreté sont répercutés ou non sur les usagers des aéroports d'un aéroport à l'autre peuvent produire une distorsion de concurrence.

- **Autorité de régulation** : pour garantir le respect des dispositions de la directive, la mise en place dans chaque État membre d'une autorité chargée d'assurer son application correcte est proposée.

Il faut noter que la présente proposition s'inscrit dans **un «paquet aéroports»** consistant en trois initiatives clés: une proposition de directive en matière de redevances aéroportuaires, une communication sur la capacité, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe, et un rapport sur la mise en œuvre de la directive sur l'assistance en escale.

La communication sur la capacité, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe expose un plan d'action global destiné à appliquer une stratégie cohérente pour combattre de façon responsable l'engorgement des aéroports européens. Les cinq mesures principales pour faire face de manière écologiquement viable à la croissance du trafic sont les suivantes: optimiser l'utilisation des capacités existantes; adopter une approche cohérente des opérations de sécurité aérienne dans les aérodromes; promouvoir la «comodalité»; améliorer les capacités environnementales des aéroports et le cadre de planification des nouvelles infrastructures aéroportuaires; élaborer et mettre en œuvre des solutions technologiques rentables.

Le premier rapport sur la mise en œuvre de la directive sur l'assistance en escale montre les effets positifs de la phase initiale de libéralisation sur l'ouverture à la concurrence de l'accès aux marchés de l'assistance en escale dans les aéroports européens, et il ouvre la voie à un débat sur les étapes nécessaires suivantes.