



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2009/0063(COD)

4.2.2010

AMENDEMENTS

36 - 80

Projet de rapport
Jörg Leichtfried
(PE430.895v01-00)

sur les redevances de sûreté aérienne

Proposition de directive
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

AM\803475FR.doc

PE438.433v01-00

FR

Unie dans la diversité

FR

Amendement 36
Gabriele Albertini

Proposition de directive
Visa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

vu l'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté,

Or. en

Justification

Airlines are already required by Art. 23 (1) of Regulation 1008 to publish separately taxes, airport charges and other charges, surcharges and fees (such as those related to security or fuel) as long as these elements are added to the fare (such as those related to security or fuel) as long as these elements are added to the fare. That means that in all cases where they are included in the fare, the breakdown is not required and this for very logical reasons: it would be impossible to split on a passenger basis any operational costs incurred for a flight. This is clearly the case for most security charges (except of course for these which are already payable per passenger, as in the IATA list of taxes).

Amendement 37
Eva Lichtenberger, Michael Cramer, Isabelle Durant

Proposition de directive
Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis) Le financement public de la sûreté aérienne devrait garantir une concurrence équitable entre tous les modes de transport. Il convient d'éliminer ou d'éviter les effets pénalisants du financement de la sûreté pour des modes de transport qui respectent davantage

Amendement 38

Eva Lichtenberger, Michael Cramer, Isabelle Durant

Proposition de directive

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

2 La perception des redevances relatives à la prestation de services de navigation aérienne et de services d'assistance en escale fait déjà l'objet du règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne¹ et de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

Amendement

2. La perception des redevances relatives à la prestation de services de navigation aérienne et de services d'assistance en escale fait déjà l'objet du règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne et de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. ***Un renforcement des investissements pour l'installation, à des fins de sécurité, de nouveaux appareils d'inspection/de filtrage et de nouveaux scanners dans les aéroports ne devrait pas avoir pour effet de réaliser des économies en ce qui concerne le personnel ni d'affaiblir les normes à caractère social et relatives à la santé et à la formation qui sont applicables au personnel concerné dans le cadre de services libéralisés en matière de sûreté. La Commission devrait donc proposer des garanties supplémentaires en faveur du personnel chargé de la sûreté dans les aéroports lorsqu'elle procèdera au réexamen des dispositions législatives précitées relatives à l'assistance en escale.***

¹JO L 341 du 7.12.2006, p. 3.

Amendement 39
Spyros Danellis

Proposition de directive
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

3. Il est vital, pour les usagers d'aéroport, d'obtenir de l'entité gestionnaire d'aéroport des informations *régulières* sur les modalités et l'assiette de calcul des redevances de sûreté aérienne. Ces informations éclaireront les transporteurs aériens sur les frais induits par la prestation de services de sûreté et sur la productivité des investissements y afférents. Pour permettre à l'entité gestionnaire d'aéroport d'évaluer avec précision les besoins auxquels devront répondre ses futurs investissements, il faut que les usagers d'aéroport aient l'obligation de mettre en temps utile à sa disposition toutes leurs prévisions d'exploitation, leurs projets de développement et leurs exigences et souhaits particuliers.

Amendement

3. Il est vital, pour les usagers d'aéroport, d'obtenir de l'entité gestionnaire d'aéroport des informations sur les modalités et l'assiette de calcul des redevances de sûreté aérienne. Ces informations éclaireront les transporteurs aériens sur les frais induits par la prestation de services de sûreté et sur la productivité des investissements y afférents. Pour permettre à l'entité gestionnaire d'aéroport d'évaluer avec précision les besoins auxquels devront répondre ses futurs investissements, il faut que les usagers d'aéroport aient l'obligation de mettre en temps utile à sa disposition toutes leurs prévisions d'exploitation, leurs projets de développement et leurs exigences et souhaits particuliers.

Or. en

Amendement 40
Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

4. Dès lors que les méthodes d'établissement et de perception des montants afférents à la couverture des frais de sûreté diffèrent dans la Communauté, il est nécessaire d'harmoniser la base de tarification des frais de sûreté dans les aéroports communautaires qui pratiquent

Amendement

4. Dès lors que les méthodes d'établissement et de perception des montants afférents à la couverture des frais de sûreté diffèrent dans la Communauté, il est nécessaire d'harmoniser la base de tarification des frais de sûreté dans les aéroports *et sur les réseaux aéroportuaires*

leur recouvrement. Dans ces aéroports, la redevance doit être en rapport avec le coût des services de sûreté, en tenant compte de la participation éventuelle du secteur public au financement de ces frais.

communautaires qui pratiquent leur recouvrement. Dans ces aéroports **et sur ces réseaux aéroportuaires**, la redevance doit être en rapport avec le coût des services de sûreté, en tenant compte de la participation éventuelle du secteur public au financement de ces frais.

Or. en

Amendement 41
Ramon Tremosa i Balcells

Proposition de directive
Considérant 4

Texte proposé par la Commission

4. Dès lors que les méthodes d'établissement et de perception des montants afférents à la couverture des frais de sûreté diffèrent dans la Communauté, il est nécessaire d'harmoniser la base de tarification des frais de sûreté dans les aéroports communautaires qui pratiquent leur recouvrement. Dans ces aéroports, la redevance doit être en rapport avec le coût des services de sûreté, en tenant compte de la participation éventuelle du secteur public au financement de ces frais.

Amendement

4. Dès lors que les méthodes **de financement ou** d'établissement et de perception des montants afférents à la couverture des frais de sûreté diffèrent dans la Communauté, il est nécessaire d'harmoniser la base de tarification des frais de sûreté dans les aéroports communautaires qui pratiquent leur recouvrement. Dans ces aéroports, la redevance doit être en rapport avec le coût des services de sûreté, en tenant compte de la participation éventuelle du secteur public au financement de ces frais **afin d'éviter tout profit et de fournir des services et des équipements de sûreté appropriés et d'un bon rapport coût/efficacité dans les aéroports concernés.**

Or. en

Justification

Les redevances de sûreté dans les aéroports européens devraient être en rapport avec le coût des services et ne pas générer de profit pour l'entité chargée de percevoir et/ou de collecter les redevances de sûreté. Le rapport coût/efficacité quantifie le coût par unité de service fourni, y compris une évaluation du coût unitaire pour le personnel et les activités.

Cet amendement vise à aligner la directive concernant les redevances de sûreté aérienne sur

la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires afin de garantir une cohérence et de faciliter l'application des dispositions.

Amendement 42

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposition de directive

Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

6 bis) Afin de promouvoir la cohésion territoriale, les États membres devraient avoir la possibilité d'appliquer un système de redevances commun à un réseau aéroportuaire. Les transferts économiques entre les aéroports appartenant à ce type de réseau devraient être conformes au droit de l'Union européenne.

Or. es

Justification

Alignement sur la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Amendement 43

Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive

Article 1 - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. La présente directive établit des principes communs pour la perception des redevances de sûreté dans les aéroports communautaires.

1. La présente directive établit des principes communs pour la perception de redevances de sûreté dans les aéroports ***et sur les réseaux aéroportuaires*** communautaires.

Or. en

Amendement 44
Christine De Veyrac

Proposition de directive
Article 1 - paragraphe 2 - alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité.

Amendement

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité ***pour les passagers des vols commerciaux.***

Or. fr

Justification

L'application de la directive à l'aviation générale et au transport militaire n'est pas pertinente.

Amendement 45
Ville Itälä

Proposition de directive
Article 1 - paragraphe 2 - alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité.

Amendement

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité, ***ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse un million de mouvements de passagers.***

Or. en

Justification

In order to avoid disproportionate administrative burden on small aerodromes, these aerodromes should be excluded from the scope of the draft Directive on aviation security charges. The scope of the Directive on airport charges (2009/12) should also be taken into account. Therefore, it is necessary to introduce a threshold to the first subparagraph of paragraph 2 of Article 1 of the draft Directive. A reference to commercial traffic is not sufficient alone, because for example aerodromes used mainly for recreational and sport aviation to which there are random taxi flights are aerodromes open to commercial traffic.

Amendement 46
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité.

Amendement

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité, ***ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.***

Or. de

Justification

Conformément à la directive communautaire 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires, tous les aéroports régionaux où le trafic annuel est inférieur à cinq millions de mouvements de passagers doivent être exclus du champ d'application afin de réduire les contraintes administratives qui en résulteraient pour les petits aéroports.

Amendement 47
Werner Kuhn

Proposition de directive
Article 1 - paragraphe 2 - alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire ***soumis aux dispositions du traité.***

Amendement

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire ***relevant*** du traité, ***ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.***

Justification

Cet amendement vise à aligner le texte proposé sur celui de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Amendement 48

Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive

Article 1 - paragraphe 2 - alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive s'applique à ***tout aéroport situé*** sur un territoire soumis aux dispositions du traité.

Amendement

2. La présente directive s'applique à ***tous les aéroports, réseaux aéroportuaires et aéroports organisés en réseaux qui sont situés*** sur un territoire soumis aux dispositions du traité ***et ouverts au trafic commercial.***

Amendement 49

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité.

Amendement

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité, ***ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.***

Amendement 50

Ismail Ertug

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire **soumis aux dispositions** du traité.

Amendement

2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire **relevant** du traité, **ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.**

Or. de

Justification

La proposition de directive concerne non pas les règles de sécurité à respecter dans les aéroports (des normes rigoureuses doivent s'appliquer à tout aéroport, quel qu'il soit) mais la détermination des redevances de sûreté aérienne. Par conséquent, il est important de garantir une cohérence avec la directive sur les redevances aéroportuaires. L'introduction d'une procédure de consultation pour les petits aéroports régionaux leur imposerait de lourdes contraintes administratives.

Amendement 51

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposition de directive

Article 1 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les États membres publient une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels la présente directive s'applique. Cette liste se fonde sur les données de la Commission (Eurostat) et est mise à jour chaque année.

Or. es

Justification

Alignement sur la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Amendement 52

Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive

Article 2 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) «entité gestionnaire d'aéroport», l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission d'administrer et de gérer des infrastructures aéroportuaires, ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport considéré;

Amendement

(b) «entité gestionnaire d'aéroport», l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission d'administrer et de gérer des infrastructures **d'aéroports et de réseaux** aéroportuaires, ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport **ou le réseau aéroportuaire** considéré;

Or. en

Amendement 53

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposition de directive

Article 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b)«entité gestionnaire d'aéroport», l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation **ou** de la réglementation **nationale** la mission d'administrer et de gérer des infrastructures **aéroportuaires**, ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport considéré;

Amendement

b)«entité gestionnaire d'aéroport», l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation, de la réglementation **ou de contrats** la mission d'administrer et de gérer les infrastructures **d'un aéroport ou d'un réseau aéroportuaire**, ainsi que de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport **ou le réseau aéroportuaire** considéré;

Justification

Alignement sur la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Amendement 54
Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive
Article 2, point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) "réseau aéroportuaire": un certain nombre d'aéroports d'un État membre qui desservent la même ville ou agglomération urbaine et qui sont gérés par une entité gestionnaire d'aéroport désignée par l'autorité nationale compétente.

Or. en

Amendement 55
Markus Ferber

Proposition de directive
Article 2 - point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) "entité compétente", une entité gestionnaire d'aéroport et/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;

Or. en

Justification

Les États membres ont établi des procédures différentes pour l'adoption de mesures de sûreté

aérienne. Selon le contexte national, la sûreté aérienne peut relever des pouvoirs publics, de l'entité gestionnaire de l'aéroport et des compagnies aériennes, ou de plusieurs d'entre eux.

Amendement 56

Spyros Danellis

Proposition de directive

Article 2 - point d

Texte proposé par la Commission

(d) «redevance de sûreté», un prélèvement expressément destiné à couvrir tout ou partie du coût des mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite.

Amendement

(d) «redevance de sûreté», un prélèvement expressément destiné à couvrir tout ou partie du coût des mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite. ***Le coût de la sûreté aérienne peut inclure les coûts supportés pour assurer l'application du règlement (CE) n° 300/2008 ou les coûts liés à la réglementation et à la supervision supportés par l'autorité appropriée.***

Or. en

Amendement 57

Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive

Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 3 bis

Réseau aéroportuaire

Les États membres autorisent l'autorité gestionnaire d'aéroport d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances de sûreté commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

Or. en

Amendement 58
Artur Zasada

Proposition de directive
Article 4 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres veillent à ce **que, dans chaque aéroport, une** procédure de consultation **obligatoire et** régulière entre l'entité **gestionnaire d'aéroport** et les usagers d'aéroport soit mise en place en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an.

Amendement

2. Les États membres veillent à ce **qu'une** procédure **obligatoire** de consultation régulière **entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport ou les représentants ou associations des usagers d'aéroport** soit mise en place en ce qui concerne l'application du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an, **sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation.** **Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport, les consultations ont lieu conformément audit accord. Les États membres conservent le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.**

Or. en

Justification

Les compagnies aériennes sont déjà tenues, en vertu de l'article 23, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008, de publier séparément les taxes, les redevances aéroportuaires et autres redevances, les suppléments ou droits (tels que ceux qui sont liés à la sûreté ou au carburant) lorsque ces éléments sont ajoutés au tarif. Il n'est pas nécessaire de communiquer aux associations de passagers aériens des informations hautement sensibles et confidentielles.

Amendement 59
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres veillent à ce que, **dans chaque aéroport,** une procédure de

Amendement

2. Les États membres veillent à ce qu'une procédure **obligatoire** de consultation

consultation **obligatoire et** régulière entre l'entité **gestionnaire d'aéroport** et les usagers d'aéroport soit mise en place en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an.

régulière entre l'entité **compétente** et les usagers d'aéroport **ou les représentants ou associations des usagers d'aéroport** soit mise en place en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an, **sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport, les consultations ont lieu conformément audit accord. Les États membres conservent le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.**

Or. de

Amendement 60 **Werner Kuhn**

Proposition de directive **Article 4 - paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres veillent à ce **que, dans chaque aéroport, une** procédure de consultation **obligatoire et** régulière entre l'entité **gestionnaire d'aéroport** et les usagers d'aéroport soit mise en place en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an.

Amendement

2. Les États membres veillent à ce **qu'une** procédure **obligatoire** de consultation régulière **entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport ou les représentants ou associations des usagers d'aéroport** soit mise en place en ce qui concerne l'application du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an, **sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport, les consultations ont lieu conformément audit accord. Les États membres conservent le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.**

Or. en

Amendement 61
Markus Ferber

Proposition de directive
Article 4 - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les États membres veillent à ce **que, dans chaque aéroport, une** procédure de consultation **obligatoire et** régulière entre l'entité **gestionnaire d'aéroport** et les usagers d'aéroport soit mise en place en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an.

Amendement

2. Les États membres veillent à ce **qu'une** procédure **obligatoire** de consultation régulière **entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport ou les représentants ou associations des usagers d'aéroport** soit mise en place en ce qui concerne l'application du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an, **sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport, les consultations ont lieu conformément audit accord. Les États membres conservent le droit d'imposer des consultations plus fréquentes.**

Or. en

Justification

Il est nécessaire de garantir une cohérence avec la directive de l'UE sur les redevances aéroportuaires. Dans le contexte de cette directive, les "usagers d'aéroports" sont les compagnies aériennes. Celles-ci agissent toujours dans l'intérêt des usagers (les passagers). Les redevances de sûreté étant des informations à caractère sensible, elles ne devraient pas être partagées trop largement.

Amendement 62

Inés Ayala Sender, Magdalena Alvarez

Proposition de directive

Article 4 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Une modification du système ou du niveau des redevances aéroportuaires décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen de la question par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, au plus tard quatre semaines après avoir été saisie de la question, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances aéroportuaires, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

Or. es

Justification

Alignement sur la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Amendement 63

Gabriele Albertini

Proposition de directive

Article 4 - paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis) Une modification du système ou du niveau des redevances de sûreté décidée par l'entité gestionnaire d'aéroport ou par toute autre entité chargée de percevoir et/ou de collecter les redevances de sûreté ne prend effet, si elle est soumise à l'autorité de supervision indépendante, qu'après examen de la question par ladite autorité. L'autorité de supervision indépendante prend, dans un délai de

quatre semaines après avoir été saisie de la question, une décision provisoire sur l'entrée en vigueur de la modification des redevances de sûreté, à moins que la décision définitive ne puisse être prise dans le même délai.

Or. en

Justification

La directive sur les redevances de sûreté aérienne ne devrait pas être moins ambitieuse que la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires afin de garantir la cohérence des dispositions et d'en faciliter l'application. Les usagers d'aéroport doivent avoir le même droit de désapprouver et de contester le niveau et la structure des redevances de sûreté dans les aéroports.

Amendement 64

Artur Zasada

Proposition de directive

Article 5 - paragraphe 1 - partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres veillent à ce que l'entité **gestionnaire d'aéroport** fournisse **une fois par an** à chaque usager d'aéroport **et** aux représentants ou associations des usagers d'aéroport des informations sur les éléments servant de base à la détermination du niveau de toutes les redevances de sûreté perçues dans **l'aéroport**. Ces informations comprennent au minimum:

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que, **chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 4, paragraphe 2**, l'entité **compétente** fournisse à chaque usager d'aéroport **ou** aux représentants ou associations des usagers d'aéroport des informations sur les éléments servant de base à la détermination **de la structure et** du niveau de toutes les redevances de sûreté perçues dans **chaque aéroport**. Ces informations comprennent au minimum:

Or. en

Justification

Cet 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.

Amendement 65
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 1 – point e

Texte proposé par la Commission

(e) le niveau prévu des redevances de sûreté;

Amendement

e) le niveau prévu des redevances de sûreté ***et des investissements dans des infrastructures de sûreté;***

Or. de

Amendement 66
Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 1 – point e

Texte proposé par la Commission

(e) le niveau prévu des redevances de sûreté;

Amendement

(e) le niveau prévu des redevances de sûreté, ***compte tenu des investissements envisagés, de l'accroissement du trafic et de mesures plus strictes adoptées en raison d'une aggravation des menaces existant pour la sûreté;***

Or. en

Amendement 67
Jeanine Hennis-Plasschaert

Proposition de directive
Article 5 - paragraphe 2 - point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

d bis) des indicateurs de performance clés concernant la sécurité;

Justification

L'entité chargée de la perception des redevances de sûreté dans chaque aéroport devrait fournir des informations sur les coûts de sûreté et le financement afin de permettre aux usagers des aéroports d'avoir une bonne compréhension de ces redevances. Cette exigence serait conforme aux principes de l'OACI, qui ont été révisés dernièrement (OACI – doc 9082/8).

Amendement 68
Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive
Article 6 - paragraphe 1 - alinéa 1

Texte proposé par la Commission

1. Avant d'adopter des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008, les États membres réalisent une analyse d'impact concernant les incidences de ces mesures sur le niveau des redevances de sûreté.

Amendement

1. Avant d'adopter des mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008, les États membres réalisent une analyse d'impact concernant les incidences de ces mesures sur le niveau des redevances de sûreté ***et leurs conséquences pour les passagers;***

Amendement 69
Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive
Article 6 - paragraphe 1 - alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis) Les mesures plus strictes adoptées conformément à l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008 ne nuisent pas au confort des passagers ni ne s'appliquent aux passagers en transit, sauf dans le cas d'une menace de premier ordre pour la sûreté.

Amendement 70
Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive
Article 6 - paragraphe 1 - alinéa 2

Texte proposé par la Commission

En ce qui concerne les mesures nationales plus strictes qui existent déjà au [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les États membres réalisent les analyses d'impact pendant une période de transition d'une durée **de trois ans** à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Amendement

En ce qui concerne les mesures nationales plus strictes qui existent déjà au [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les États membres réalisent les analyses d'impact pendant une période de transition d'une durée **d'un an** à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Or. en

Amendement 71
Jeanine Hennis-Plasschaert

Proposition de directive
Article 6 - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis) Avant d'adopter des mesures conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 300/2008, la Commission réalise une analyse d'impact pour déterminer l'incidence de ces mesures sur le niveau des redevances de sûreté. La Commission consulte le groupe consultatif des parties intéressées constitué conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 300/008 sur les résultats de l'analyse d'impact.

Or. en

Justification

La Commission présente également une analyse d'impact pour mesurer, avant l'adoption de nouvelles mesures de sûreté aérienne dans le cadre de la comitologie, l'incidence qu'elles

auraient sur les exploitants et les passagers. La nécessité de ces mesures doit être évidente. L'exemple récent des règles adoptées au sujet du transport de liquides dans les bagages pour cabine a montré l'importance d'une évaluation de cette nature et d'une consultation avec les exploitants d'aéroports et les usagers pour l'adoption d'une mesure équilibrée qui puisse à la fois réduire la menace et limiter l'impact sur les activités, dans l'intérêt tant des passagers que de l'industrie aéronautique.

Amendement 72

Artur Zasada

Proposition de directive

Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

1. Les redevances de sûreté sont affectées exclusivement aux coûts de sûreté. Ces coûts sont déterminés conformément aux principes de comptabilité et d'évaluation généralement admis dans chacun des États membres.

Amendement

Les redevances de sûreté sont affectées exclusivement aux coûts de sûreté ***dans chaque aéroport***. Ces coûts sont déterminés conformément aux principes de comptabilité et d'évaluation généralement admis dans chacun des États membres.

Or. en

Amendement 73

Jeanine Hennis-Plasschaert

Proposition de directive

Article 7 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

1. Les redevances de sûreté sont affectées exclusivement aux coûts de sûreté. Ces coûts sont déterminés conformément aux principes de comptabilité et d'évaluation généralement admis dans chacun des États membres.

Amendement

1. Les redevances de sûreté sont affectées exclusivement aux coûts de sûreté. Ces coûts sont déterminés conformément aux principes de comptabilité et d'évaluation généralement admis dans chacun des États membres. ***Les recettes totales provenant des redevances de sûreté ne sont pas supérieures aux coûts totaux de la sûreté aérienne pour cet aéroport, ce réseau aéroportuaire ou ce groupe d'aéroports.***

Or. en

Amendement 74
Marian-Jean Marinescu

Proposition de directive
Article 7 – alinéa 2 – tiret 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**– du niveau national et/ou international
de la menace existant pour la sécurité;**

Or. en

Amendement 75
Artur Zasada

Proposition de directive
Article 7 - alinéa 2 - tiret 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**– des coûts indirects, y compris les coûts
administratifs;**

Or. en

Justification

Les coûts indirects (en particulier, les coûts administratifs) doivent être pris en compte pour la détermination des coûts de sûreté.

Amendement 76
Dieter-Lebrecht Koch

Proposition de directive
Article 7 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**Lorsque les États membres délèguent à
des tiers l'application de mesures de
sûreté, les usagers d'aéroports ne doivent
pas supporter, de ce fait, des coûts**

*supplémentaires sous la forme d'impôts
ou de taxes.*

Or. de

Justification

Dans les aéroports de l'UE, l'autorité chargée de la sûreté aérienne confie régulièrement à des tiers, par voie d'appel d'offres, certaines fonctions liées au contrôle de la sûreté aérienne. Les prestataires privés de services de sûreté aérienne facturent leurs frais, en sus des impôts et taxes locaux, à l'autorité chargée de la sûreté aérienne. Ces coûts sont répercutés sur les compagnies aériennes en tant que composantes de la redevance de sûreté. L'État essaie ainsi de se procurer des recettes supplémentaires en déléguant des fonctions qui lui reviennent.

Amendement 77

Artur Zasada

Proposition de directive

Article 7 - alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis) La base de coûts pour le calcul des redevances de sûreté n'inclut pas 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.

Or. en

Justification

Il faut veiller à ce que dans tout aéroport, les redevances de sûreté soient utilisées exclusivement pour faire face à des coûts de sûreté.

Amendement 78
Ramon Tremosa i Balcells

Proposition de directive
Article 8 - paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis) Lorsqu'elle ouvre une enquête sur les causes justifiant la modification du système ou du niveau des redevances de sûreté conformément à l'article [...], l'autorité de supervision indépendante a accès aux informations nécessaires émanant des parties concernées et est tenue de consulter ces parties pour prendre sa décision. Sans préjudice de l'article [...], elle prend une décision définitive dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard quatre mois après avoir été saisie de la question. Ce délai peut être prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés. Les décisions de l'autorité de supervision indépendante sont contraignantes, sans préjudice d'un examen parlementaire ou d'un contrôle juridictionnel, conformément aux dispositions applicables dans les États membres.

Or. en

Justification

La directive sur les redevances de sûreté aérienne doit refléter la directive sur les redevances aéroportuaires pour garantir la cohérence des dispositions et faciliter leur application.

Amendement 79
Christine De Veyrac

Proposition de directive
Article 8 - paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. 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 les fonctions de l'autorité de supervision indépendante prévues par les paragraphes 1 à 5.

Or. fr

Justification

Dans certains États membres les redevances de sûreté sont fixées par une procédure réglementaire ou législative (Espagne, France). Dans ces cas, ce sont les autorités juridictionnelles qui ont compétence pour examiner les recours sur les règlements ou lois qui doivent faire office d'Autorité de supervision indépendante et statuer sur les contestations concernant le niveau ou la structure des redevances de sûreté.

Amendement 80
Ramon Tremosa i Balcells

Proposition de directive
Article 9 - paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis) La Commission soumet un rapport sur le financement de la sûreté aérienne, dans lequel elle examine l'évolution des coûts de la sûreté aérienne et des modes de financement de celle-ci, au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Justification

La Commission doit continuer à réfléchir au sujet du financement général de la sûreté aérienne et présenter un autre rapport comportant des propositions supplémentaires dans les deux ans suivant l'adoption de la directive à l'examen.