

# PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

---

*Document de séance*

**A6-0497/2007**

10.12.2007

**\*\*\*I**

## **RAPPORT**

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires  
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Ulrich Stockmann

### ***Légende des signes utilisés***

- \* Procédure de consultation  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*I Procédure de coopération (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*II Procédure de coopération (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\* Avis conforme  
*majorité des membres qui composent le Parlement sauf dans les cas visés aux art. 105, 107, 161 et 300 du traité CE et à l'art. 7 du traité UE*
- \*\*\*I Procédure de codécision (première lecture)  
*majorité des suffrages exprimés*
- \*\*\*II Procédure de codécision (deuxième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver la position commune*  
*majorité des membres qui composent le Parlement pour rejeter ou amender la position commune*
- \*\*\*III Procédure de codécision (troisième lecture)  
*majorité des suffrages exprimés pour approuver le projet commun*

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par la Commission.)

### ***Amendements à un texte législatif***

Dans les amendements du Parlement, les modifications souhaitées sont indiquées en ***gras et italique***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du texte législatif pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	30
AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET MONÉTAIRES.....	32
AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL.....	45
PROCÉDURE.....	60



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires  
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

(Procédure de codécision: première lecture)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2006)0820),
  - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2, du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C6-0056/2007),
  - vu l'article 51 de son règlement,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission des affaires économiques et monétaires et de la commission du développement régional (A6-0497/2007),
1. approuve la proposition de la Commission telle qu'amendée;
  2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
  3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission.

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1  
Considérant 1

(1) Les aéroports ont pour activité commerciale et pour mission essentielle d'assurer la prise en charge des aéronefs depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux transporteurs aériens d'assurer leurs services de transport aérien. À cet effet, les aéroports proposent diverses installations et services en rapport avec l'exploitation des aéronefs et le traitement des passagers et du fret, dont ils recouvrent généralement les frais par l'intermédiaire des redevances aéroportuaires.

(1) Les aéroports ont pour activité commerciale et pour mission essentielle d'assurer la prise en charge des aéronefs depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux transporteurs aériens d'assurer leurs services de transport aérien. À cet effet, les aéroports proposent diverses installations et services en rapport avec l'exploitation des aéronefs et le traitement des passagers et du fret, dont ils recouvrent généralement les frais par l'intermédiaire des redevances aéroportuaires. ***La gestion des installations***

***et des services pour lesquels des redevances sont perçues devrait se fonder sur le critère de rentabilité.***

*Justification*

*Les aéroports devraient être tenus de fournir leurs services dans un souci de rentabilité.*

Amendement 2

Considérant 6

(6) Une autorité de régulation indépendante devrait être mise en place dans chaque État membre afin d'assurer l'impartialité de ses décisions ainsi que le bon fonctionnement et l'application efficace de la présente directive. Cette autorité devrait disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour l'exercice de sa mission.

(6) Une autorité de régulation indépendante devrait être ***désignée ou*** mise en place dans chaque État membre afin d'assurer l'impartialité de ses décisions ainsi que le bon fonctionnement et l'application efficace de la présente directive. Cette autorité devrait disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour l'exercice de sa mission, ***afin de garantir que les aéroports gèrent leurs services et leurs installations de façon efficace et économe.***

*Justification*

*Une telle autorité devrait être mise en place afin de contrôler les pratiques économiques, sociales, commerciales et financières des aéroports. La priorité devrait être donnée à la prise en compte équitable des intérêts des compagnies aériennes, des aéroports, des passagers et des transitaires, à l'élimination des distorsions de la concurrence et à la création de conditions vraiment identiques pour tous. L'autorité de contrôle devrait pouvoir intervenir à la demande de l'une des parties et ne devrait déléguer aucun de ses pouvoirs à une autorité inférieure, dans la mesure où cela nuirait à sa responsabilité et à son influence. Elle devrait être réellement indépendante de toutes les parties prenantes; pour le cas où ces conditions ne seraient pas remplies, une instance nationale de recours devrait également être créée.*

*Le présent amendement permet d'aligner le considérant sur les dispositions de l'article 10, paragraphe 1. Dans la mesure du possible, l'autorité de régulation indépendante devrait être désignée afin d'éviter une nouvelle augmentation de la bureaucratie dans les États membres.*

Amendement 3

Considérant 9

(9) Compte tenu du nombre croissant de transporteurs aériens exploitant des services aériens à bas prix, les aéroports desservis par

(9) Compte tenu du nombre croissant de transporteurs aériens exploitant des services aériens à bas prix, les aéroports desservis par

ces transporteurs devraient être en mesure d'appliquer des redevances proportionnelles aux infrastructures et/ou aux services mis à leur disposition, dès lors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix. Il convient toutefois que l'accès à ce niveau **réduit** d'infrastructures ou de services soit ouvert sur une base non discriminatoire à tous les transporteurs aériens qui souhaitent y recourir. Dans l'hypothèse où la demande excéderait l'offre, l'accès devrait être déterminé en fonction de critères objectifs et non discriminatoires à élaborer par l'entité gestionnaire de l'aéroport.

ces transporteurs devraient être en mesure d'appliquer des redevances proportionnelles aux infrastructures et/ou aux services mis à leur disposition, dès lors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix. Il convient toutefois que l'accès à ce niveau **différent** d'infrastructures ou de services soit ouvert sur une base non discriminatoire à tous les transporteurs aériens qui souhaitent y recourir. Dans l'hypothèse où la demande excéderait l'offre, l'accès devrait être déterminé en fonction de critères objectifs et non discriminatoires à élaborer par l'entité gestionnaire de l'aéroport. **Toute différenciation et/ou augmentation des redevances doit être transparente, objective et fondée sur des critères clairement définis. La différenciation pourrait être considérée comme une incitation à ouvrir de nouvelles liaisons et, partant, à soutenir le développement régional dans les régions qui sont affectées de handicaps géographiques et naturels, telles que les régions ultrapériphériques.**

#### *Justification*

*Il ne s'agit pas nécessairement d'un "coût réduit", il pourrait être plus élevé, donc le terme "coût différent" semble plus approprié.*

*Cet amendement vise à clarifier les conditions de la différenciation.*

#### Amendement 4 Considérant 10

(10) 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 devrait être en rapport avec le coût de la sûreté, en tenant compte de la

(10) 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 devrait être en rapport avec le coût **réel** de la sûreté, **moynnant une**

participation éventuelle du secteur public **au financement des** frais de sûreté.

**gestion rigoureuse** de la participation éventuelle du secteur public **et des aides d'État accordées aux fins de financer les** frais de sûreté **et la prestation de services devrait être effectuée à prix coûtant et, partant, ne pas procurer de profit. Les revenus tirés des taxes d'aéroport afférentes à la couverture des frais de sûreté doivent être utilisés exclusivement pour la mise en œuvre des mesures de sûreté.**

#### *Justification*

*La fixation du niveau de service ne doit pas se faire uniquement en termes de niveau minimal.*

*Les redevances de sûreté ne doivent pas dépasser le coût effectif des mesures de sûreté.*

*En vue d'assurer la sécurité des passagers et des infrastructures nécessaires dans les aéroports, des investissements sont nécessaires, dont le coût sera couvert par les taxes d'aéroport.*

#### Amendement 5 Considérant 11

(11) Les usagers des aéroports devraient avoir droit à un niveau de service **minimum** pour les redevances qu'ils paient. Pour garantir ce droit, le niveau de service devrait faire l'objet d'un accord à conclure à intervalles réguliers entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et la ou les associations représentant les usagers de l'aéroport.

(11) Les usagers des aéroports devraient avoir droit à un niveau de service **déterminé** pour les redevances qu'ils paient. Pour garantir ce droit, le niveau de service devrait faire l'objet d'un accord à conclure à intervalles réguliers entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et la ou les associations représentant les usagers de l'aéroport.

#### *Justification*

*La fixation du niveau de service ne doit pas se faire uniquement en termes de niveau minimal.*

#### Amendement 6 Article 1, paragraphe 1

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

1. La présente directive établit des principes communs pour la perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires. **L'entité gestionnaire de l'aéroport reste libre d'opter pour**



***l'application du système de single till ou du système de dual till ou d'un système combiné.***

*Justification*

*Du fait de l'existence de types d'entreprises différents, les méthodes de calcul des redevances diffèrent également dans l'Union européenne. Conformément au principe de subsidiarité, le choix du type d'entreprise ainsi que le mode de calcul des redevances restent du ressort des exploitants d'aéroports.*

Amendement 7

Article 1, paragraphe 2, alinéa 1

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 **1 million** de mouvements de passagers **ou 25 000 tonnes de fret**.

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 **5 millions** de mouvements de passagers **ou qui représente plus de 15 % des mouvements de passagers dans l'État membre où il est situé**.

***Les États membres peuvent également, après un examen approfondi effectué par l'autorité nationale de la concurrence, appliquer la présente directive à d'autres aéroports, si cela s'avère nécessaire.***

*Justification*

*Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung von Flughäfen zu unterbinden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass insbesondere an den kleineren Flughäfen ein solches Missbrauchsrisiko nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund stellt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Schwelle für den Anwendungsbereich von 1 Million Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen keinen sinnvollen Indikator für das Vorhandensein von Marktmacht dar. Entsprechend der Kategorisierung durch die Europäische Kommission in den "Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen" vom September 2005 sollte diese Richtlinie lediglich auf Flughäfen mit mehr als 5 Mio. jährlichen Fluggastbewegungen Anwendung finden, d.h. auf Flughäfen der Kategorie B ("nationale Flughäfen" mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und der Kategorie A ("große Gemeinschaftsflughäfen" mit über 10 Mio. Passagieren jährlich) sowie auf alle Flughäfen mit mindestens 15 % der Fluggastbewegungen ihres Mitgliedstaates, so dass eine EU-weite Anwendung der Richtlinie sichergestellt ist. Ebenso sollten Flughafennetzwerke und alle in Flughafennetzwerken organisierten Flughäfen unter den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.*

*La présente directive doit être applicable à tous les aéroports possédant une certaine importance sur le marché, son application doit par conséquent pouvoir être étendue suite à un examen effectué par les autorités de la concurrence.*

#### Amendement 8

Article 1, paragraphe 2, alinéa 1 bis (nouveau)

***Les États membres publient une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels s'applique la présente directive. Cette liste se base sur des données d'EUROSTAT et elle est remise à jour chaque année.***

#### *Justification*

*Seuls les aéroports jouissant d'une (éventuelle) position dominante devraient être inclus dans le champ d'application de la directive.*

#### Amendement 9

Article 1, paragraphe 2, alinéa 2 bis (nouveau)

***La présente directive s'applique également aux réseaux aéroportuaires et à tous les aéroports organisés en réseau sur tout territoire où les dispositions du traité CE sont applicables.***

#### *Justification*

*Zweck der vorliegenden Richtlinie ist es, den eventuellen Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung von Flughäfen zu unterbinden. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass insbesondere an den kleineren Flughäfen ein solches Missbrauchsrisiko nicht gegeben ist. Vor diesem Hintergrund stellt die von der Europäischen Kommission vorgeschlagene Schwelle für den Anwendungsbereich von 1 Million Fluggastbewegungen oder mehr als 25.000 Tonnen Luftfrachtaufkommen keinen sinnvollen Indikator für das Vorhandensein von Marktmacht dar. Entsprechend der Kategorisierung durch die Europäische Kommission in den "Gemeinschaftlichen Leitlinien für die Finanzierung von Flughäfen und die Gewährung staatlicher Anlaufbeihilfen für Luftfahrtunternehmen auf Regionalflughäfen" vom September 2005 sollte diese Richtlinie lediglich auf Flughäfen mit mehr als 5 Mio. jährlichen Fluggastbewegungen Anwendung finden, d.h. auf Flughäfen der Kategorie B („nationale Flughäfen“ mit 5 bis 10 Mio. Passagieren jährlich) und der Kategorie A („große Gemeinschaftsflughäfen“ mit über 10 Mio. Passagieren jährlich) sowie auf alle Flughäfen mit mindestens 15 % der Fluggastbewegungen ihres Mitgliedstaates, so dass eine EU-weite Anwendung der Richtlinie sichergestellt ist. Ebenso sollten Flughafennetzwerke und alle in Flughafennetzwerken organisierten Flughäfen unter den Anwendungsbereich der vorliegenden Richtlinie fallen.*

Amendement 10  
Article 1, paragraphe 2, alinéa 2

2. La présente directive ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne de route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

2. La présente directive ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne de route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, **ni aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite, conformément au règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens<sup>1</sup>.**

---

<sup>1</sup> JO L 204 du 26.7.2006, p. 1

*Justification*

*Par analogie avec le règlement (CE) n° 1794/2006 et avec la directive 96/67/CE, l'objet du règlement (CE) n° 1107/2006 devrait être exclu du champ d'application de la directive à l'examen.*

Amendement 11  
Article 2, point (b)

(b) "entité gestionnaire d'un aéroport": l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport **concerné**;

(b) "entité gestionnaire d'un aéroport": l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires **ou de réseaux d'aéroports**, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport **ou le réseau d'aéroports concernés**;

*Justification*

*Formulation plus précise, cohérente avec l'amendement à l'article 2, point (a bis).*

Amendement 12  
Article 2, point (d)

(d) "redevance aéroportuaire": un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire de l'aéroport à la charge des usagers de l'aéroport et/ou des passagers aériens ***et destiné à couvrir tout ou partie du coût*** des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport et sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des avions, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;

(d) "redevance aéroportuaire": un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire de l'aéroport à la charge des usagers de l'aéroport et/ou des passagers aériens ***pour l'utilisation*** des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport et sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des avions, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;

*Justification*

*La définition de la "redevance aéroportuaire" aux fins de la directive ne devrait pas faire référence aux facteurs qui déterminent le niveau de cette redevance.*

Amendement 13  
Article 2, point e)

(e) "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 les actes d'intervention illicite.

(e) "redevance de sûreté" un prélèvement expressément destiné à couvrir tout ou partie du coût des mesures de sûreté ***minimales*** visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, ***mesures définies en vertu du règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 2002, relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile***<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

*Justification*

*Clarification.*

Amendement 14  
Article 2, point e bis) (nouveau)

***e bis) "réseau d'aéroports" un certain nombre d'aéroports qui, dans un même État membre, sont gérés par un gestionnaire d'aéroport désigné par les autorités nationales compétentes.***

*Justification*

*Dans certains États membres de l'UE (Espagne, Portugal, Grèce, Suède, Finlande), le transport aérien est organisé en groupements d'aéroports pour tenir compte des particularités géographiques et permettre à tous les citoyens et les entreprises d'avoir accès au réseau aérien. Il convient de tenir compte de cette spécificité.*

Amendement 15  
Article 3, alinéa 1 bis) (nouveau)

***La présente disposition ne fait pas obstacle à l'instauration de modulations de redevances pour des motifs d'intérêt général objectifs et transparents.***

*Justification*

*Il convient d'autoriser les Etats Membres à mettre en œuvre des régimes de modulation des redevances, notamment pour des motifs liés à la protection de l'environnement (redevance bruit, régulation du trafic) ou à l'aménagement du territoire.*

Amendement 16  
Article 3 bis) (nouveau)

***Article 3 bis***

***Aéroports en réseau***

***Afin d'assurer que l'accès soit assuré vers les aéroports dans un réseau aéroportuaire à un coût proportionné au nombre de passagers aériens, les États membres peuvent autoriser les opérateurs de réseaux aéroportuaires à introduire un système transparent et uniforme de taxes portuaires pour tous les aéroports appartenant au réseau. Une autorisation ne peut être***

*délivrée qu'à condition qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence entre les aéroports de différents États membres, par exemple d'un point de vue du tourisme. En cas de conflit, le plaignant peut s'adresser à la Commission en se fondant sur les règles communautaires de concurrence pertinentes.*

#### *Justification*

*Les aéroports qui ne sont pas éloignés les uns des autres et qui sont situés dans des zones particulièrement importantes du point de vue du tourisme sont en concurrence et les changements apportés aux redevances portuaires et l'influence de la directive peuvent affecter sensiblement leur trafic et la concurrence qui en découle.*

#### Amendement 17

##### Article 4, paragraphe 1

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure de consultation obligatoire ***et régulière*** entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport soit mise en place dans chaque aéroport en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances aéroportuaires et le montant de ces redevances. ***Cette consultation a lieu au moins une fois par an.***

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure de consultation obligatoire entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport soit mise en place dans chaque aéroport ***auquel la présente directive s'applique*** en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances aéroportuaires et le montant de ces redevances, ***y compris le niveau de la qualité des services fournis par l'entité gestionnaire de l'aéroport moyennant les redevances aéroportuaires. Les États membres garantissent que cette consultation a lieu de façon anticipée avec les entités gestionnaires de l'aéroport ou les usagers qui souhaitent effectuer des changements importants dans la structure ou le niveau des redevances aéroportuaires. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport, les consultations s'effectuent conformément aux dispositions de cet accord.***

### *Justification*

*Une consultation n'est nécessaire qu'à l'occasion de la modification des redevances.*

#### Amendement 18 Article 4, paragraphe 2

2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système des redevances aéroportuaires ou au montant de ces redevances fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire de l'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système de redevances aéroportuaires ou le montant de ces redevances aux usagers de l'aéroport au plus tard 4 mois avant son entrée en vigueur, accompagnée des motifs justifiant les modifications proposées. À la demande de tout usager de l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers des aéroports et tient compte de leur avis avant de prendre une décision définitive. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie sa décision définitive **au plus tard 2 mois** avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport sur les changements proposés, l'entité gestionnaire de l'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers de l'aéroport.

2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système des redevances aéroportuaires ou au montant de ces redevances fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire de l'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système de redevances aéroportuaires ou le montant de ces redevances aux usagers de l'aéroport au plus tard 4 mois avant son entrée en vigueur, accompagnée des motifs justifiant les modifications proposées. À la demande de tout usager de l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers des aéroports et tient compte de leur avis avant de prendre une décision définitive. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie sa décision définitive **dans un délai raisonnable** avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport sur les changements proposés, l'entité gestionnaire de l'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers de l'aéroport.

### *Justification*

*Cet amendement est conforme au principe de l'OACI (doc. 9082/7), qui prescrit un délai raisonnable.*

#### Amendement 19 Article 4, paragraphe 3

3. Les États membres veillent à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires, **chacune des**

3. Les États membres veillent à ce que, en cas de désaccord **définitif** sur une décision relative aux redevances aéroportuaires, **le**

*deux parties puisse* faire appel à l'autorité de régulation indépendante, qui examinera les motifs justifiant la modification du système de redevances aéroportuaires ou du montant des redevances aéroportuaires.

*gestionnaire de l'aéroport ou les usagers de l'aéroport, dans la mesure où ils représentent au moins deux compagnies aériennes indépendantes l'une de l'autre ou au moins 10 % du trafic aérien ou des mouvements annuels de passagers dans l'aéroport concerné, puissent* faire appel à l'autorité de régulation indépendante, qui examinera les motifs justifiant la modification du système de redevances aéroportuaires ou du montant des redevances aéroportuaires.

*L'autorité de contrôle indépendante désignée ou mise en place conformément à l'article 10:*

*(i) établit une procédure pour résoudre les désaccords entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport ou leurs représentants concernant les modifications apportées au montant ou à la structure des redevances aéroportuaires, y compris en matière de qualité des services;*

*(ii) fixe les conditions dans lesquelles elle peut être saisie d'un désaccord;*

*(iii) fixe les critères conformément auxquels les désaccords seront évalués.*

*Ces conditions et critères sont non discriminatoires, transparents et conformes aux principes du droit de la concurrence ainsi qu'aux dispositions de la présente directive.*

*L'examen de la modification du système de redevances aéroportuaires ou du montant de ces redevances n'a pas d'effet suspensif.*

#### *Justification*

*Cet amendement reprend l'amendement 5 du rapporteur, avec sa justification, en ajoutant seulement que le désaccord sur une décision relative aux redevances aéroportuaires qui donne lieu à l'intervention de l'autorité de régulation indépendante doit être définitif, c'est-à-dire que tous les moyens de conciliation entre les parties qui sont prévus par la législation applicable devront avoir été épuisés.*



Amendement 20  
Article 4, paragraphe 3 bis (nouveau)

**3 bis. L'utilisateur de l'aéroport produit des commencements de preuves indiquant que l'aéroport concerné a pris des mesures allant à l'encontre du droit communautaire de la concurrence.**

*Justification*

*Conférer aux aéroports et aux compagnies aériennes un droit illimité à faire appel à l'autorité de régulation indépendante en cas de désaccord inciterait à la confrontation et réduirait la motivation des parties pour négocier des accords commerciaux normaux.*

*Il est indispensable de bien préciser que l'application de redevances ne sera ni retardée ni suspendue dans l'attente du résultat d'une procédure de règlement d'un conflit. Il conviendrait de disposer de commencements de preuves indiquant que les prix ont fortement dépassé les coûts concernés ou que les profits ont été nettement supérieurs aux niveaux compétitifs.*

Amendement 21  
Article 4, paragraphe 3 ter (nouveau)

**3 ter. Les présentes dispositions s'entendent sans préjudice de tout règlement de conflit ou procédure légale d'appel en cours.**

*Justification*

*Conférer aux aéroports et aux compagnies aériennes un droit illimité à faire appel à l'autorité de régulation indépendante en cas de désaccord inciterait à la confrontation et réduirait la motivation des parties pour négocier des accords commerciaux normaux.*

*Il est indispensable de bien préciser que l'application de redevances ne sera ni retardée ni suspendue dans l'attente du résultat d'une procédure de règlement d'un conflit. Il conviendrait de disposer de commencements de preuves indiquant que les prix ont fortement dépassé les coûts concernés ou que les profits ont été nettement supérieurs aux niveaux compétitifs.*

Amendement 22  
Article 5, paragraphe 1, point b)

b) la **méthode de calcul des** redevances

b) la **méthodologie utilisée pour établir les redevances en précisant si un système de single till ou de dual till ou un système combiné à été utilisé;**

### *Justification*

*Il serait simpliste de partir du principe que les redevances sont calculées à l'aide de méthodes de calcul prédéterminées. Les aéroports doivent avoir la possibilité d'opérer des ajustements reflétant la pression du marché et la concurrence.*

*Le modèle d'entreprise choisi par l'entité gestionnaire de l'aéroport a des répercussions directes sur la méthode appliquée pour le calcul des redevances. Dès lors, dans un souci de transparence, il convient de l'indiquer ici.*

### Amendement 23

Article 5, paragraphe 1, point c)

c) la structure globale des coûts de l'aéroport;

c) la structure globale des coûts de l'aéroport **liés aux installations et aux services que les redevances aéroportuaires sont destinées à couvrir, dans la mesure où cela est pertinent pour le calcul des redevances aéroportuaires et doit figurer dans les rapports de gestion annuels;**

### *Justification*

*Il importe que la structure des coûts reflète plus précisément les coûts qu'entraînent les installations et les services en rapport avec l'atterrissage, le décollage, l'éclairage, le stationnement des aéronefs, ainsi que la prise en charge des passagers et du fret.*

*La structure globale des coûts de l'aéroport est présentée dans les rapports de gestion annuels. Il convient toutefois de préciser la structure des coûts dans la mesure où il y est fait référence, en fonction du modèle de l'entreprise, pour le calcul des redevances aéroportuaires.*

### Amendement 24

Article 5, paragraphe 1, point d bis)

**d bis) Les recettes des aéroports provenant d'aides d'État, de subventions et d'autres formes d'aides pécuniaires en rapport avec les recettes provenant des redevances;**

### *Justification*

*Pour que les informations soient réellement transparentes, elles doivent faire apparaître les recettes provenant des aides d'État et d'autres formes de subventions ou d'aide officielle.*

Amendement 25  
Article 5, paragraphe 1, point d ter) (nouveau)

***(d ter) les aides nationales et régionales accordées à l'aéroport, ainsi que le montant des ressources provenant du financement central en relation avec les obligations du service public;***

*Justification*

*Au moins une fois par an, l'organe gestionnaire de l'aéroport doit fournir aux usagers des aéroports les informations sur les éléments qui servent à déterminer le niveau de toutes les taxes d'aéroport. Dans un souci de transparence, cette information doit comprendre le montant de l'aide nationale et régionale accordée aux aéroports et le montant des ressources provenant des finances centrales liées aux obligations du service public.*

Amendement 26  
Article 5, paragraphe 1, point f)

f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport ***en matière de redevances***, l'évolution du trafic ainsi que ***les*** investissements envisagés;

f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport ***sur le plan de*** l'évolution du trafic ainsi que ***des principaux*** investissements envisagés;

*Justification*

*Déclarer des redevances futures reviendrait à "afficher les prix" et pourrait être anticoncurrentiel, en ce que cela risquerait d'encourager un comportement de type cartel. Le montant des redevances est défini après consultation entre les parties et aucune prévision n'est disponible. Les aéroports fonctionnant dans un environnement réglementaire ne peuvent prévoir le montant des redevances.*

Amendement 27  
Article 5, paragraphe 1, point h)

h) ***la productivité des*** investissements du point de vue de leurs effets sur la capacité aéroportuaire et la qualité des services ***fournis***.

h) ***les résultats prévus de tous les principaux*** investissements ***proposés*** du point de vue de leurs effets sur la capacité aéroportuaire et la qualité des services.

*Justification*

*Le terme de "productivité" peut être interprété de bien des manières différentes.*

Amendement 28  
Article 5, paragraphe 2

2. Les États membres veillent à ce que les usagers des aéroports soumettent **régulièrement** des informations à l'entité gestionnaire concernant notamment:

2. Les États membres veillent à ce que, **avant toute modification du montant des redevances aéroportuaires ou du système des redevances ou avant l'introduction de nouvelles redevances**, les usagers des aéroports soumettent régulièrement des informations à l'entité gestionnaire concernant notamment:

*Justification*

*La communication d'informations est nécessaire uniquement si des modifications ou l'introduction de nouvelles redevances sont envisagées.*

*Cet amendement remplace l'amendement 10 du projet de rapport.*

Amendement 29  
Article 5, paragraphe 3

3. Les informations fournies sur la base **du présent article** sont considérées comme confidentielles et sont traitées en conséquence.

3. Les informations fournies sur la base **des paragraphes 1 et 2** sont considérées comme confidentielles et sont traitées en conséquence. **Elles sont soumises à la législation nationale relative à la confidentialité des données. Dans le cas d'aéroports cotés en bourse, il convient en particulier de respecter les dispositions de la législation boursière.**

*Justification*

*Cet amendement vise à assurer la cohérence avec le paragraphe 3 bis nouveau qui introduit une exigence de transparence entre les usagers des aéroports et les clients du transport aérien.*

*La confidentialité des données doit être garantie par la législation nationale. En outre, les aéroports cotés en bourse doivent respecter les dispositions spécifiques de la législation boursière.*

*Cet amendement remplace l'amendement 11 du projet de rapport.*

Amendement 30  
Article 5, paragraphe 3 bis (nouveau)

**3 bis. L'autorité de régulation indépendante a accès, dans le cadre des règles de confidentialité appropriées, à tous les éléments dont elle a besoin dans le cadre de son activité.**

*Justification*

*Il est important que les règles de transparence s'appliquent également en ce qui concerne l'accès de l'autorité indépendante aux informations.*

Amendement 31  
Article 6

Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport **consulte** les usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport **consulte** les usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure. **Cinq ans maximum avant que l'investissement ne soit opérationnel, l'entité gestionnaire de l'aéroport peut faire valoir ses intérêts au moyen d'un pré-financement lorsque les redevances aéroportuaires sont fixées.**

*Justification*

*Le pré-financement est essentiel pour le développement de nouvelles infrastructures. À cette fin, des hausses substantielles et imprévisibles de redevances sont inévitables. Toutefois, afin de protéger les intérêts des compagnies aériennes, le pré-financement ne peut commencer qu'après que l'organe de gestion de l'aéroport a informé les usagers de l'aéroport de la réalisation de nouveaux plans d'investissement d'infrastructure, et pas plus de 5 ans avant que l'investissement ne soit opérationnel.*

Amendement 32  
Article 6 bis (nouveau)

**L'entité gestionnaire de l'aéroport peut préfinancer de nouveaux projets d'infrastructures à condition que:**

**a) les usagers de l'aéroport soient informés de manière transparente de l'importance et**

*de la durée d'application de l'augmentation des redevances aéroportuaires;*

*b) toutes les recettes supplémentaires soient utilisées exclusivement pour la réalisation des infrastructures convenues,*

*c) toutes les autorisations administratives aient été accordées.*

#### *Justification*

*Étant donné qu'il peut exister des conflits d'intérêts, il y a lieu d'éviter qu'un "veto" des usagers des aéroports rende impossible un préfinancement; par conséquent, ils devraient être simplement informés, bien que de manière transparente.*

#### Amendement 33

##### Article 7, paragraphe 1

1. Afin d'assurer le bon fonctionnement d'un aéroport, les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport et l'association ou les associations représentant les usagers de l'aéroport engagent des négociations en vue de conclure **un accord de niveau de service** en ce qui concerne la qualité du service fourni dans le terminal ou les terminaux de l'aéroport, ainsi que l'exactitude et l'actualité des informations fournies par les usagers de l'aéroport sur leurs prévisions d'activités au sens de l'article 5, paragraphe 2, de manière à permettre à l'aéroport de respecter ses obligations. Cet accord est conclu au moins une fois tous les deux ans et notifié à l'autorité de régulation indépendante de chaque État membre.

1. Afin d'assurer le bon fonctionnement d'un aéroport, les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport et l'association ou les associations représentant les usagers de l'aéroport engagent des négociations en vue de conclure **des accords sur les différents niveaux de service conformément aux dispositions relatives à la différenciation des redevances visées à l'article 8** en ce qui concerne la qualité du service fourni dans le terminal ou les terminaux de l'aéroport, ainsi que l'exactitude et l'actualité des informations fournies par les usagers de l'aéroport sur leurs prévisions d'activités au sens de l'article 5, paragraphe 2, de manière à permettre à l'aéroport de respecter ses obligations. Cet accord est conclu au moins une fois tous les deux ans et notifié à l'autorité de régulation indépendante de chaque État membre.

#### *Justification*

*Compte tenu d'une éventuelle différenciation des redevances (voir article 8 de la proposition de directive), il est nécessaire de conclure des accords différents sur les différents niveaux de services.*

Amendement 34  
Article 8, titre

***Différenciation des redevances***

***Différences de redevances***

*Justification*

*Des mesures doivent être prises pour que les aéroports ne fassent pas discrimination entre les compagnies aériennes en garantissant un traitement préférentiel et en concluant avec des compagnies aériennes des accords individuels et des contrats commerciaux qui permettraient des exceptions, et pour s'assurer que les compagnies aériennes ne puissent obtenir des volumes de services plus larges, en se réservant pour elles-mêmes des avantages et des concessions commerciales d'une manière qui ne serait ni ouverte ni transparente, qui exclurait les autres et qui ne serait pas ouverte à tous, et en concluant des marchés individuels, non publics.*

Amendement 35  
Article 8, paragraphe 1

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport de varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services.

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport de varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services, ***mais il peut aussi être différencié en fonction des performances environnementales, du niveau de pollution sonore ou d'autres éléments d'intérêt public, à condition qu'il soit fixé sur la base de critères pertinents, objectifs et transparents.***

***Les États membres veillent également à ce que les aéroports prélèvent les mêmes redevances pour les mêmes services. L'entité gestionnaire de l'aéroport peut accorder des concessions aux usagers des aéroports sur les redevances fondées sur la qualité d'un service utilisé, dans la mesure***

***où la concession en question est disponible pour tous les usagers de l'aéroport dans des conditions rendues publiques, transparentes et objectives. Il peut accorder une concession aux usagers qui ouvrent de nouveaux itinéraires, dans la mesure où cette concession est accordée également de manière publique et non discriminatoire et qu'elle est mise à la disposition de tous les usagers de l'aéroport de la même manière, dans le respect des règles communautaires de concurrence.***

#### *Justification*

*Les aéroports doivent également être en mesure de différencier les redevances aéroportuaires en fonction de facteurs tels que les performances environnementales, le niveau de pollution sonore ou d'autres éléments d'intérêt public, afin de faire une utilisation optimale de la capacité disponible.*

*Des mesures doivent être prises pour que les aéroports ne fassent pas discrimination entre les compagnies aériennes en garantissant un traitement préférentiel et en concluant avec des compagnies aériennes des accords individuels et des contrats commerciaux qui permettraient des exceptions, et pour s'assurer que les compagnies aériennes ne puissent obtenir des volumes de services plus larges, en se réservant pour elles-mêmes des avantages et des concessions commerciales d'une manière qui ne serait ni ouverte ni transparente, qui exclurait les autres et qui ne serait pas ouverte à tous, et en concluant des marchés individuels, non publics.*

#### **Amendement 36** **Article 8, paragraphe 2**

***2. Les États membres veillent à ce que tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou élément de terminal spécialisé ait accès à ces services et à ce terminal ou élément de terminal.***

***2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport de varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services***

***Si le nombre d'usagers souhaitant avoir accès aux services personnalisés ou à un terminal ou élément de terminal spécialisé***



***est supérieur au nombre d'utilisateurs possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.***

*Justification*

*Des mesures doivent être prises pour que les aéroports ne fassent pas discrimination entre les compagnies aériennes en garantissant un traitement préférentiel et en concluant avec des compagnies aériennes des accords individuels et des contrats commerciaux qui permettraient des exceptions, et pour s'assurer que les compagnies aériennes ne puissent obtenir des volumes de services plus larges, en se réservant pour elles-mêmes des avantages et des concessions commerciales d'une manière qui ne serait ni ouverte ni transparente, qui exclurait les autres et qui ne serait pas ouverte à tous, et en concluant des marchés individuels, non publics.*

Amendement 37

Article 9, paragraphe introductif

Les redevances de sûreté sont utilisées exclusivement pour couvrir des coûts de sûreté. Ces coûts sont déterminés conformément aux principes de comptabilité et d'évaluation généralement admis dans chacun des États membres. Les États membres veillent toutefois à ce qu'il soit notamment tenu compte:

Les redevances de sûreté sont utilisées exclusivement pour couvrir des coûts de sûreté ***et ne doivent pas dépasser ces coûts. Aucun profit ne doit être réalisé avec les redevances de sûreté.*** Ces coûts sont déterminés conformément aux principes ***d'efficacité économique et opérationnelle ainsi que*** de comptabilité et d'évaluation généralement admis dans chacun des États membres. ***Les États membres s'assurent que les coûts sont répartis équitablement entre les différentes catégories d'utilisateurs de chaque aéroport.*** Les États membres veillent toutefois à ce qu'il soit notamment tenu compte:

*Justification*

*Tout État membre doit supporter au moins en partie les coûts de sûreté dans les aéroports car ces mesures profitent non seulement aux passagers et aux compagnies aériennes mais aussi au public en général. Toutefois, dans la mesure où les compagnies aériennes et les passagers en tant qu'utilisateurs doivent supporter tout ou partie des coûts, ils ne doivent pas supporter des frais supplémentaires pour qu'un profit puisse être réalisé lors de l'application des mesures de sûreté. De surcroît, il y a lieu de prendre en considération non seulement les compagnies aériennes et les passagers, mais aussi les autres bénéficiaires des mesures de sûreté prises dans les aéroports.*

Amendement 38  
Article 9, tiret 2

– des dépenses liées au personnel des services de sûreté et aux activités de sûreté;

– des dépenses liées au personnel des services de sûreté et aux activités de sûreté, **à l'exclusion du coût de mesures de sécurité renforcées à court terme; de telles mesures, imposées dans le cadre de la législation nationale à la suite d'évaluations de risque spécifiques et entraînant des dépenses supplémentaires, ne doivent pas être soumises aux dispositions de la présente mesure.**

Amendement 39  
Article 9, tiret 3

– des aides et subventions accordées par les autorités pour couvrir les activités de sûreté.

– des aides et subventions accordées par les autorités pour couvrir les activités de sûreté **qui doivent être adéquatement mises en valeur.**

*Justification*

*Cet amendement vise à éviter un double financement. Voir la justification relative au considérant 10.*

Amendement 40  
Article 9, alinéa 1 bis (nouveau)

***Les recettes des redevances de sécurité prélevées à un aéroport donné ne peuvent être utilisées que pour couvrir les dépenses de sécurité de l'aéroport exposées dans l'endroit où les redevances sont prélevées. Dans le cas des réseaux d'aéroports, les recettes des redevances de sécurité ne peuvent être utilisées que pour couvrir les dépenses de sécurité survenant aux aéroports appartenant au réseau.***

*Justification*

*Il y a lieu d'empêcher la possibilité de transférer des redevances de sécurité prélevées dans un État membre vers un aéroport situé dans un autre État membre, par exemple s'il s'agit d'un même propriétaire.*

Amendement 41  
Article 9 bis (nouveau)

**Article 9 bis**

***Les coûts de mise en œuvre des mesures de sûreté qui sont plus rigoureuses que les mesures de sûreté minimales définies en vertu du règlement (CE) n° 2320/2002 sont supportés par les États membres.***

*Justification*

*Les États membres peuvent prendre des mesures de sûreté plus rigoureuses que celles qui sont définies dans le règlement 2320/2002, mais c'est à eux qu'en incombent les coûts, afin de ne pas générer de conditions de concurrence inéquitables.*

Amendement 42  
Article 10, paragraphe 1

1. Les États membres désignent ou mettent en place un organisme indépendant qui constituera leur autorité de régulation nationale indépendante et qui sera chargé de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la présente directive et ***d'assumer les*** tâches visées aux articles 4 et 7. Cet organisme peut être le même que celui auquel l'État membre a confié l'application des mesures réglementaires supplémentaires visées à l'article 1er, paragraphe 2, y compris l'approbation du système de redevances ou du montant des redevances, à condition qu'il réponde aux exigences du paragraphe 2.

1. Les États membres désignent ou mettent en place un organisme indépendant qui constituera leur autorité de régulation nationale indépendante et qui sera chargé de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la présente directive et ***à l'exécution des*** tâches visées aux articles 4 et 7. Cet organisme peut être le même que celui auquel l'État membre a confié l'application des mesures réglementaires supplémentaires visées à l'article 1er, paragraphe 2, y compris l'approbation du système de redevances ou du montant des redevances, à condition qu'il réponde aux exigences du paragraphe 2.

### *Justification*

*L'organisation des autorités de régulation indépendantes relève de la compétence des États membres qui doivent veiller à l'exécution des tâches visées aux articles 4 et 7 ainsi que des mesures de mise en œuvre de la présente directive.*

#### Amendement 43 Article 10, paragraphe 1 bis (nouveau)

***1 bis. L'autorité de régulation indépendante nationale peut, sous sa responsabilité, déléguer la mise en œuvre des dispositions, ou d'une partie des dispositions, de la présente directive à des autorités de régulation indépendantes régionales, à condition que cette mise en œuvre ait lieu selon les mêmes règles. L'autorité de régulation indépendante nationale demeure tenue de veiller à l'application conforme des dispositions de la présente directive. Les dispositions visées à l'article 10, paragraphe 2, de la présente directive sont également applicables aux autorités de régulation indépendantes régionales.***

### *Justification*

*Cet amendement vise à tenir compte du fait que l'application de l'article 10, tel que l'a rédigé la Commission, n'ira pas sans poser des problèmes dans certains États membres.*

*Cet amendement remplace l'amendement 17 du projet de rapport.*

#### Amendement 44 Article 10, paragraphe 4

***4. Lorsqu'une entité gestionnaire d'un aéroport ou un usager d'aéroport souhaite déposer une plainte sur n'importe quel point relevant du champ d'application de la présente directive, il peut en saisir l'autorité de régulation indépendante qui, agissant en tant qu'autorité de règlement des litiges, rend une décision dans les deux mois à compter de la réception de la plainte. L'autorité de régulation indépendante a le droit de demander aux parties les***

***4. Lorsqu'elle effectue une enquête sur les causes justifiant la modification de la structure ou du montant des redevances aéroportuaires, conformément à l'article 4, l'autorité de régulation indépendante peut demander les informations nécessaires aux parties concernées et est tenue, pour rendre sa décision, de consulter celles-ci ainsi que toute autre partie affectée par la décision. Elle rend cette décision aussi rapidement que possible, dans les trois mois à compter***

**informations nécessaires pour prendre sa décision.** Les décisions de l'autorité de régulation sont contraignantes.

**de la réception de la plainte, et est tenue de publier la décision et les raisons qui la motivent.** Les décisions de l'autorité de régulation sont contraignantes.

*Justification*

*Le délai de deux mois ne suffit pas pour que l'autorité de régulation indépendante mène une enquête complète sur les raisons justifiant la modification du montant ou de la structure des redevances.*

Amendement 45  
Article 11, paragraphe 1

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive au plus tard quatre ans après son entrée en vigueur ainsi que, le cas échéant, toute proposition appropriée.

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive, ***évaluant les progrès accomplis dans la réalisation de ses objectifs***, au plus tard quatre ans après son entrée en vigueur ainsi que, le cas échéant, toute proposition appropriée.

*Justification*

*Une évaluation indépendante de l'application de la directive devrait être liée aux progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

La présente proposition de directive sur les redevances aéroportuaires, présentée par la Commission européenne, vise à empêcher les abus de position dominante de certains aéroports. Il s'agit de contribuer au développement équilibré du secteur du transport aérien européen. Tous les aéroports et compagnies aériennes qui relèvent de la présente directive seront soumis à une réglementation harmonisée relative à l'obligation d'information mutuelle, aux exigences de transparence ainsi qu'à la méthode adoptée pour le calcul des redevances aéroportuaires. L'instauration d'une autorité de régulation indépendante nationale garantira l'application en bonne et due forme de la directive.

Une réglementation européenne est nécessaire dans la mesure où tous les États membres ne disposent pas d'une procédure opérationnelle, non discriminatoire et fiable pour le calcul des redevances. À cet égard, la mesure proposée permet d'éviter les distorsions de concurrence tant entre les aéroports qu'entre les compagnies aériennes qui sont confrontées à des niveaux de prix différents dans différents aéroports. L'institutionnalisation d'un mécanisme opérationnel de consultation et de détermination des redevances contribue également au renforcement des partenariats dans le transport aérien.

### **L'avis de votre rapporteur sur les différents amendements**

Avec le champ d'application proposé (aéroports dont le trafic annuel dépasse 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret) les dispositions réglementaires de la présente directive concernent environ 150 aéroports de la Communauté. Bien qu'il soit fondamentalement souhaitable qu'une réglementation européenne s'applique au plus grand nombre possible d'aéroports, le bien-fondé du domaine d'application proposé suscite des doutes considérables. Les Britanniques émettent d'importantes réserves à cet égard, notamment au regard de la tendance, qui se dessine actuellement en Grande-Bretagne, à la déréglementation dans ce secteur. Mais, nonobstant ce fait, il convient de revoir le champ d'application de la directive: en ce qui concerne plus particulièrement les aéroports régionaux, il n'y a pas de risque d'abus de position dominante. Au contraire, les compagnies aériennes y jouissent souvent d'une position qui leur confère un avantage lors de la négociation des redevances portuaires. Eu égard à la typologie définie dans les *"Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux"* de septembre 2005, votre rapporteur propose de porter le champ d'application à 5 millions de passagers par an, c'est-à-dire d'appliquer la directive aux aéroports de catégorie B ("aéroports nationaux" comprenant un volume annuel de passagers entre 5 et 10 millions) et de catégorie A ("grands aéroports communautaires" comprenant plus de 10 millions de passagers annuels) (*amendement 1*).

Dans certains États membres (Espagne, Portugal, Grèce, Suède, Finlande) les aéroports sont gérés au sein de groupements d'aéroports. Dans ces États membres, certaines règles en vigueur pourraient s'avérer incompatibles avec les dispositions de la présente directive. Afin d'écartier toute confusion future et d'éventuels différends juridiques, il convient d'indiquer clairement que ces spécificités structurelles pourront être maintenues même lors de l'application des dispositions de la présente directive (*amendements 3 et 15*).

La présente proposition de la Commission européenne prévoit la création d'une autorité de régulation nationale indépendante dans chaque État membre, qui sera chargée de la mise en œuvre des dispositions. En Allemagne, notamment, cette disposition visant à créer une autorité de régulation centrale risque de soulever des difficultés considérables compte tenu de la structure fédérale du pays. C'est pourquoi, il convient de s'interroger sur la nécessité de créer une structure institutionnelle particulière. Il est préférable d'insister sur la mise en œuvre efficace des principes établis par la directive, indépendamment de l'organisation institutionnelle (*amendements 16 et 17*).

En outre, il est proposé quelques amendements relatifs à l'obligation de consultation dans la mesure où les obligations imposées par la Commission européenne aux aéroports (voire aux compagnies aériennes) vont au-delà des exigences nécessaires dans le cadre de la présente directive (*amendements 4, 7, 8, 9, 10, 11 et 13*).

Dans son exposé des motifs, la Commission affirme que les aéroports publics, comme les aéroports du secteur privé ont généralement intérêt à maximiser les profits. Cela peut, dans certaines circonstances, entraîner une augmentation inconsidérée des redevances et, partant, des perturbations dans le système de transport aérien. Cette critique est sans doute fondée dans certains cas particuliers. Votre rapporteur estime cependant qu'il ne convient pas d'empêcher les aéroports, comme toute entreprise économique, d'utiliser les redevances aéroportuaires pour réaliser un certain retour sur investissement. Dans le même temps, il convient toutefois de garantir que les gestionnaires des aéroports communiquent aux usagers des aéroports suffisamment d'informations sur le mode de fonctionnement de l'entreprise (*amendements 2 et 6*).

Le droit conféré aux usagers des aéroports de faire appel à l'autorité de régulation indépendante, en cas de désaccord sur la décision relative aux redevances aéroportuaires recèle le danger que les compagnies aériennes empêchent toute amélioration lors de la modification de la réglementation relative aux redevances aéroportuaires. Votre rapporteur propose de relever le seuil à partir duquel peut être exercé le droit d'appel. Il convient en outre de garantir que les éventuels conflits ne conduisent pas au gel des décisions (*amendement 5*).

Le développement de nouvelles infrastructures aéroportuaires devient une difficulté majeure pour le transport aérien européen. Votre rapporteur propose dès lors un nouvel article qui rendrait possible l'inclusion des coûts relatifs aux projets infrastructurels autorisés dans le calcul des redevances. Cela rendrait ainsi la réalisation de nouveaux projets plus aisée pour les aéroports et éviterait les hausses soudaines et disproportionnées du montant des redevances. Dans la mesure où la construction de nouvelles infrastructures constitue un projet à long terme et ne présente pas de bénéfice à court terme pour les usagers des aéroports, le préfinancement dans le cadre des redevances devrait être soumis à l'approbation des compagnies aériennes qui devraient être informées de la durée et du montant de ce préfinancement. Cette démarche tiendrait ainsi compte des principes énoncés par l'ICAO pour le préfinancement des projets infrastructurels (voir à cet égard le chapitre "*Préfinancement des projets*" du document "*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne 9082/7*") (*amendement 12*).

27.6.2007

## AVIS DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET MONÉTAIRES

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires  
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Rapporteur pour avis: Eoin Ryan

### JUSTIFICATION SUCCINCTE

L'objectif primordial d'une réglementation des redevances aéroportuaires doit consister à faire en sorte que les aéroports fonctionnant aux conditions du marché et qui sont puissants sur celui-ci n'abusent pas de leur position dominante en pratiquant une tarification excessive des installations et des services, mais aussi à permettre une rémunération satisfaisante des investissements économiquement viables dans le développement de ces aéroports.

Plusieurs États membres ont déjà instauré des mécanismes assurant une réglementation indépendante des redevances aéroportuaires. Le modèle de la réglementation économique "incitative", qui a été adopté dans nombre d'entre eux, comporte généralement une autorité indépendante de réglementation qui examine périodiquement la tarification des services proposés au regard de critères précis et arrête les redevances en fonction d'une structure de coûts efficiente, de manière à garantir une rentabilité raisonnable des investissements économiquement viables. Ce système de réglementation prévoit généralement, par construction, la consultation des usagers que sont les compagnies aériennes et une consultation plus générale. Il est de pratique courante de fixer les redevances pour plusieurs années, afin d'assurer une plus grande sécurité réglementaire et de rendre plus aisé le financement des investissements économiquement viables dans les conditions les plus attractives.

Il convient de se demander si la proposition présentée par la Commission s'accorde avec ce modèle. Alors que la directive a pour objectif affiché l'établissement de quelques principes communs, en laissant les États membres libres de mettre ces principes en œuvre, l'acte proposé relève en fait d'une démarche nettement prescriptive.

L'un des points préoccupants est que la directive s'appliquerait à tous les aéroports connaissant un trafic d'au moins un million de passagers. La question centrale consiste à se demander si un aéroport est si **puissant sur le marché** qu'il peut fixer les redevances. En fait,



de nombreux aéroports dont le trafic dépasse largement un million de passagers, en particulier ceux dont le fonctionnement dépend du versement de fonds publics, ne possèdent pas une telle puissance.

S'agissant des dispositions relatives à la consultation annuelle obligatoire sur les redevances, de même que de l'échange d'informations précises et du fait que cette consultation est réservée aux compagnies aériennes aujourd'hui en activité, il y a lieu de faire observer que, dans les systèmes réglementaires incitatifs qui ont cours aujourd'hui, les redevances sont généralement fixées pour une certaine durée, à moins que des motifs sérieux conduisent à revoir les tarifs. La finalité de cette disposition de la directive n'apparaît pas très clairement, mais, si les redevances devaient être susceptibles d'une révision chaque année, les acteurs risqueraient d'être confrontés à un horizon très court et à des difficultés pratiques dans la gestion de leurs activités aéroportuaires. Par conséquent, il convient de s'en tenir, pour l'essentiel, aux principes de la consultation et de la transparence, en confiant aux États membres le soin de définir les mécanismes précis.

S'agissant de la règle selon laquelle toute matière entrant dans le champ de la directive pourrait être soumise à une autorité de règlement des litiges, dont les décisions seraient obligatoires, tandis que les critères qui présideraient aux arbitrages ne sont pas exposés et qu'il n'est pas précisé qu'un État membre aurait une marge d'appréciation dans l'établissement de ces critères, il y a lieu de se demander, si, par exemple, un litige naît d'un conflit entre l'horizon à court terme d'une compagnie aérienne usagère d'un aéroport et les besoins de développement à long terme de ce dernier, selon quels critères le litige sera tranché? Sous le régime de la réglementation incitative, les autorités de réglementation indépendantes sont généralement tenues d'assurer un équilibre entre les besoins des utilisateurs actuels et le développement à venir de l'aéroport, compte tenu de l'impératif de l'efficacité économique. Sans méconnaître aucunement l'importance que revêtent, pour la fixation des redevances, la transparence et la rentabilité, il convient de mesurer que les compagnies aériennes actuellement en activité n'ont pas nécessairement intérêt à investir dans les capacités d'un aéroport, qui peuvent avoir pour effet d'aider leurs concurrentes à accroître leur part de marché sur ce même aéroport ou de permettre à des compagnies rivales d'accéder ultérieurement au marché.

S'agissant des dispositions relatives à la différenciation des redevances, comme l'objectif visé est de définir des principes communs sans prescrire des régimes précis de tarification, la question de savoir s'il convient de favoriser l'offre d'une tarification différenciée relève plutôt, selon le principe de subsidiarité, des États membres.

Il importe qu'aucune mesure ne tende à imposer un cadre rigide qui compromette l'objectif d'aboutir à une réglementation incitative des aéroports **puissants sur le marché** ou qui crée un environnement instable propre à décourager les investissements aéroportuaires dans l'avenir. Le choix inflexible du modèle de règlement des litiges pour la fixation des redevances, tout comme l'absence d'un mandat explicite selon lequel l'autorité de régulation devrait s'employer à réglementer les activités des exploitants d'aéroports puissants sur le marché, suggèrent que le projet de directive pourrait conduire, même si tel n'est pas le but visé, à rendre inopérants les modèles de réglementation incitative actuellement en place. De même, la directive proposée ne comporte aucune indication sur un aspect pourtant essentiel, à savoir les critères qu'appliquerait une autorité de réglementation indépendante pour fixer des

redevances ou résoudre des litiges en rapport avec celles-ci. Il faudrait que figure, au minimum, une disposition énonçant que les États membres ont le droit de ne pas choisir l'option du règlement des litiges et peuvent mettre en place des autorités de réglementation indépendantes chargées de fixer, dans la transparence et avec objectivité, les redevances aéroportuaires selon des critères précis.

## AMENDEMENTS

La commission des affaires économiques et monétaires invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission<sup>1</sup>

Amendements du Parlement

### Amendement 1 Considérant 1

(1) Les aéroports ont pour activité commerciale et pour mission essentielle d'assurer la prise en charge des aéronefs depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux transporteurs aériens d'assurer leurs services de transport aérien. À cet effet, les aéroports proposent diverses installations et services en rapport avec l'exploitation des aéronefs et le traitement des passagers et du fret, dont ils recouvrent généralement les frais par l'intermédiaire des redevances aéroportuaires.

(1) Les aéroports ont pour activité commerciale et pour mission essentielle d'assurer la prise en charge des aéronefs depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux transporteurs aériens d'assurer leurs services de transport aérien. À cet effet, les aéroports proposent diverses installations et services en rapport avec l'exploitation des aéronefs et le traitement des passagers et du fret, dont ils recouvrent généralement les frais par l'intermédiaire des redevances aéroportuaires. ***Il convient de souligner que les aéroports qui opèrent avec un nombre réduit d'usagers sont moins en position de couvrir leurs coûts par ces redevances.***

### Amendement 2 Considérant 13 bis (nouveau)

***(13 bis) Une certaine concurrence s'exerce entre les aéroports, mais des obstacles continuent de s'opposer à celle-ci.***

<sup>1</sup> Non encore publié au JO.

Amendement 3  
Article 1, paragraphe 2, alinéa 1

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 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret.**

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 **représente plus de 1 % des mouvements intracommunautaires totaux** de passagers.

*Justification*

*Le seuil de 1 million de passagers n'est pas justifié par des critères objectifs, de même qu'il ne correspond à aucune des catégorisations actuelles des aéroports. Il ferait peser sur les autorités compétentes de lourdes contraintes réglementaires et induirait pour les aéroports régionaux des coûts élevés. Il convient que la directive se concentre sur les aéroports puissants sur le marché. En instaurant un seuil chiffré, l'on risque de soumettre à une réglementation de nombreux aéroports qui n'en ont pas besoin et, à l'inverse, de ne pas prendre en compte des aéroports qui devraient être réglementés. Par conséquent, il est préférable d'appliquer un seuil général en retenant un critère fondé sur le volume du trafic à l'échelle de l'Union européenne.*

Amendement 4  
Article 1, paragraphe 2 bis (nouveau)

**2 bis. Sans préjudice du paragraphe 2, les États membres ont le droit:**

***i) d'appliquer la présente directive à tous les aéroports situés sur un territoire soumis aux dispositions du traité et ouverts au trafic commercial, dont le trafic annuel représente plus de 20 % des mouvements totaux de passagers dans l'État membre concerné; ou***

***ii) de décider de soumettre ou de ne pas soumettre à la présente directive, au vu d'une étude de marché conduite par les autorités nationales compétentes de l'État membre concerné, un aéroport situé sur son territoire qui est soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic commercial. Cette étude de marché est effectuée au terme d'une large consultation de l'entité gestionnaire de l'aéroport et des usagers de l'aéroport en question.***

### *Justification*

*Le seuil général fondé sur les critères de volume de trafic à l'échelle de l'Union européenne devrait être accompagné d'un mécanisme d'ajustement qui permettrait aux États membres de décider de la réglementation d'au moins un aéroport par pays, de même que de la possibilité de participer ou de ne pas participer au système à la lumière d'une étude de marché qui établirait, par exemple, qu'une déréglementation est nécessaire dans un aéroport donné en raison de l'absence manifeste d'abus de puissance de marché.*

### Amendement 5

Article 1, paragraphe 2 ter (nouveau)

***2 ter. Les États membres publient la liste des aéroports auxquels s'applique la présente directive, sans que soient divulguées des informations commerciales confidentielles.***

### *Justification*

*Il importe d'accroître la transparence entre les aéroports et leurs usagers sans que soient divulguées des informations commerciales confidentielles.*

### Amendement 6

Article 4, paragraphe 1

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure de consultation obligatoire et régulière entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport soit mise en place dans chaque aéroport en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances aéroportuaires et le montant de ces redevances. Cette consultation a lieu ***au moins une fois par an.***

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure de consultation obligatoire et régulière entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport soit mise en place dans chaque aéroport en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances aéroportuaires et le montant de ces redevances. Cette consultation a lieu ***chaque fois qu'est envisagée une révision des redevances ou l'instauration de nouvelles redevances et, en tout état de cause, tous les 24 mois.***

### *Justification*

*Tout en prévoyant une plus grande souplesse et en réduisant les charges administratives, principalement pour les petits aéroports, cet amendement reconnaît qu'il devrait être procédé à des consultations obligatoires de routine, même si les conditions demeurent inchangées.*

Amendement 7  
Article 4, paragraphe 2

2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système des redevances aéroportuaires ou au montant de ces redevances fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire de l'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système de redevances aéroportuaires ou le montant de ces redevances aux usagers de l'aéroport au plus tard 4 mois avant son entrée en vigueur, accompagnée des motifs justifiant les modifications proposées. À la demande de tout usager de l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers des aéroports et tient compte de leur avis avant de prendre une décision définitive. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie sa décision définitive au plus tard **2 mois** avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport sur les changements proposés, l'entité gestionnaire de l'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers de l'aéroport.

2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système des redevances aéroportuaires ou au montant de ces redevances fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire de l'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système de redevances aéroportuaires ou le montant de ces redevances aux usagers de l'aéroport au plus tard 4 mois avant son entrée en vigueur, accompagnée des motifs justifiant les modifications proposées. À la demande de tout usager de l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers des aéroports et tient compte de leur avis avant de prendre une décision définitive. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie sa décision définitive au plus tard **4 mois** avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport sur les changements proposés, l'entité gestionnaire de l'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers de l'aéroport.

*Justification*

*L'annonce d'un relèvement des redevances aéroportuaires 2 mois seulement avant son entrée en vigueur risquerait d'affecter la catégorie de plus en plus nombreuse des clients qui réservent longtemps à l'avance leur voyage de vacances. Ce surcoût devrait être assumé soit par l'agent de voyages, soit par le client, qui acquitterait un surpris après avoir déjà réglé le forfait. De plus, les organisateurs de voyages de certains pays ne peuvent pas adapter leurs tarifs pour tenir compte des variations des redevances aéroportuaires lorsque le contrat a été conclu moins de 4 mois avant la départ. Par conséquent, il serait préférable qu'une décision soit annoncée au moins 4 mois avant son entrée en vigueur.*

Amendement 8  
Article 5, paragraphe 1, point b)

- b) la méthode **de calcul des** redevances;                      b) la méthode **utilisée pour établir les**  
redevances;

*Justification*

*Les redevances n'étant pas calculées selon des méthodes de calcul prédéterminées, les aéroports devraient avoir le droit d'opérer des adaptations pour faire face à la pression du marché et à la concurrence.*

Amendement 9  
Article 5, paragraphe 1, point c)

- c) la structure globale des coûts de l'aéroport;                      c) la structure globale des coûts de l'aéroport  
**liés aux installations et aux services que les redevances aéroportuaires sont destinées à couvrir;**

*Justification*

*Il importe que la structure des coûts reflète plus précisément les coûts qu'entraînent les installations et les services en rapport avec l'atterrissage, le décollage, l'éclairage, le stationnement des aéronefs, ainsi que la prise en charge des passagers et du fret.*

Amendement 10  
Article 5, paragraphe 1, point d)

- d) les recettes **et le coût** de chaque catégorie de redevances perçues dans l'aéroport;                      d) les recettes de chaque catégorie de redevances perçues dans l'aéroport;

*Justification*

*Il n'existe pas une unique méthode d'adaptation des redevances, que les aéroports révisent selon différents modes pour demeurer compétitifs. Les redevances ne sont pas liées aux coûts. Telle redevance tarifée par un aéroport recouvre plusieurs frais répartis en application de différents modèles de facturation variables selon les activités. La fixation globale des redevances ("single till") est incompatible avec la notion d'imputation des coûts. De plus, fixer des coûts pour chaque catégorie de redevances reviendrait cher surtout aux petits aéroports.*

Amendement 11  
Article 5, paragraphe 1, point f)

- f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière **de redevances**,                      f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière **d'évolution** du trafic

***L'évolution*** du trafic ainsi que les investissements envisagés;

ainsi que les **gros** investissements envisagés;

*Justification*

*Déclarer le montant futur des redevances serait une manière d'adresser un "signal par le prix" et pourrait être dommageable du point de vue de la mise en concurrence, car une telle façon d'agir pourrait favoriser les comportements de cartel. Le niveau des redevances est arrêté après consultation entre les parties et les prévisions ne sont pas diffusées. Des aéroports qui exercent leur activité dans un environnement réglementaire ne peuvent pas prévoir le niveau des redevances.*

Amendement 12

Article 5, paragraphe 1, point h)

h) **la productivité** des investissements du point de vue de leurs effets sur la capacité aéroportuaire et la qualité des services fournis.

h) **le rendement prévisible** des **gros** investissements **proposés** du point de vue de leurs effets sur la capacité aéroportuaire et la qualité des services fournis.

*Justification*

*Il n'existe pas de définition précise de la productivité, de sorte que ce terme pourrait être interprété de nombreuses manières.*

Amendement 13

Article 5, paragraphe 2, partie introductive

2. Les États membres veillent à ce que les usagers des aéroports soumettent **régulièrement** des informations à l'entité gestionnaire concernant notamment:

2. Les États membres veillent à ce que, **sans divulguer de données commerciales confidentielles**, les usagers des aéroports soumettent des informations à l'entité gestionnaire concernant notamment:

*Justification*

*Cet amendement reflète le principe retenu dans le cadre de l'OACI (doc. 9082/7). Une consultation annuelle sur les redevances ou d'autres données n'est d'aucune utilité. Si l'on entend supprimer les contraintes bureaucratiques entre les aéroports et leurs clients, une consultation approfondie ne devrait être engagée que lorsqu'il existe un projet de modification des redevances aéroportuaires. Une consultation annuelle impliquerait un processus perpétuel qui serait source d'inefficacité sur le plan administratif. Cet amendement aligne l'article en question sur les dispositions de l'article 4, paragraphe 1.*

Amendement 14  
Article 6

Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte les usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure.

1. Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte les usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure.

***1 bis. Si le nombre d'usagers des aéroports qui relèvent du champ de la présente directive est inférieur à la moitié du nombre moyen des usagers des aéroports, le préfinancement est automatiquement applicable. Il peut être déclenché au minimum trois ans avant le début de l'utilisation et il devrait être précédé par un accord approprié avec les usagers des aéroports et l'obtention des autorisations administratives nécessaires.***

Amendement 15  
Article 7, paragraphe 1

1. Afin d'assurer le bon fonctionnement d'un aéroport, les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport et l'association ou les associations représentant les usagers de l'aéroport engagent des ***négociations*** en vue de conclure un accord de niveau de service ***en ce qui concerne la qualité du service fourni dans le terminal ou les terminaux de l'aéroport, ainsi que l'exactitude et l'actualité des informations fournies par les usagers de l'aéroport sur leurs prévisions d'activités au sens de l'article 5, paragraphe 2, de manière à permettre à l'aéroport de respecter ses obligations. Cet accord est conclu au moins une fois tous les deux ans et notifié à l'autorité de régulation indépendante de chaque État membre.***

1. Afin d'assurer le bon fonctionnement d'un aéroport, les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport et l'association ou les associations représentant les usagers de l'aéroport engagent des ***consultations, au moins une fois tous les deux ans, en vue de définir et de conclure un accord général de niveau de service énonçant les niveaux minimaux de qualité du service qui doit être fourni au passager dans le terminal ou les terminaux de l'aéroport par toutes les parties concernées.***

*Justification*

*Les normes de qualité de service doivent être fixées par tous les prestataires opérant dans l'aéroport. Cependant, si l'on entend préserver la liberté commerciale, pour un opérateur, de conclure un accord supplémentaire, l'accord de niveau de service ne doit comporter que des*



*normes minimales. Par ailleurs, l'autorité de régulation indépendante doit avoir pour seul rôle l'application de la procédure de recours à l'objet central de la directive, c'est-à-dire aux redevances aéroportuaires.*

Amendement 16  
Article 8, paragraphe 1

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport de varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services.

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport de varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services. ***Lorsqu'ils utilisent les mêmes itinéraires, des usagers des aéroports distincts ne sont pas soumis à des redevances différentes pour les mêmes services. Le niveau des redevances n'est pas lié à l'intensité de l'utilisation de l'aéroport par l'utilisateur concerné.***

Amendement 17  
Article 8, paragraphe 1 bis (nouveau)

***1 bis. Une différenciation des redevances aéroportuaires est effectuée sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.***

*Justification*

*La disposition introduite vise à autoriser toute différenciation des redevances dès lors qu'elle est pertinente, objective, transparente et non discriminatoire, selon l'exemple des régimes de rabais destinés à attirer de nouveaux itinéraires.*

Amendement 18  
Article 10, paragraphe 1 bis (nouveau)

***1 bis. Les décisions de l'autorité de régulation indépendante sont susceptibles***

***de recours. La procédure de recours est rapide et économique et l'interprétation faite par la Commission de la présente directive s'impose à toutes les autorités de régulation indépendantes.***

Amendement 19

Article 10, paragraphe 1 ter (nouveau)

***1 ter. Les États membres prévoient des sanctions s'appliquant aux infractions aux règles de la présente directive afin de veiller à ce que celles-ci soient correctement appliquées. Ces sanctions ont un caractère effectif, proportionné et dissuasif.***

*Justification*

*Ces sanctions sont indispensables pour garantir la bonne application et la mise en œuvre correcte des dispositions de la directive.*

Amendement 20

Article 10, paragraphe 4

4. Lorsqu'une entité gestionnaire d'un aéroport ou un usager d'aéroport souhaite déposer une plainte sur ***n'importe quel point relevant du champ d'application*** de la présente directive, il peut en saisir l'autorité de régulation indépendante qui, agissant en tant qu'autorité de règlement des litiges, rend une décision dans les deux mois à compter de la réception de la plainte. L'autorité de régulation indépendante a le droit de demander aux parties les informations nécessaires pour prendre sa décision. Les décisions de l'autorité de régulation sont contraignantes.

4. Lorsqu'une entité gestionnaire d'un aéroport ou un usager d'aéroport souhaite déposer une plainte sur ***les articles 1<sup>er</sup>, 4 et 5*** de la présente directive, il peut en saisir l'autorité de régulation indépendante qui, agissant en tant qu'autorité de règlement des litiges, rend une décision dans les deux mois à compter de la réception de la plainte ***ou dans le délai prévu par la législation nationale***. L'autorité de régulation indépendante a le droit de demander aux parties les informations nécessaires pour prendre sa décision. Les décisions de l'autorité de régulation sont contraignantes ***et s'appliquent sans préjudice de toute procédure en instance de règlement du litige ou de recours légal.***

*Justification*

*Le droit de faire appel sur n'importe quel point de la directive aurait pour effet pervers d'exposer les aéroports à des contestations systématiques de la part des compagnies*

*aériennes. En outre, afin d'éviter que s'appliquent dans l'Union européenne 27 procédures différentes, cet amendement introduit des modalités plus précises quant aux délais, aux étapes et à la forme du mécanisme de recours. L'autorité de régulation indépendante devrait exercer deux fonctions: premièrement, déterminer les aéroports de leur pays qui entrent dans le champ de la directive; deuxièmement, intervenir dans le cas où une compagnie aérienne ou un aéroport soulève une contestation lorsqu'est envisagée une révision des redevances ou l'instauration de nouvelles redevances.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Redevances aéroportuaires	
<b>Références</b>	COM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)	
<b>Commission compétente au fond</b>	TRAN	
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	ECON 13.3.2007	
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Eoin Ryan 13.2.2007	
<b>Examen en commission</b>	5.6.2007	27.6.2007
<b>Date de l'adoption</b>	27.6.2007	
<b>Résultat du vote final</b>	+: 19 -: 2 0: 12	
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Mariela Velichkova Baeva, Zsolt László Becsey, Pervenche Berès, Sharon Bowles, David Casa, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Sophia in 't Veld, Othmar Karas, Guntars Krasts, Kurt Joachim Lauk, Andrea Losco, Cristobal Montoro Romero, Joseph Muscat, Lapo Pistelli, John Purvis, Alexander Radwan, Heide Rühle, Eoin Ryan, Antolín Sánchez Presedo, Olle Schmidt, Margarita Starkevičiūtė, Ieke van den Burg	
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Katerina Batzeli, Harald Ettl, Werner Langen, Gianni Pittella, Kristian Vigenin	
<b>Suppléants (art. 178, par. 2) présents au moment du vote final</b>	Slavi Binev, Adam Gierek, Philip Bushill-Matthews	

17.9.2007

## **AVIS DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL**

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires  
(COM(2006)0820 – C6-0056/2007 – 2007/0013(COD))

Rapporteur pour avis: Antonio De Blasio

### **JUSTIFICATION SUCCINCTE**

La Commission présente une proposition de directive sur les redevances aéroportuaires faisant partie d'un "paquet aéroports"<sup>1</sup> dont l'objectif général est d'accroître le rôle vital des aéroports européens, conformément aux objectifs de l'agenda de Lisbonne, comme moteur de la compétitivité économique et sociale de l'Europe. Jusqu'à présent, les aéroports européens ont été confrontés à différents défis réglementaires, commerciaux et extérieurs sur des questions telles que les capacités, le financement et l'environnement. L'objectif des nouvelles mesures est de proposer un ensemble commun de règles à respecter et à appliquer de manière uniforme. La proposition, axée sur le rôle des aéroports dans le développement et la compétitivité du marché intérieur européen de l'aviation, marquera l'avenir de la réglementation aéroportuaire en Europe en assurant la convergence réglementaire entre les États membres; elle vise également à créer une autorité nationale indépendante habilitée à arbitrer les litiges.

En ce qui concerne la portée du présent avis, votre rapporteur s'est concentré sur les aspects du développement régional, la dimension administrative et le rôle de l'autorité de régulation. Bon nombre d'autres questions, telles que l'article relatif à la transparence, les recettes autres que celles de l'aviation et les redevances de sûreté, ont également été examinées en détail, toutefois elles n'ont pas été considérées comme étant du ressort de la commission du développement régional.

Le transport aérien intra-européen apporte une valeur économique et répond aux besoins sociaux des groupes auxquels il s'adresse. Votre rapporteur souligne que neuf citoyens européens sur dix vivent en dehors des capitales. Le transport aérien relie les principaux

---

<sup>1</sup> Comprenant une proposition de directive sur les redevances aéroportuaires, une communication sur la capacité, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe, ainsi qu'un rapport sur l'application de la directive relative à l'assistance en escale (adopté le 24 janvier 2007).

centres européens aux régions, ce qui représente une facilité pour 90 % des citoyens vivant en dehors des capitales et renforce, par conséquent, l'attrait important des régions de l'UE, réduisant ainsi la tendance à une désaffection des zones éloignées. L'accessibilité de l'ensemble des régions et les intérêts des passagers aériens revêtent une importance capitale. Un autre volet essentiel qu'il convient d'inclure dans la directive est le rôle majeur qui échoit au transport aérien dans le renforcement de la cohésion sociale et économique de l'Union, dans la mesure où les aéroports contribuent à la création et au développement d'entreprises, à l'acheminement du courrier et au transport rapide de marchandises, ainsi qu'aux livraisons à flux tendus favorisant spécialement le développement régional de l'UE. De plus, le transport aérien génère des emplois dans les aéroports et à proximité de ceux-ci. Des liaisons aériennes de qualité sont donc nécessaires pour continuer à encourager les investissements dans les régions de l'UE.

Les redevances aéroportuaires sont généralement établies et prélevées selon un ensemble de principes et de critères qui forment le système de redevances aéroportuaires. En modifiant certaines redevances, les exploitants d'aéroports peuvent tenter d'accroître l'utilisation de leurs infrastructures aéroportuaires et de réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement. Votre rapporteur se félicite de la volonté de la Commission de redéfinir les relations entre les exploitants et les usagers des aéroports en exigeant une parfaite transparence, la consultation des usagers et le respect du principe de non-discrimination dans le calcul des redevances facturées aux usagers pour un même service fourni. Afin d'éliminer la charge administrative, des consultations entre exploitants et usagers des aéroports sur la question des redevances devraient être organisées seulement lorsqu'un terrain de discussion existe, comme la révision des redevances ou l'imposition de nouvelles redevances.

Parallèlement, il conviendrait de veiller à ce que les exploitants et les usagers des aéroports ne fassent appel à l'autorité de régulation indépendante que lorsque toutes les possibilités de dialogue ont été épuisées et que des motifs graves justifient un recours. Par conséquent, les États membres devraient avoir la possibilité d'établir des critères en vertu desquels les parties seraient habilitées à faire appel.

En ce qui concerne l'amélioration des capacités du système aéroportuaire européen, il devrait être possible de développer des aéroports régionaux pouvant contribuer à réduire les encombrements dans les grandes plateformes aéroportuaires d'Europe. Les aéroports régionaux ne devraient pas entrer dans le champ de la directive étant donné qu'une réglementation supplémentaire ne ferait qu'accroître leur charge administrative, ce qui entraverait leur développement et, partant, l'accessibilité de la région. Toutefois, les principales plateformes aéroportuaires et les principaux aéroports européens et nationaux devraient être réglementés ainsi que tous les aéroports opérant sur un marché de monopole. Bon nombre de petits aéroports font déjà face à une concurrence qui entraîne les redevances aéroportuaires à la baisse.

De plus, les autorités nationales doivent connaître la situation précise de leur infrastructure aéroportuaire afin de pouvoir élaborer des projets de développement régional. Des partenariats entre entités du secteur public et aéroports régionaux pourraient dès lors être établis pour promouvoir la région et développer des activités commerciales conjointes.

## AMENDEMENTS

La commission du développement régional invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission<sup>1</sup>

Amendements du Parlement

### Amendement 1 Considérant 2

(2) Il importe de mettre en place un cadre commun réglementant les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de calcul, faute de quoi certaines exigences de base de la relation entre les entités gestionnaires des aéroports et les usagers des aéroports risquent de ne pas être respectées.

(2) Il importe de mettre en place un cadre commun réglementant les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de calcul, faute de quoi certaines exigences de base de la relation entre les entités gestionnaires des aéroports et les usagers des aéroports risquent de ne pas être respectées. ***Ce cadre devrait tenir compte de l'importance que revêtent les aéroports régionaux pour le développement des régions, notamment celles qui dépendent fortement du tourisme et celles qui sont affectées de handicaps géographiques et naturels, telles que les régions ultrapériphériques et les îles.***

### *Justification*

*Le rôle du transport aérien dans la cohésion économique et sociale de l'UE doit être reconnu par la directive et le développement d'aéroports régionaux sur tout le territoire de l'Union devrait être encouragé.*

### Amendement 2 Considérant 2 bis (nouveau)

***(2 bis) Les aéroports, les compagnies aériennes et leurs infrastructures contribuent dans une large mesure à la cohésion sociale économique et territoriale de l'Union européenne en reliant les régions, en créant de l'emploi et en attirant les entreprises.***

---

<sup>1</sup> Non encore publié au JO.

### *Justification*

*Le transport aérien intra-européen apporte une valeur économique et répond aux besoins sociaux des groupes auxquels il s'adresse. Neuf citoyens européens sur dix vivent en dehors des capitales. Le transport aérien relie les principales villes européennes aux régions et, partant, préserve l'attrait des régions de l'UE et réduit la tendance à la désaffectation des zones plus lointaines.*

*Les aéroports et les compagnies aériennes constituent les deux facteurs essentiels de la valeur ajoutée créée par le secteur aérien et contribuent ensemble au développement de l'UE.*

*Un réseau d'aéroports approprié favorise non seulement la cohésion sociale et économique interne, mais également la cohésion territoriale de l'Union européenne.*

### Amendement 3

Considérant 2 ter (nouveau)

***(2 ter) Des partenariats devraient être conclus entre diverses autorités locales et régionales, compagnies aériennes et aéroports régionaux pour promouvoir la région où se situe l'aéroport et développer des activités économiques conjointes.***

### *Justification*

*Les autorités nationales doivent connaître la situation précise de leur infrastructure aéroportuaire afin de pouvoir élaborer des projets de développement régional. Des partenariats entre entités du secteur public et aéroports régionaux pourraient dès lors être établis pour promouvoir la région et développer des activités commerciales conjointes.*

*Les autorités nationales doivent connaître la situation précise de leur infrastructure aéroportuaire afin de pouvoir élaborer des projets de développement régional. Des partenariats entre autorités locales et régionales, d'une part, et aéroports régionaux de l'autre pourraient dès lors être établis pour promouvoir la région et développer des activités commerciales conjointes. Étant donné que, outre les aéroports, les compagnies aériennes constituent le deuxième facteur essentiel de la création de valeur ajoutée dans le secteur aérien, elles devraient également être associées aux partenariats.*

*L'activité "économique" possède un sens plus large que l'activité "commerciale"; en effet, à proximité des aéroports apparaissent souvent des parcs scientifiques et techniques et d'autres entreprises, qui collaborent directement avec l'aéroport, y débute une activité.*

### Amendement 4

Considérant 3

(3) Il convient que la directive s'applique aux aéroports situés sur le territoire communautaire et dont la taille est

(3) Il convient que la directive s'applique aux aéroports situés sur le territoire communautaire et dont la taille est



supérieure à un seuil minimal, la gestion et le financement des petits aéroports ne nécessitant pas l'application d'un cadre communautaire.

supérieure à un seuil minimal, la gestion et le financement des petits aéroports ne nécessitant pas l'application d'un cadre communautaire, ***étant donné que la plupart d'entre eux fonctionne dans un environnement d'entreprises de plus en plus concurrentiel et que cette concurrence a tendance à entraîner les redevances aéroportuaires à la baisse.***

*Justification*

*De nombreux petits aéroports sont financés par des capitaux privés et ils ne sont souvent pas les seuls opérateurs dans la région, c'est pourquoi ils font face à une concurrence sévère qui entraîne les redevances aéroportuaires à la baisse.*

Amendement 5

Considérant 4 bis (nouveau)

***(4 bis) Le cadre régissant les revenus des exploitants d'aéroports doit être déterminé par les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux<sup>1</sup>.***

---

<sup>1</sup> JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

*Justification*

*Pour garantir une concurrence équitable et la vérité des coûts, il convient de tenir compte, dans les revenus des exploitants d'aéroport, non seulement des redevances aéroportuaires, mais aussi des fonds publics obtenus (comme les aides d'État, subsides et subventions). Ce point revêt une importance particulière pour renforcer l'efficacité de l'utilisation des ressources financières européennes.*

Amendement 6

Considérant 5

(5) Les redevances aéroportuaires doivent être non discriminatoires. Il y a lieu de mettre en place une procédure de consultation régulière entre les entités gestionnaires des aéroports et les usagers des

(5) Les redevances aéroportuaires doivent être non discriminatoires ***et refléter les coûts réels***. Il y a lieu de mettre en place une procédure de consultation régulière entre les entités gestionnaires des aéroports et les

aéroports, en offrant à chacune de ces deux parties la possibilité de faire appel à une autorité de régulation indépendante à chaque fois qu'une décision sur les redevances aéroportuaires ou la modification du système de redevances est contestée par les usagers des aéroports.

usagers des aéroports, en offrant à chacune de ces deux parties la possibilité de faire appel à une autorité de régulation indépendante à chaque fois qu'une décision sur les redevances aéroportuaires ou la modification du système de redevances est contestée par les usagers des aéroports.

***L'autorité de régulation indépendante doit disposer d'un mandat précis clairement défini, notamment en ce qui concerne ses prérogatives en matière de sanctions.***

Amendement 7  
Considérant 6

(6) Une autorité de régulation indépendante devrait être mise en place dans chaque État membre afin d'assurer l'impartialité de ses décisions ainsi que le bon fonctionnement et l'application efficace de la présente directive. Cette autorité devrait disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour l'exercice de sa mission.

(6) Une autorité de régulation indépendante devrait être **désignée ou** mise en place dans chaque État membre afin d'assurer l'impartialité de ses décisions ainsi que le bon fonctionnement et l'application efficace de la présente directive. Cette autorité devrait disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour l'exercice de sa mission.

*Justification*

*Le présent amendement permet d'aligner le considérant sur les dispositions de l'article 10, paragraphe 1. Dans la mesure du possible, l'autorité de régulation indépendante devrait être désignée afin d'éviter une nouvelle augmentation de la bureaucratie dans les États membres.*

Amendement 8  
Considérant 9

(9) Compte tenu du nombre croissant de transporteurs aériens exploitant des services aériens à bas prix, les aéroports desservis par ces transporteurs devraient être en mesure d'appliquer des redevances proportionnelles aux infrastructures et/ou aux services mis à leur disposition, dès lors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix. Il

(9) Compte tenu du nombre croissant de transporteurs aériens exploitant des services aériens à bas prix, les aéroports desservis par ces transporteurs devraient être en mesure d'appliquer des redevances proportionnelles aux infrastructures et/ou aux services mis à leur disposition, dès lors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix. Il

convient toutefois que l'accès à ce niveau réduit d'infrastructures ou de services soit ouvert sur une base non discriminatoire à tous les transporteurs aériens qui souhaitent y recourir. Dans l'hypothèse où la demande excéderait l'offre, l'accès devrait être déterminé en fonction de critères objectifs et non discriminatoires à élaborer par l'entité gestionnaire de l'aéroport.

convient toutefois que l'accès à ce niveau réduit d'infrastructures ou de services soit ouvert sur une base non discriminatoire à tous les transporteurs aériens qui souhaitent y recourir. Dans l'hypothèse où la demande excéderait l'offre, l'accès devrait être déterminé en fonction de critères objectifs et non discriminatoires à élaborer par l'entité gestionnaire de l'aéroport. ***Toute différenciation et/ou augmentation des redevances doit être transparente, objective et fondée sur des critères clairement définis. La différenciation pourrait être considérée comme une incitation à ouvrir de nouvelles liaisons et, partant, à soutenir le développement régional dans les régions qui sont affectées de handicaps géographiques et naturels, telles que les régions ultrapériphériques.***

#### *Justification*

*Cet amendement vise à clarifier les conditions de la différenciation.*

#### Amendement 9 Article 1, paragraphe 2

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 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret.***

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 ***représente plus de 0,5 % du total des passagers pris en charge annuellement dans l'Union.***

***3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, un État membre peut:***

***i) appliquer la présente directive à tout aéroport situé sur son territoire, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel représente plus de 10 % du total des passagers pris en charge annuellement dans cet État membre;***

***ii) appliquer la présente directive à tout aéroport situé sur son territoire et ouvert au trafic commercial sur la base d'une étude de marché effectuée par son administration***

***nationale compétente. Cette étude de marché est effectuée au terme d'une large consultation de l'entité gestionnaire de l'aéroport et des usagers de l'aéroport en question.***

***4. Les États membres publient la liste des aéroports auxquels s'applique la présente directive et garantissent la mise à la disposition de toutes les parties intéressées des résultats de l'étude de marché visée au paragraphe 3, ii), sans que soient divulguées des informations commerciales confidentielles.***

La présente directive ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne de route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

La présente directive s'entend sans préjudice du droit dont dispose chaque État membre d'appliquer des mesures réglementaires supplémentaires qui ne sont pas incompatibles avec la présente directive ou d'autres dispositions applicables du droit communautaire à l'égard de toute entité gestionnaire d'aéroport située sur son territoire. Ces mesures peuvent comprendre notamment l'approbation des systèmes de redevances et/ou du montant des redevances conformément au droit de la concurrence.

5. La présente directive ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne de route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

6. La présente directive s'entend sans préjudice du droit dont dispose chaque État membre d'appliquer des mesures réglementaires supplémentaires qui ne sont pas incompatibles avec la présente directive ou d'autres dispositions applicables du droit communautaire à l'égard de toute entité gestionnaire d'aéroport située sur son territoire. Ces mesures peuvent comprendre notamment l'approbation des systèmes de redevances et/ou du montant des redevances conformément au droit de la concurrence.

#### *Justification*

*Les aéroports régionaux ne devraient pas entrer dans le champ de la directive étant donné qu'une réglementation supplémentaire ne ferait qu'accroître leur charge administrative, ce qui entraverait leur développement et, partant, l'accessibilité de la région. Toutefois, les principales plateformes aéroportuaires et les principaux aéroports européens et nationaux devraient être réglementés au même titre que tout autre aéroport s'ils opèrent sur un marché de monopole. Bon nombre de petits aéroports font déjà face à une concurrence qui entraîne les redevances aéroportuaires à la baisse.*

Amendement 10  
Article 2, point e bis) (nouveau)

***(e bis) «consommateur»: toute personne physique ou morale qui achète un service de transport auprès d'un usager de l'aéroport.***

Amendement 11  
Article 3

Les États membres veillent à ce que les redevances aéroportuaires ne comportent pas de discrimination entre les usagers des aéroports ou entre les passagers aériens.

Les États membres veillent à ce que les redevances aéroportuaires ne comportent pas de discrimination entre les usagers des aéroports ou entre les passagers aériens ***utilisant le même service.***

*Justification*

*Si les usagers utilisent une infrastructure et des services aéroportuaires différents, le montant des redevances aéroportuaires peut varier. Un même service ne peut faire l'objet de discrimination entre les usagers des aéroports ou entre les passagers aériens*

Amendement 12  
Article 4, paragraphe 1

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure de consultation obligatoire et régulière entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport soit mise en place dans chaque aéroport en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances aéroportuaires et le montant de ces redevances. Cette consultation a lieu ***au moins une fois par an.***

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure de consultation obligatoire et régulière entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport soit mise en place dans chaque aéroport en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances aéroportuaires et le montant de ces redevances. Cette consultation a lieu ***lorsqu'est envisagée une révision des redevances ou l'instauration de nouvelles redevances, et dans tous les cas au moins une fois tous les deux ans.***

### *Justification*

*Cet amendement vise à éliminer la charge administrative en organisant des consultations sur la question des redevances aéroportuaires lorsqu'un terrain de discussion existe. Il tient également compte de la situation dans laquelle des montants ont été convenus pour une période de plusieurs années entre les aéroports et les compagnies aériennes.*

### Amendement 13 Article 4, paragraphe 2

2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système des redevances aéroportuaires ou au montant de ces redevances fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire de l'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système de redevances aéroportuaires ou le montant de ces redevances aux usagers de l'aéroport au plus tard 4 mois avant son entrée en vigueur, accompagnée des motifs justifiant les modifications proposées. À la demande de tout usager de l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers des aéroports et tient compte de leur avis avant de prendre une décision définitive. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie sa décision définitive au plus tard **2 mois** avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport sur les changements proposés, l'entité gestionnaire de l'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers de l'aéroport.

2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système des redevances aéroportuaires ou au montant de ces redevances fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire de l'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système de redevances aéroportuaires ou le montant de ces redevances aux usagers de l'aéroport au plus tard 4 mois avant son entrée en vigueur, accompagnée des motifs justifiant les modifications proposées. À la demande de tout usager de l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers des aéroports et tient compte de leur avis avant de prendre une décision définitive. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie sa décision définitive au plus tard **6 mois** avant son entrée en vigueur. ***Les critères régissant la publication sont définis par l'autorité de régulation.*** Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers de l'aéroport sur les changements proposés, l'entité gestionnaire de l'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers de l'aéroport.

### *Justification*

*Le délai de 2 mois est trop court. Les régions qui dépendent du tourisme pourraient être fortement affectées car les organisateurs de voyages ont besoin de plus de temps pour se conformer à la décision étant donné que les accords de services doivent être conclus bien à l'avance.*

Amendement 14  
Article 5, paragraphe 1

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

1. Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport fournisse, **lorsqu'est envisagée une révision des redevances ou l'instauration de nouvelles redevances**, à chaque usager de l'aéroport ou aux représentants ou associations des usagers de l'aéroport des informations sur les éléments servant de base à la détermination du montant de toutes les redevances perçues dans l'aéroport. Ces informations comprennent au minimum:

*Justification*

*Cette formulation correspond aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1.*

Amendement 15  
Article 5, paragraphe 2

2. Les États membres veillent à ce que les usagers des aéroports soumettent **régulièrement** des informations à l'entité gestionnaire concernant notamment:

2. Les États membres veillent à ce que les usagers des aéroports soumettent, **lorsqu'est envisagée une révision des redevances ou l'instauration de nouvelles redevances**, des informations à l'entité gestionnaire concernant notamment:

*Justification*

*Cette formulation correspond aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1.*

Amendement 16  
Article 6

Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte les usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure.

Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte les usagers de l'aéroport avant la finalisation des plans relatifs aux nouveaux projets d'infrastructure. **Les critères à respecter pour l'introduction de nouvelles redevances doivent refléter les activités de base de l'aéroport qui pourraient concerner les usagers de l'aéroport et les consommateurs.**

Amendement 17  
Article 7, paragraphe 2

2. Les États membres veillent à ce que, dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu sur les niveaux de service, chacune des deux parties puisse faire appel à l'autorité de régulation indépendante.

2. Les États membres veillent à ce que, dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu sur les niveaux de service, chacune des deux parties puisse faire appel à l'autorité de régulation indépendante. ***Les États membres définissent les conditions précises dans lesquelles chacune des deux parties peut faire appel à l'autorité de régulation indépendante.***

*Justification*

*Il convient de veiller à ce que les parties ne fassent appel à l'autorité de régulation indépendante que lorsque toutes les possibilités de dialogue ont été épuisées et que des motifs graves justifient un tel recours.*

Amendement 18  
Article 8, paragraphe 1

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport de varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier. Le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services.

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre à l'entité gestionnaire de l'aéroport de varier la qualité et les possibilités d'utilisation de certains services, terminaux ou éléments de terminaux de l'aéroport dans le but d'offrir des services personnalisés ou de réserver un terminal ou élément de terminal à un usage particulier ***et de façon à garantir le respect des obligations de service public.*** Le montant des redevances aéroportuaires peut être différencié en fonction de la qualité et des possibilités d'utilisation de ces services ***et, dans le cas des régions mentionnées à l'article 299, paragraphe 2, du traité, permettre à tous les consommateurs l'accès universel aux services fournis.***

*Justification*

*Cet amendement vise à garantir le respect des obligations de service public et, dans le cas des régions ultrapériphériques, à permettre l'accès au transport aérien à tous les consommateurs, étant donné l'éloignement exceptionnel de ces îles par rapport au continent et donc leur dépendance vis-à-vis des transports aériens.*



Amendement 19  
Article 8, paragraphe 2

2. Les États membres **veillent à ce** que tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou élément de terminal spécialisé ait accès à ces services et à ce terminal ou élément de terminal.

2. Les États membres **évitent toute discrimination, de sorte** que tout usager d'aéroport souhaitant utiliser les services personnalisés ou le terminal ou élément de terminal spécialisé ait accès à ces services et à ce terminal ou élément de terminal.

Amendement 20  
Article 10, paragraphe 4

4. **Lorsqu'une** entité gestionnaire d'un aéroport ou un usager d'aéroport souhaite déposer une plainte sur n'importe quel point relevant du champ d'application de la présente directive, il peut en saisir l'autorité de régulation indépendante qui, agissant en tant qu'autorité *de règlement des litiges*, rend une décision dans les deux mois à compter de la réception de la plainte. L'autorité de régulation indépendante a le droit de demander aux parties les informations nécessaires pour prendre sa décision. Les décisions de l'autorité de régulation sont contraignantes.

4. **Sans préjudice des mécanismes de règlement des litiges ou des procédures de recours légal, lorsqu'une** entité gestionnaire d'un aéroport ou un usager d'aéroport souhaite déposer une plainte sur n'importe quel point relevant du champ d'application de la présente directive, il peut, **dans les conditions définies par l'État membre concerné**, en saisir l'autorité de régulation indépendante qui, agissant en tant qu'autorité *d'arbitrage*, rend une décision dans les deux mois à compter de la réception de la plainte. L'autorité de régulation indépendante a le droit de demander aux parties les informations nécessaires pour prendre sa décision. Les décisions de l'autorité de régulation sont contraignantes.

*Justification*

*Il conviendrait de veiller à ce que les parties ne fassent appel à l'autorité de régulation indépendante que lorsque toutes les possibilités de dialogue ont été épuisées et que des motifs graves justifient un tel recours. Le droit de recours devrait être garanti conformément à l'ordre juridique interne de chaque État membre.*

Amendement 21  
Article 10, paragraphe 5

5. L'autorité de régulation indépendante publie un rapport annuel sur ses activités.

5. L'autorité de régulation indépendante publie un rapport annuel sur ses activités **au**

*cours du cinquième mois de chaque année.  
Elle met son rapport à la disposition des  
usagers, de la Commission et du grand  
public.*

Amendement 22  
Article 11, paragraphe 1

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive au plus tard quatre ans après son entrée en vigueur ainsi que, le cas échéant, toute proposition appropriée.

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive, ***évaluant les progrès accomplis dans la réalisation de ses objectifs***, au plus tard quatre ans après son entrée en vigueur ainsi que, le cas échéant, toute proposition appropriée.

*Justification*

*Une évaluation indépendante de l'application de la directive devrait être liée aux progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés.*

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Redevances aéroportuaires
<b>Références</b>	COM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)
<b>Commission compétente au fond</b>	TRAN
<b>Avis émis par</b> Date de l'annonce en séance	REGI 13.3.2007
<b>Rapporteur pour avis</b> Date de la nomination	Antonio De Blasio 20.3.2007
<b>Examen en commission</b>	12.4.2007                      7.6.2007
<b>Date de l'adoption</b>	13.9.2007
<b>Résultat du vote final</b>	+ :                      36 - :                      2 0 :                      2
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Elspeth Attwooll, Jean Marie Beaupuy, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Antonio De Blasio, Bairbre de Brún, Vasile Dîncu, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Ambroise Guellec, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Jamila Madeira, Mario Mantovani, Sérgio Marques, Miguel Angel Martínez Martínez, Yiannakis Matsis, Miroslav Mikolášik, Jan Olbrycht, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Wojciech Roszkowski, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszevska, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Oldřich Vlasák
<b>Suppléants présents au moment du vote final</b>	Jan Březina, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Louis Grech, Ljudmila Novak, Zita Pleštinská, Richard Seeber, László Surján, Nikolaos Vakalis
<b>Suppléant (art. 178, par. 2) présent au moment du vote final</b>	Olle Schmidt

## PROCÉDURE

<b>Titre</b>	Redevances aéroportuaires			
<b>Références</b>	COM(2006)0820 - C6-0056/2007 - 2007/0013(COD)			
<b>Date de la présentation au PE</b>	24.1.2007			
<b>Commission compétente au fond</b> Date de l'annonce en séance	TRAN 13.3.2007			
<b>Commission(s) saisie(s) pour avis</b> Date de l'annonce en séance	ECON 13.3.2007	ENVI 13.3.2007	IMCO 13.3.2007	REGI 13.3.2007
<b>Avis non émis</b> Date de la décision	ENVI 27.2.2007	IMCO 11.4.2007		
<b>Rapporteur(s)</b> Date de la nomination	Ulrich Stockmann 6.3.2007			
<b>Examen en commission</b>	8.5.2007	11.9.2007	8.10.2007	
<b>Date de l'adoption</b>	21.11.2007			
<b>Résultat du vote final</b>	+: -: 0:	38 1 0		
<b>Membres présents au moment du vote final</b>	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Francesco Ferrari, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Lars Wohlin, Roberts Zīle			
<b>Suppléant(s) présent(s) au moment du vote final</b>	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Markus Ferber, Armando França, Nathalie Griesbeck, Pedro Guerreiro, Jan Olbrycht, Leopold Józef Rutowicz, Corien Wortmann-Kool			
<b>Suppléant(s) (art. 178, par. 2) présent(s) au moment du vote final</b>	Inger Segelström, Dan Mihalache			
<b>Date du dépôt</b>	10.12.2007			