PARLEMENT EUROPÉEN 2009 - 2014

Document de séance

A7-0035/2010

9.3.2010

***I
RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Jörg Leichtfried

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***. Pour les actes modificatifs, les parties reprises telles quelles d'une disposition existante que le Parlement souhaite amender, alors que la Commission ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...]. 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

Page

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN 5

EXPOSÉ DES MOTIFS 27

PROCÉDURE 29

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne
(COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

– vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2009)0217),

– 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 (C7-0038/2009),

– vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil intitulée "Conséquences de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne sur les procédures décisionnelles interinstitutionnelles en cours" (COM(2009)0665),

– vu l'article 294, paragraphe 3, et l'article 100, paragraphe 2, du traité FUE,

– vu l'avis du Comité économique et social européen du 5 novembre 2009[1],

– après consultation du Comité des régions,

– vu l'article 55 de son règlement,

– vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0035/2010),

1. arrête la proposition en première lecture figurant ci-après;

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 ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de directive
Considérant 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(1) La sûreté aérienne dans les aéroports	(1) La sûreté aérienne dans les aéroports

[1] Non encore paru au Journal officiel.

est essentiellement une responsabilité étatique. ***Chaque État membre établit ses propres méthodes de financement de la sûreté aérienne.*** Il importe ***cependant*** de mettre en place un cadre commun réglementant les composantes essentielles des redevances de sûreté et leur mode de calcul, faute de quoi certaines exigences de base de la relation entre les entités gestionnaires d'aéroport et les usagers d'aéroport risquent de ne pas être respectées.

est essentiellement une responsabilité étatique. Il importe de mettre en place un cadre commun réglementant les composantes essentielles des redevances de sûreté et leur mode de calcul, faute de quoi certaines exigences de base de la relation entre les entités gestionnaires d'aéroport et les usagers d'aéroport risquent de ne pas être respectées.

Justification

Alignement sur l'article 6.

Amendement 2

Proposition de directive
Considérant 3

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

(3) Il est vital, pour les usagers d'aéroport, d'obtenir de l'entité ***fixant ou appliquant les redevances*** des informations régulières sur les modalités et l'assiette de calcul des redevances de sûreté aérienne. Ces informations éclaireront les ***usagers d'aéroport*** sur les frais induits par la prestation de services de sûreté ***tels que visés dans le règlement (CE) n° 300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile[1], et dans ses règles de mise en œuvre,*** sur la productivité des investissements y afférents ***et sur les aides et subventions accordées par les autorités à des fins de sûreté***. Pour permettre à l'entité ***compétente fixant ou appliquant les redevances*** d'évaluer avec précision les besoins auxquels devront répondre ses futurs investissements, il faut que les usagers d'aéroport aient l'obligation de mettre en temps utile à sa disposition toutes leurs prévisions d'exploitation, leurs

projets de développement et leurs exigences et souhaits particuliers.

---

[1] ***JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.***

Justification

La directive ne devrait pas viser uniquement les entités gestionnaires d'aéroports. Cela étant, la formulation plus neutre retenue dans la définition figurant à l'article 2 respecte mieux les situations différentes observées dans les États membres. Conformément à la définition donnée à l'article 2, il convient de remplacer les mots "transporteurs aériens" par "usagers d'aéroport". Il importe d'accroître la transparence de tout financement public. Amendement lié à l'amendement 23.

Amendement 3

Proposition de directive
Considérant 4

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

Justification

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

Cet amendement vise à aligner la directive concernant les redevances de sûreté aérienne sur la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires afin de garantir une cohérence et de faciliter l'application des dispositions.

Amendement 4

Proposition de directive
Considérant 5

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(5) Il importe d'assurer la transparence en ce qui concerne ***l'incidence économique*** de mesures nationales de sûreté plus strictes que les normes de base communes établies conformément au règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) nº 2320/2002.	(5) Il importe d'assurer la transparence en ce qui concerne ***l'utilisation*** de mesures nationales de sûreté plus strictes que les normes de base communes établies conformément au règlement (CE) nº 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) nº 2320/2002.

Justification

Lié à l'article 6.

Amendement 5

Proposition de directive
Considérant 6

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(6) Dans chaque État membre, il convient qu'une autorité de supervision indépendante assure l'application correcte et effective de la présente directive. Cette autorité doit disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour exercer sa mission.	(6) Dans chaque État membre ***où des redevances de sûreté sont perçues dans les aéroports***, il convient qu'une autorité de supervision indépendante assure l'application correcte et effective de la présente directive. Cette autorité doit disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour exercer sa mission.

Justification

Lié à l'amendement 35 sur la transposition.

Amendement 6

Proposition de directive
Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 bis) Les États membres devraient avoir la possibilité d'appliquer un système de redevances commun à un réseau aéroportuaire ou à d'autres groupes d'aéroports, y compris ceux qui desservent la même ville ou agglomération urbaine.

Justification

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

Amendement 7

Proposition de directive
Considérant 6 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(6 ter) Des critères objectifs devraient être utilisés comme base de calcul des redevances de sûreté concernant la relation aux coûts, tels que les critères énoncés dans les documents pertinents de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui prônent l'utilisation du nombre de passagers ou du poids maximum de l'aéronef au décollage, ou d'une combinaison de ces deux critères.

Amendement 8

Proposition de directive
Article 1 – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité.	2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité ***et ouvert au trafic international.***

Amendement 9

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(b bis) "réseau aéroportuaire", un certain nombre d'aéroports d'un État membre qui sont gérés par une entité gestionnaire d'aéroport désignée par l'autorité nationale compétente;

Amendement 10

Proposition de directive
Article 2 – point b ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(b ter) "entité compétente", une entité gestionnaire d'aéroport ou toute autre entité ou autorité responsable de l'application et/ou de la fixation du niveau et de la structure des redevances de sûreté aérienne dans les aéroports communautaires;

Justification

Les systèmes prévus pour la mise en œuvre de mesures de sûreté aérienne diffèrent d'un État membre à l'autre. Selon le contexte national, ce sont les pouvoirs publics, les entités gestionnaires d'aéroports ou encore les compagnies aériennes qui sont chargés d'assurer la sûreté aérienne.

Amendement 11

Proposition de directive
Article 2 – point d

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(d) "redevance de sûreté", un prélèvement expressément destiné à couvrir ***tout ou partie du coût*** des mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite**.**	(d) "redevance de sûreté", un prélèvement ***perçu, sous diverses formes, par une entité, un aéroport ou un usager d'aéroport,*** expressément destiné à couvrir ***les coûts*** des mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite***; ce coût de la sûreté aérienne peut inclure les coûts exposés pour assurer l'application du règlement (CE) n° 300/2008 ou les coûts liés à la réglementation et à la supervision exposés par l'autorité appropriée***;

Justification

Les systèmes prévus pour la mise en œuvre de mesures de sûreté aérienne diffèrent d'un État membre à l'autre. Selon le contexte national, ce sont les pouvoirs publics, les entités gestionnaires d'aéroports ou encore les compagnies aériennes qui sont chargés d'assurer la sûreté aérienne. Par conséquent, le financement des mesures de sûreté incombe également à des acteurs différents dans les divers États membres. La définition de la "redevance de sûreté" figurant à l'article 2 doit donc tenir compte des différents régimes de responsabilité en place et des différents types de redevances de sûreté prélevés par les aéroports, les pouvoirs publics et les compagnies aériennes.

Amendement 12

Proposition de directive
Article 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) "sûreté aérienne", la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite mettant en péril la sûreté de l'aviation civile.

Justification

Cette définition est reprise du règlement (CE) n° 300/2008. Elle s'impose afin de ne pas mettre uniquement l'accent sur les aéroports. Amendement lié aux amendements 15 et 26.

Amendement 13

Proposition de directive
Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 3 bis
	Réseau aéroportuaire
	Les États membres peuvent autoriser l'entité compétente d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

Justification

Plusieurs États (Espagne, Portugal, Grèce, Suède, Finlande et Norvège, par exemple) ont mis en place des réseaux aéroportuaires dans le cadre de leurs politiques nationales des transports. Les réseaux aéroportuaires doivent être à même d'appliquer un système commun de redevances de sûreté afin de promouvoir la cohésion territoriale et de limiter le handicap concurrentiel des régions périphériques. Aussi convient-il d'aligner la proposition de directive à l'examen sur l'article 4 de la directive sur les redevances aéroportuaires pour prendre en compte les réseaux aéroportuaires.

Amendement 14

Proposition de directive
Article 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	Article 3 ter
	Systèmes communs de redevances
	Après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres peuvent autoriser l'entité compétente à appliquer un système

de redevances commun et transparent dans les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence, prévues à l'article 5.

Justification

Il est nécessaire de garantir la cohérence avec la directive de l'UE sur les redevances aéroportuaires. Dans bien des cas, les entités gestionnaires d'aéroports exploitant des aéroports qui desservent la même ville ou agglomération urbaine appliquent un système commun de redevances pour des raisons de répartition du trafic. Ces systèmes aéroportuaires doivent avoir la possibilité d'appliquer un système commun de tarification également pour les redevances de sûreté. Il convient dès lors d'aligner la proposition de directive à l'examen sur l'article 5 de la directive sur les redevances aéroportuaires afin de tenir compte des systèmes aéroportuaires qui desservent la même ville ou agglomération urbaine.

Amendement 15

Proposition de directive
Article 4 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Consultation	Consultation ***et recours***

Justification

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

Amendement 16

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres veillent à ce que l'entité ***gestionnaire d'aéroport*** ait accès à toutes les informations nécessaires sur les coûts des services de sûreté aérienne au sein de l'aéroport.	1. Les États membres veillent à ce que l'entité ***compétente*** ait accès à toutes les informations nécessaires sur les coûts des services de sûreté aérienne au sein de l'aéroport.

Amendement 17

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 2

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

Justification

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

Amendement 18

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
3. L'entité ***gestionnaire d'aéroport*** soumet aux usagers d'aéroport toute proposition visant à modifier le système de redevances de sûreté ou le niveau de ces redevances, accompagnée des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard	3. L'entité ***compétente*** soumet aux usagers d'aéroport ***ou aux représentants ou associations des usagers d'aéroport*** toute proposition visant à modifier le système de redevances de sûreté ou le niveau de ces redevances, accompagnée des motifs

quatre mois avant son entrée en vigueur. L'entité ***gestionnaire d'aéroport*** organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers d'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision.

justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant son entrée en vigueur. L'entité ***compétente*** organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers d'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision.

Justification

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

Amendement 19

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
4. L'entité ***gestionnaire d'aéroport*** publie sa décision au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est trouvé entre l'entité ***gestionnaire d'aéroport*** et les usagers d'aéroport sur les changements proposés, l'entité ***gestionnaire d'aéroport*** justifie sa décision par rapport aux usagers d'aéroport.	4. L'entité ***compétente*** publie sa décision au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est trouvé entre l'entité ***compétente*** et les usagers d'aéroport sur les changements proposés, l'entité ***compétente*** justifie sa décision par rapport aux usagers d'aéroport.

Amendement 20

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 bis. Les États membres veillent à ce que, en cas de désaccord sur une décision relative aux redevances de sûreté prise par l'entité compétente, chaque partie puisse demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante visée à l'article 8, qui examine les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances de sûreté.

Justification

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

Amendement 21

Proposition de directive
Article 4 – paragraphe 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	4 ter. Un État membre peut décider de ne pas appliquer le paragraphe 4 bis, en ce qui concerne des modifications du niveau ou de la structure des redevances de sûreté aérienne, aux aéroports pour lesquels:
	(a) il existe, dans le droit national, une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances de sûreté aérienne ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante; ou
	(b) il existe, dans le droit national, une procédure obligatoire en vertu de laquelle l'autorité de supervision indépendante examine, régulièrement ou à la suite de demandes des parties intéressées, si ces aéroports sont soumis à une véritable concurrence. Lorsque la situation le justifie sur la base de cet examen, l'État membre décide que les redevances de sûreté aérienne ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante. Cette décision s'applique aussi longtemps que nécessaire sur la base de l'examen réalisé par cette autorité.
	Les procédures, conditions et critères appliqués par l'État membre aux fins du présent paragraphe sont pertinents, objectifs, non discriminatoires et transparents.

Justification

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

Amendement 22

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 1 – partie introductive

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

Justification

Cet amendement vise à clarifier les dispositions relatives à la fourniture d'informations concernant la fixation des coûts de sûreté. Premièrement, des informations doivent être communiquées à la fois sur la structure et sur le niveau des redevances. Deuxièmement, tous les aéroports devraient être tenus de fournir ces informations.

Amendement 23

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(b bis) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances de sûreté se rapportent;

Justification

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

Amendement 24

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(c) les recettes ***et le coût liés à chaque catégorie de*** redevances de sûreté ***perçues dans l'aéroport***;	(c) les recettes ***des*** redevances de sûreté ***et le coût total des services couverts par celles-ci***;

Justification

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

Amendement 25

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 1 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances de sûreté;

Justification

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

Amendement 26

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 1 – point e

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(e) le niveau prévu des redevances de sûreté;	(e) le niveau prévu des redevances de sûreté***, compte tenu des investissements envisagés, de l'accroissement du trafic et d'une aggravation des menaces pour la sûreté***;

Amendement 27

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les États membres veillent à ce que les usagers d'aéroport fournissent à l'entité ***gestionnaire***, avant chaque consultation prévue à l'article 4, des informations concernant notamment:	2. Les États membres veillent à ce que les usagers d'aéroport fournissent à l'entité ***compétente***, avant chaque consultation prévue à l'article 4, des informations concernant notamment:

Amendement 28

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	(d bis) le montant des redevances de sûreté perçues par les usagers d'aéroport auprès des passagers au départ de l'aéroport et des informations sur les éléments servant de base à la détermination de ces redevances conformément au paragraphe 1, points (a) à (f);

Justification

Certaines mesures de sûreté définies dans le règlement (CE) n° 300/2008 sont prises par les transporteurs aériens. Pour accroître la transparence des coûts de ces mesures, il est dans l'intérêt du consommateur final, c'est-à-dire le passager, de garantir que ces surtaxes présentent un lien avec les coûts.

Amendement 29

Proposition de directive – acte modificatif
Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Les États membres veillent à ce que les informations sur le montant des redevances de sûreté perçues par l'entité

compétente et les usagers d'aéroport soient accessibles au public.

Amendement 30

Proposition de directive
Article 5 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 ter. Sous réserve de la législation nationale, les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et sont traitées en conséquence. Dans le cas d'entités gestionnaires d'aéroports cotées en bourse, il y a notamment lieu de respecter les réglementations relatives aux bourses.

Justification

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

Amendement 31

Proposition de directive
Article 6 – titre

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
Analyses d'impact	***Mesures plus strictes***

Justification

Amendement lié à l'amendement qui suit. Il n'est pas nécessaire de procéder à une analyse d'impact si les mesures plus strictes et plus coûteuses sont à la charge des États membres.

Amendement 32

Proposition de directive
Article 6 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. ***Avant d'adopter des*** mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) nº 300/2008***, les États membres réalisent une analyse d'impact concernant les incidences de ces mesures sur le niveau des redevances de sûreté.*** ***En ce qui concerne les mesures nationales plus strictes qui existent déjà au [date d'entrée en vigueur de la présente directive], les États membres réalisent les analyses d'impact pendant une période de transition d'une durée de trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive***.	1. ***Les coûts supplémentaires liés à la mise en œuvre de*** mesures plus strictes conformément à l'article 6 du règlement (CE) nº 300/2008 ***sont supportés par les États membres***.

Amendement 33

Proposition de directive
Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les États membres informent la Commission des résultats des analyses d'impact prévues au paragraphe 1 et consultent les usagers d'aéroport à ce sujet conformément à l'article 4.	***supprimé***

Justification

Amendement lié à l'amendement 29.

Amendement 34

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Avant d'adopter des mesures conformément à l'article 4 du règlement (CE) nº 300/2008, la Commission réalise une analyse d'impact concernant les incidences de ces mesures sur le niveau des redevances de sûreté. La Commission consulte le groupe consultatif des parties intéressées, constitué conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 300/008, sur les résultats de l'analyse d'impact.

Justification

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

Amendement 35

Proposition de directive
Article 7 – alinéa 1

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

Amendement 36

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	La base de calcul des redevances de sûreté n'inclut pas les coûts qui seraient exposés pour des fonctions plus générales de sûreté assurées par les États membres, telles que les activités générales de police, la collecte de renseignements et la sûreté nationale.

Justification

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

Amendement 37

Proposition de directive
Article 8 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	1 bis. La présente directive n'empêche pas l'autorité de supervision indépendante de déléguer, conformément au droit national, sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la présente directive à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.

Justification

Conformément au principe de subsidiarité, il est essentiel que l'autorité de supervision nationale puisse déléguer des pouvoirs aux autorités régionales qui sont chargées, dans les systèmes fédéraux, de la régulation économique des aéroports. Alignement sur la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Amendement 38

Proposition de directive
Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
2. Les États membres garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités ***gestionnaires d'aéroport et*** de tous les transporteurs aériens. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroport ou de transporteurs aériens assurent une séparation structurelle effective de la fonction de régulation et des activités liées à la propriété ou au contrôle. Les États membres veillent à ce que l'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente.	2. Les États membres garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités ***compétentes ou*** de tous les transporteurs aériens. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroport ou de transporteurs aériens assurent une séparation structurelle effective de la fonction de régulation et des activités liées à la propriété ou au contrôle. Les États membres veillent à ce que l'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente.

Amendement 39

Proposition de directive
Article 8 – paragraphe 4 – point a

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
(a) établir une procédure visant à régler les désaccords entre l'entité ***gestionnaire d'aéroport*** et les usagers d'aéroport;	(a) établir une procédure visant à régler les désaccords entre l'entité ***compétente*** et les usagers d'aéroport;

Amendement 40

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

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	5 bis. Lorsqu'un État membre applique, conformément à son droit national, une procédure réglementaire ou législative

pour déterminer et approuver, au niveau national, la structure ou le niveau des redevances de sûreté, les autorités nationales compétentes pour examiner la validité des redevances de sûreté remplissent les fonctions de l'autorité de supervision indépendante prévues aux paragraphes 1 à 5.

Justification

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

Amendement 41

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

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

Justification

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

Amendement 42

Proposition de directive
Article 10 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires	1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires

et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive ***au plus tard le […]***. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.	et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive ***avant le …****. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

****JO, insérer la date: 2 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.***

Amendement 43

Proposition de directive
Article 10 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission	*Amendement*
	2 bis. Dans la mesure où aucune redevance de sûreté n'est prélevée dans aucun aéroport d'un État membre, et sans préjudice de l'article 9, paragraphe 2, cet État membre n'est pas tenu de respecter les paragraphes 1 et 2.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Votre rapporteur soutient largement la proposition de la Commission qui vise à définir un certain nombre de principes de base à respecter pour déterminer les redevances de sûreté. Ces principes sont les suivants: non-discrimination, consultation et recours, transparence des coûts et lien entre ceux-ci et les redevances. Il est enfin prévu de mettre en place une autorité de supervision.

Les amendements proposés peuvent être résumés comme suit:

1) Financement

Le Parlement a demandé en vain, à diverses reprises, que soit réglementé le financement des redevances de sûreté, en particulier durant les négociations sur le règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 (rapport Costa), ainsi que dans la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (rapport Stockmann).

Le Parlement demandait que les taxes et redevances de sûreté soient transparentes et affectées à leurs fins réelles, et il estimait que les États membres devaient supporter les coûts liés à la mise en œuvre de mesures plus strictes conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 300/2008.

Comme le relevait déjà le document de travail, la Commission n'a pas voulu se pencher sur cet aspect du dossier, ou n'a pas été en mesure de le faire. Elle s'emploie seulement à limiter les coûts ou, à tout le moins, à les rendre plus transparents, et ce en instaurant l'obligation d'effectuer une analyse des incidences économiques des mesures plus strictes adoptées par les États membres. Votre rapporteur propose toutefois que le financement de ces mesures plus strictes, dès lors quelles engendrent des coûts supplémentaires, soient à la charge de l'État. Dans ce cas, il ne sera plus nécessaire de procéder obligatoirement à une analyse d'impact puisque l'État membre concerné réfléchira soigneusement à l'opportunité de ces mesures, si leur coût ne peut plus être répercuté sur les passagers.

L'incident terroriste survenu il y a quelques semaines a une fois de plus montré que la sécurité dans les aéroports incombe aux États et que les mesures de sûreté en vigueur et envisagées visent à prévenir les actes terroristes. Toutefois, le débat ne tient pas compte du fait que ce sont les passagers qui, en dernière analyse, supportent le coût de ces mesures.

2) Protection des consommateurs et droits des passagers

La proposition de la Commission fixe les principes de base et les procédures qui président aux relations entre l'instance compétente en matière de sûreté et les compagnies aériennes. Les relations entre ces dernières et les passagers sont, quant à elles, régies par le règlement (CE) n° 1008/2008. Il découle des dispositions de l'article 23 de ce règlement, relatives au droit à l'information et à la non-discrimination des passagers, que ces derniers ont le droit de connaître le montant réel des redevances de sécurité aérienne, qui doit être indiqué séparément dans le prix définitif à payer. Cependant, comment les passagers peuvent-ils être

sûrs qu'ils paient bel et bien le prix réel convenu entre l'entité compétente et les compagnies aériennes conformément à l'article 4 de la proposition de directive à l'examen? Et comment garantir la transparence des redevances supplémentaires de sûreté prélevées par les compagnies aériennes?

Votre rapporteur estime que les amendements proposés sont de nature à faciliter l'application de l'article 23 du règlement (CE) n° 1008/2008. D'une part, les organisations de passagers/consommateurs doivent participer aux consultations et ainsi obtenir des indications sur la tarification des mesures de sûreté, qu'ils pourront ensuite rapprocher du prix du billet. D'autre part, les définitions modifiées ou nouvelles de la redevance de sûreté et de la sûreté aérienne visent à établir clairement que les compagnies aériennes doivent, elles aussi, prendre des mesures de sûreté. Si les compagnies aériennes facturent ces mesures de sûreté aux passagers, information doit en être communiquée conformément à l'article 5 de la proposition de directive.

3) Champ d'application de la directive

La Commission propose d'appliquer la directive à l'examen à la quasi-totalité des aéroports de l'UE, et ce par analogie avec le règlement (CE) n° 300/2008. Les négociations au sein du groupe de travail du Conseil montrent qu'il s'agit d'une question très controversée. Certains États membres préconisent de n'appliquer cette directive qu'aux aéroports dont le trafic est supérieur à deux ou à cinq millions de mouvements de passagers (par analogie avec les directives sur l'assistance en escale dans les aéroports et sur les redevances aéroportuaires). Votre rapporteur tient à préciser, d'une part, que la directive ne doit être appliquée que dans les États membres qui prélèvent des redevances de sûreté et, d'autre part, qu'elle ne doit viser que les aéroports qui sont ouverts au trafic commercial (à l'exclusion des aérodromes associatifs et des aéroclubs).

4) Harmonisation de la proposition de la Commission avec la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

La proposition de la Commission s'inspire largement de la directive sur les redevances aéroportuaires. Les amendements proposés visent à harmoniser, dans la mesure du possible et s'il y a lieu, ces deux textes législatifs. Votre rapporteur estime que cela permettra non seulement de faciliter la transposition dans le droit national mais aussi d'éviter des procédures redondantes et des frais de gestion inutiles au stade de la mise en œuvre.

PROCÉDURE

Titre	Redevances de sûreté aérienne
Références	COM(2009)0217 – C7-0038/2009 – 2009/0063(COD)
Date de la présentation au PE	11.5.2009
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 14.7.2009
Commission saisie pour avis Date de l'annonce en séance	LIBE 14.7.2009
Avis non émis Date de la décision	LIBE 3.9.2009
Rapporteur Date de la nomination	Jörg Leichtfried 2.9.2009
Examen en commission	10.11.2009 27.1.2010 23.2.2010
Date de l'adoption	1.3.2010
Résultat du vote final	+: 34 –: 0 0: 5
Membres présents au moment du vote final	Magdalena Alvarez, Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hella Ranner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Ţicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle
Suppléants présents au moment du vote final	Frieda Brepoels, Michel Dantin, Derk Jan Eppink, Tanja Fajon, Markus Ferber, Jeanine Hennis-Plasschaert, Gilles Pargneaux, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Sabine Wils, Janusz Władysław Zemke
Date du dépôt	9.3.2010