




# Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2007/0013(COD) Procédure terminée
Redevances aéroportuaires	
Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PSE <a href="#">STOCKMANN Ulrich</a>	15/07/2008
	Commission au fond précédente		
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PSE <a href="#">STOCKMANN Ulrich</a>	06/03/2007
	Commission pour avis précédente		
	<b>ECON</b> Affaires économiques et monétaires	UEN <a href="#">RYAN Eoin</a>	13/02/2007
	<b>REGI</b> Développement régional	PPE-DE <a href="#">DE BLASIO Antonio</a>	20/03/2007
	<b>ENVI</b> Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
<b>IMCO</b> Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2924</a>	19/02/2009
	<a href="#">Agriculture et pêche</a>	<a href="#">2881</a>	23/06/2008
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2861</a>	07/04/2008
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2835</a>	29/11/2007
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
23/01/2007	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2006)0820</a>	Résumé
	Annonce en plénière de la saisine de la		

13/03/2007	commission, 1ère lecture		
21/11/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
29/11/2007	Débat au Conseil	<a href="#">2835</a>	Résumé
10/12/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A6-0497/2007</a>	
14/01/2008	Débat en plénière		
15/01/2008	Résultat du vote au parlement		
15/01/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T6-0004/2008</a>	Résumé
22/06/2008	Publication de la position du Conseil	<a href="#">08332/2/2008</a>	Résumé
10/07/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
07/10/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
08/10/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A6-0375/2008</a>	
22/10/2008	Débat en plénière		
23/10/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T6-0517/2008</a>	Résumé
19/02/2009	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
11/03/2009	Signature de l'acte final		
11/03/2009	Fin de la procédure au Parlement		
14/03/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2007/0013(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/65198

### Portail de documentation

Document de base législatif		<a href="#">COM(2006)0820</a>	24/01/2007	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2006)1688</a>	24/01/2007	EC	
Document annexé à la procédure		<a href="#">SEC(2006)1689</a>	24/01/2007	EC	
Avis de la commission	<b>ECON</b>	<a href="#">PE388.728</a>	27/06/2007	EP	
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE392.008</a>	06/07/2007	EP	
Avis de la commission	<b>REGI</b>	<a href="#">PE390.357</a>	17/09/2007	EP	

Amendements déposés en commission		<a href="#">PE393.935</a>	21/09/2007	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		<a href="#">CES1244/2007</a>	26/09/2007	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A6-0497/2007</a>	10/12/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T6-0004/2008</a>	15/01/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		<a href="#">SP(2008)1176</a>	27/02/2008	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position		<a href="#">10256/2008</a>	16/06/2008	CSL	
Position du Conseil		<a href="#">08332/2/2008</a>	23/06/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		<a href="#">COM(2008)0455</a>	08/07/2008	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		<a href="#">PE409.609</a>	23/07/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A6-0375/2008</a>	08/10/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T6-0517/2008</a>	23/10/2008	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2009)0086	18/02/2009	EC	Résumé
Projet d'acte final		<a href="#">03712/2008/LEX</a>	11/03/2009	CSL	
Document de suivi		COM(2014)0278	19/05/2014	EC	Résumé

### Informations complémentaires

Parlements nationaux	<a href="#">IPEX</a>
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>

### Acte final

[Directive 2009/12](#)  
[JO L 070 14.03.2009, p. 0011](#) Résumé

## Redevances aéroportuaires

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

**ACTE PROPOSÉ** : Directive du Parlement européen et du Conseil.

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

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

- Non-discrimination : les systèmes de redevances ne doivent pas pratiquer de discrimination entre les transporteurs ou les passagers. De

plus, les différences de traitement éventuelles doivent se justifier au regard du coût réel des installations et des services proposés.

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

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

- Normes de qualité : si la qualité des activités des compagnies aériennes et des services aéroportuaires est inférieure aux normes, l'efficacité du système aéroportuaire s'en trouve perturbée, en particulier les départs et les transferts. Les deux acteurs ont, dès lors, intérêt à conclure un accord qui puisse garantir la qualité du service dans les aéroports. Ils doivent avoir la possibilité de faire appel à une autorité de régulation indépendante s'ils n'arrivent pas à se mettre d'accord.

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

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

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

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

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

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

## Redevances aéroportuaires

---

En adoptant le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, DE), la commission des transports et du tourisme a modifié, en 1<sup>ère</sup> lecture de la procédure de codécision, la proposition de directive sur les redevances aéroportuaires.

Objet : la directive proposée établit des principes communs pour la perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires. A cet égard, les députés entendent préciser que 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.

Champ d'application : alors que la Commission européenne propose que la directive s'applique aux aéroports dont le trafic annuel dépasse 1 million de mouvements de passagers ou 25.000 tonnes de fret, les députés souhaitent que la directive s'applique à tout aéroport 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 devraient pouvoir également, après examen effectué par l'autorité nationale de la concurrence, appliquer la directive à d'autres aéroports, si cela s'avère nécessaire. Enfin, la directive devrait s'appliquer également aux réseaux aéroportuaires et à tous les aéroports organisés en réseau sur tout territoire où les dispositions du traité CE sont applicables.

Non discrimination : la proposition stipule que 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. Selon les députés, cette disposition ne doit pas faire obstacle à l'instauration de modulations de redevances pour des motifs d'intérêt général objectifs et transparents.

Aéroports en réseaux : les députés demandent que les États membres puissent 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 pourra 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.

Consultation et recours : alors que la Commission européenne propose que la consultation ait lieu au moins une fois par an, les députés

estiment qu'une consultation n'est nécessaire qu'à l'occasion de la modification des redevances. Cette consultation devrait avoir 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. L'autorité de contrôle indépendante mise en place conformément à la directive devra établir 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.

Transparence : selon la proposition, l'entité gestionnaire de l'aéroport devra fournir une fois par an des informations sur les éléments servant de base à la détermination du montant de toutes les redevances perçues dans l'aéroport. Les députés demandent que ces informations comprennent également: i) la structure globale des coûts de l'aéroport liés aux installations et aux services que les redevances aéroportuaires sont destinées à couvrir ; ii) 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; iii) 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 ; iv) les prévisions concernant la situation de l'aéroport sur le plan de l'évolution du trafic ainsi que des principaux investissements envisagés ; v) 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.

Nouvelles infrastructures : la directive proposée prévoit 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 députés ont introduit un amendement précisant que 5 ans maximum avant que l'investissement ne soit opérationnel, l'entité gestionnaire de l'aéroport pourra faire valoir ses intérêts au moyen d'un pré-financement lorsque les redevances aéroportuaires sont fixées. L'entité gestionnaire de l'aéroport pourra préfinancer de nouveaux projets d'infrastructures sous certaines conditions.

Différences de redevances : selon les députés, le montant des redevances aéroportuaires pourra 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 devront également veiller à ce que les aéroports prélèvent les mêmes redevances pour les mêmes services.

Redevances de sûreté : selon les députés, les redevances de sûreté doivent être 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. Les États membres devront également s'assurer que les coûts sont répartis équitablement entre les différentes catégories d'usagers de chaque aéroport. De plus, les recettes des redevances de sécurité prélevées à un aéroport donné ne pourront être utilisées que pour couvrir les dépenses de sécurité de l'aéroport exposées dans l'endroit où les redevances sont prélevées.

Autorité de régulation indépendante : l'autorité de régulation indépendante nationale pourra, sous sa responsabilité, déléguer la mise en œuvre des dispositions, ou d'une partie des dispositions, de la directive à des autorités de régulation indépendantes régionales, à condition que cette mise en œuvre ait lieu selon les mêmes règles. Lorsqu'elle effectue une enquête sur les causes justifiant la modification de la structure ou du montant des redevances, l'autorité de régulation indépendante pourra demander les informations nécessaires aux parties concernées et sera tenue, pour rendre sa décision, de consulter celles-ci ainsi que toute autre partie affectée par la décision.

## Redevances aéroportuaires

---

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur la proposition de directive concernant les redevances aéroportuaires. Plusieurs modifications ont été apportées au texte de la proposition de la Commission, en vue de la préciser et de tenir compte des préoccupations exprimées par les États membres. Les ministres sont parvenus à résoudre toutes les questions en suspens, qui concernaient en particulier les points suivants:

- champ d'application de la directive : initialement, la Commission avait proposé d'inclure dans le champ d'application de la directive tous les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 1 de passagers. Dans le texte approuvé par les ministres, ce seuil a été porté à 5 millions, et la directive sera également applicable au plus grand aéroport de chaque État membre;
- modulation des redevances pour des raisons d'intérêt public, y compris d'ordre environnemental : cette possibilité a été introduite dans l'article relatif à la non-discrimination afin de permettre aux États membres de promouvoir des aéronefs moins nocifs pour l'environnement au lieu d'aéronefs polluants;
- liaison avec les coûts : un nouveau considérant fait référence aux politiques du Conseil de l'OACI en matière de redevances aéroportuaires stipulant, entre autres, les principes de la liaison aux coûts des redevances et de la non discrimination et créant un mécanisme indépendant de régulation économique des aéroports;
- extension du délai de mise en œuvre : le délai prévu pour la transposition de la directive dans le droit national a été porté de 24 à 36 mois.

## Redevances aéroportuaires

---

Le Parlement européen a adopté par 613 voix pour, 32 voix contre et 42 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive sur les redevances aéroportuaires.

En suivant le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, DE), le Parlement a modifié la proposition par 623 voix pour, 32 contre, et 42 abstentions.

Objet : la directive proposée établit des principes communs pour la perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires. A cet égard, les députés entendent préciser que 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.

Champ d'application : la Commission européenne propose que la directive s'applique aux aéroports dont le trafic annuel dépasse 1 million de mouvements de passagers ou 25.000 tonnes de fret. Les députés souhaitent pour leur part que la directive s'applique à tout aéroport 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 devraient pouvoir, après examen effectué par l'autorité nationale de la concurrence, appliquer la directive à d'autres aéroports, si cela s'avère nécessaire. La directive devrait s'appliquer également aux réseaux aéroportuaires et à tous les

aéroports organisés en réseau sur tout territoire où les dispositions du traité CE sont applicables. Les députés demandent que les États membres publient une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels s'applique la directive. Cette liste serait remise à jour chaque année. Enfin, la directive ne devrait pas s'appliquer aux redevances prélevées pour le financement d'une assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite visés par le règlement (CE) n° 1107/2006 lorsqu'ils font des voyages aériens.

**Non discrimination :** la proposition stipule que 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. Selon les députés, cette disposition ne doit pas faire obstacle à l'instauration de modulations de redevances pour des motifs d'intérêt général objectifs et transparents.

**Aéroports en réseaux :** les députés demandent que les États membres puissent 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 pourra 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 litige, le plaignant pourrait s'adresser à la Commission en se fondant sur les règles communautaires en matière de concurrence pertinentes.

**Consultation :** tandis que la Commission européenne propose que la consultation ait lieu au moins une fois par an, les députés estiment qu'une consultation n'est nécessaire qu'à l'occasion de la modification des redevances. La consultation devrait concerner le fonctionnement du système de redevances et le niveau de ces redevances, y compris le niveau de la qualité des services à fournir par l'entité gestionnaire de l'aéroport en contrepartie de la redevance aéroportuaire. Cette consultation devrait avoir 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. Toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances devrait être soumise aux usagers de l'aéroport au plus tard 6 mois (4 mois selon la Commission) avant son entrée en vigueur.

**Recours :** en cas de désaccord définitif sur une décision relative aux redevances aéroportuaires, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou les usagers de l'aéroport, dans la mesure où ils représentent au moins 2 compagnies aériennes indépendantes l'une de l'autre ou, sur une base annuelle, au moins 10 % des mouvements d'aéronefs ou des mouvements de passagers dans l'aéroport concerné, devraient pouvoir faire appel à l'autorité de régulation indépendante. Cette dernière devra établir 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. Elle devra également fixer les conditions dans lesquelles elle peut être saisie d'un désaccord ainsi que les critères conformément auxquels les désaccords seront évalués. Ces conditions et critères devront être transparents et non discriminatoires.

**Transparence :** selon la proposition, l'entité gestionnaire de l'aéroport devra fournir une fois par an des informations sur les éléments servant de base à la détermination du montant de toutes les redevances perçues dans l'aéroport. Les députés demandent que ces informations comprennent également: i) la méthodologie utilisée pour établir les redevances ; ii) la structure globale des coûts de l'aéroport liés aux installations et aux services que les redevances aéroportuaires sont destinées à couvrir ; iii) 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; iv) 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 ; v) les prévisions concernant la situation de l'aéroport sur le plan de l'évolution du trafic ainsi que des principaux investissements envisagés ; vi) 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.

**Nouvelles infrastructures :** la directive proposée prévoit 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 députés ont introduit un amendement précisant que 5 ans maximum avant que l'investissement ne soit opérationnel, l'entité gestionnaire de l'aéroport pourra faire valoir ses intérêts au moyen d'un pré-financement lorsque les redevances aéroportuaires sont fixées. L'entité gestionnaire de l'aéroport pourra préfinancer de nouveaux projets d'infrastructures sous certaines conditions.

**Différences de redevances :** selon les députés, le niveau des redevances aéroportuaires doit pouvoir 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 devront également veiller à ce que les aéroports prélèvent les mêmes redevances pour les mêmes services. L'entité gestionnaire de l'aéroport pourra accorder aux usagers des aéroports des réductions sur les redevances fondées sur la qualité d'un service utilisé, dans la mesure où la réduction en question peut être obtenue par tous les usagers de l'aéroport dans des conditions rendues publiques, transparentes et objectives. Elle pourra également accorder une réduction aux usagers qui ouvrent de nouveaux itinéraires, dans la mesure où cette réduction est accordée également de manière publique et non discriminatoire et qu'elle peut être obtenue par tous les usagers de l'aéroport de la même manière.

**Redevances de sûreté :** selon les députés, les redevances de sûreté doivent être 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. Les États membres devront également s'assurer que les coûts sont répartis équitablement entre les différentes catégories d'usagers de chaque aéroport. De plus, les recettes des redevances de sécurité prélevées à un aéroport donné ne pourront être utilisées que pour couvrir les dépenses de sécurité de l'aéroport exposées dans l'endroit où les redevances sont prélevées.

**Autorité de régulation indépendante :** l'autorité de régulation indépendante nationale pourra, sous sa responsabilité, déléguer la mise en œuvre des dispositions, ou d'une partie des dispositions, de la directive à des autorités de régulation indépendantes régionales, à condition que cette mise en œuvre ait lieu selon les mêmes règles. Lorsqu'elle effectue une enquête sur les causes justifiant la modification de la structure ou du montant des redevances, l'autorité de régulation indépendante pourra demander les informations nécessaires aux parties concernées et sera tenue, pour rendre sa décision, de consulter celles-ci ainsi que toute autre partie affectée par la décision.

## Redevances aéroportuaires

---

Le Parlement européen a adopté 45 amendements à la proposition de la Commission lors de sa 1ère lecture. La position commune du Conseil, adoptée à la majorité qualifiée, tient compte des modifications qui ont été apportées à la proposition initiale en reprenant 4 amendements in extenso et 7 amendements dans leur principe. Toutefois, un nombre considérable d'amendements ne sont pas repris dans la position commune.

Le Conseil a introduit plusieurs modifications à la proposition qui peuvent se résumer comme suit:

Champ d'application: la Commission avait proposé que la directive s'applique à tous les aéroports dont le trafic annuel dépasse 1 million de mouvements de passagers ou 25.000 tonnes de fret. Le Conseil propose que la directive s'applique au plus grand aéroport de chaque État membre et à tous les aéroports dont le trafic est supérieur à 5 millions de passagers, ce qui s'accorde avec l'avis du Parlement.

Modulation des redevances pour des raisons d'ordre environnemental et d'autres raisons d'intérêt public : le Conseil a accepté d'inclure cette possibilité dans l'article sur la non discrimination. Cet ajout tient compte du souhait des États membres d'avoir la possibilité de promouvoir l'utilisation d'aéronefs plus respectueux de l'environnement au moyen d'une modulation des redevances aéroportuaires, ainsi qu'à d'autres fins.

Relation au coût : un nouveau considérant reflète le compromis entre, d'une part, le souhait de certains États membres que le montant des redevances aéroportuaires soit strictement lié au niveau du coût de prestation des services aéroportuaires (conformément aux recommandations politiques de l'OACI en matière de redevances aéroportuaires) et, d'autre part, un degré de souplesse approprié pour d'autres États membres, dont ceux qui estiment que cela pourrait avoir une incidence sur le fonctionnement des réseaux aéroportuaires.

Réseau aéroportuaire et système aéroportuaire : une définition de l'expression « réseau aéroportuaire » est introduite. Le texte précise en outre que les aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine peuvent appliquer un système de redevances commun.

Mesures de supervision économique : une nouvelle disposition relative à des mesures de supervision économique prévoit que les États membres qui recourent à des systèmes de supervision économique ne sont pas tenus d'appliquer la procédure de règlement des désaccords prescrite par la directive.

Délai de transposition : le Conseil a étendu à 36 mois le délai requis pour transposer la directive dans le droit national.

Le Conseil a, par ailleurs, examiné un certain nombre d'amendements, même s'il ne les a pas inclus dans sa position commune. Ces questions peuvent se résumer de la façon suivante:

Redevances de sûreté : la position commune n'a pas repris les amendements ayant trait au financement de la sûreté, car les préoccupations du Parlement en la matière sont déjà prises en compte avec l'entrée en vigueur du nouveau règlement relatif à la sûreté de l'aviation civile (règlement (CE) n° 300/2008). Ces préoccupations seront également prises en considération dans une initiative stratégique ultérieure de la Commission.

Préfinancement : la position commune reconnaît l'importance des nouveaux projets d'infrastructure et prévoit la possibilité de les financer tout en sauvegardant les intérêts des usagers des aéroports. Ce principe de préfinancement est déjà évoqué dans les textes de l'OACI, mais le Conseil a jugé plus approprié de ne pas l'inclure dans sa position commune, en raison des approches différentes adoptées par les États membres et de la nécessité de maintenir une certaine flexibilité.

Système de « caisse unique » ou de « caisse double » : le texte prévoit la création d'un cadre commun régissant les composantes essentielles des redevances aéroportuaires, et leur mode de calcul. Toutefois, les États membres devraient être libres d'autoriser les systèmes de « caisse unique » ou ceux de « caisse double », ou encore une combinaison des deux, sans être contraints d'adopter une législation qui rende obligatoire l'un ou l'autre de ces systèmes, ou de donner aux aéroports le droit de choisir le type de caisse qu'ils adoptent.

Applicabilité à tous les aéroports réunis dans un réseau : la position commune n'a pas retenu les amendements du Parlement pour des raisons de cohérence par rapport à l'approche globale à l'égard des réseaux, à savoir la non discrimination des réseaux entre États membres, la suppression de toute bureaucratie excessive dans les petits aéroports et l'absence d'un besoin concret, le Conseil jugeant infondé le risque d'un subventionnement croisé.

Enfin, la position commune n'a pas repris un certain nombre d'amendements concernant : les principes de la concurrence et des aides d'État ; la non-discrimination ; les conditions posées à l'intervention de l'autorité de contrôle indépendante et délégation d'autorité ; le niveau de service et qualité des services ; la référence aux facteurs déterminant le niveau des redevances ; les procédures de consultation ; le calendrier à respecter pour la présentation de modifications du système de redevances ; l'admissibilité des plaintes ; la transparence ; le délai pour les décisions de l'autorité de contrôle indépendante.

## Redevances aéroportuaires

---

Le Conseil a adopté sa position commune à la majorité qualifiée. Le Luxembourg a fait valoir que le champ d'application modifié induit une discrimination entre les aéroports dont le trafic est comparable mais qui se situent dans des États membres différents.

La Commission considère que la position commune correspond aux principaux objectifs de sa proposition pour les aéroports entrant dans son champ d'application. Néanmoins, du fait de la réduction notable de ce champ, ces objectifs ne seront pas atteints dans plusieurs aéroports de l'Union européenne. La Commission continue de penser que le champ d'application initialement proposé - tous les aéroports dont le trafic annuel dépasse 1 million de mouvements de passagers ou 25.000 tonnes de fret - constitue une base plus adaptée à la réalisation des objectifs de la directive, et correspondant mieux aux autres instruments communautaires sur des questions similaires.

La Commission considère que la seule manière de permettre à la procédure de se poursuivre est de ne pas s'y opposer.

Dans une déclaration, la Commission a indiqué qu'elle « déterminera si, en raison de la mise en œuvre de la proposition de directive, les aéroports visés à l'article 1er, paragraphe 2 (champ d'application), sont indûment désavantagés par rapport à d'autres aéroports situés dans d'autres États membres, avec lesquels ils sont en concurrence et dont le trafic est comparable. S'il y a lieu, la Commission prendra les initiatives appropriées pour restaurer des conditions équitables y compris, si nécessaire, en présentant des propositions visant à modifier les seuils prévus dans la directive ».

## Redevances aéroportuaires

---

En adoptant la recommandation pour la 2<sup>ème</sup> lecture contenue dans le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, DE), la commission des

transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuares.

Les principaux amendements adoptés en 2<sup>ème</sup> lecture de la procédure de codécision sont les suivants :

**Champ d'application :** les députés ont clarifié que dans un État membre où aucun aéroport n'atteint la taille minimum pour l'application de la directive, l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de passagers jouit d'une telle position privilégiée en tant que point d'entrée dans cet État membre qu'il est nécessaire d'appliquer les dispositions de la directive à cet aéroport pour garantir le respect de certains principes de base dans les relations entre l'organe de gestion de l'aéroport et les usagers de celui-ci, en particulier en ce qui concerne la transparence des redevances et la non discrimination entre les usagers de l'aéroport.

**Préfinancement :** un nouveau considérant souligne que différents systèmes existent dans différents États membres en ce qui concerne le préfinancement des investissements aéroportuares. Dans les États membres où un préfinancement est prévu, les États membres ou les aéroports doivent se référer aux politiques de l'OACI et/ou établir leurs propres mécanismes de sauvegarde.

**Système commun et transparent de redevances :** la position commune prévoit que les États membres puissent autoriser une entité gestionnaire d'aéroport chargée d'aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine à appliquer un niveau de redevances aéroportuares unique. Les députés estiment qu'il n'y a pas lieu d'appliquer un même niveau de redevances, mais que le système de redevances doit être commun et transparent. Ainsi, une nouvelle disposition prévoit qu'après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres peuvent permettre une entité gestionnaire d'aéroport d'appliquer un système commun et transparent de redevances dans les aéroports desservant la même ville ou conurbation, pour autant que chaque aéroport remplisse toutes les conditions en matière de transparence.

**Autorité de supervision indépendante :** les députés estiment que le terme « autorité » reflète plus exactement les tâches et responsabilités en cause que celui « d'organe » proposé par le Conseil. Conformément à la législation nationale, l'autorité de supervision indépendante pourra déléguer, sous son contrôle et sa pleine responsabilité, l'application de la directive à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette application se fasse conformément aux mêmes normes.

**Décisions en matière de redevances :** les députés souhaitent que des délais fixes pour la publication de décisions en matière de redevances, y compris des décisions provisoires, soient imposés aux entités gestionnaires d'aéroport et aux autorités de supervision indépendantes. Les entités gestionnaires devraient publier les nouvelles redevances au moins deux mois avant leur entrée en vigueur et l'autorité de supervision indépendante disposerait, à compter de la réception d'une plainte, de quatre semaines pour prendre une décision provisoire et de quatre mois, pouvant être portés à six dans des cas exceptionnels, pour prendre sa décision définitive. L'incertitude pour les parties concernées est ainsi réduite.

**Consultation et recours :** un amendement vise à garantir qu'il y a soit une procédure nationale obligatoire pour la détermination des redevances aéroportuares soit une procédure obligatoire pour leur révision régulière dans les États membres qui décident de ne pas recourir à l'arbitrage de l'autorité de supervision indépendante en ce qui concerne le niveau des redevances.

**Transparence :** le financement par des pouvoirs publics d'installations ou de services auxquels les redevances s'appliquent devrait être notifié par les entités gestionnaires d'aéroport, tout comme le résultat de tout investissement majeur proposé en termes d'effets sur la capacité aéroportuaire.

**Transposition:** la directive devrait être transposée dans un délai de 24 mois (plutôt que 36 mois) suivant sa date d'entrée en vigueur.

## Redevances aéroportuares

---

Le Parlement européen a adopté par 549 voix pour, 12 voix contre et 24 abstentions une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuares.

La recommandation pour la 2<sup>ème</sup> lecture avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Ulrich STOCKMANN (PSE, DE), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements - adoptés en 2<sup>ème</sup> lecture de la procédure de codécision - sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil et sont conformes à ceux proposés par la commission parlementaire saisie au fond :

**Champ d'application :** le texte clarifie que dans un État membre où aucun aéroport n'atteint la taille minimum pour l'application de la directive, l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de passagers jouit d'une telle position privilégiée en tant que point d'entrée dans cet État membre qu'il est nécessaire d'appliquer les dispositions de la directive à cet aéroport pour garantir le respect de certains principes de base dans les relations entre l'organe de gestion de l'aéroport et les usagers de celui-ci, en particulier en ce qui concerne la transparence des redevances et la non discrimination entre les usagers de l'aéroport.

**Préfinancement :** un nouveau considérant souligne que différents systèmes existent dans différents États membres en ce qui concerne le préfinancement des investissements aéroportuares. Dans les États membres où un préfinancement est prévu, les États membres ou les aéroports doivent se référer aux politiques de l'OACI et/ou établir leurs propres mécanismes de sauvegarde.

**Système commun et transparent de redevances :** une nouvelle disposition prévoit qu'après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres peuvent autoriser une entité gestionnaire d'aéroport à appliquer un système commun et transparent de redevances 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 la directive.

**Autorité de supervision indépendante :** les États membres désigneront ou mettront en place une autorité indépendante qui constitue leur autorité de supervision indépendante nationale et qui sera chargée de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la présente directive. Conformément à la législation nationale, l'autorité de supervision indépendante pourra déléguer, sous son contrôle et sa pleine responsabilité, l'application de la directive à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette application se fasse conformément aux mêmes normes.

**Décisions en matière de redevances :** lorsqu'elle examine la justification d'une modification du système ou du niveau des redevances



aéroportuaires conformément à la directive, l'autorité de supervision indépendante a accès aux informations nécessaires émanant des parties concernées et est tenue de consulter ces parties pour prendre sa décision. Elle doit prendre une décision définitive dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard quatre mois après avoir été saisie de la question. Ce délai peut être prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés.

Consultation et recours : le texte garantit qu'il y a soit une procédure nationale obligatoire pour la détermination des redevances aéroportuaires soit une procédure obligatoire pour leur révision régulière dans les États membres qui décident de ne pas recourir à l'arbitrage de l'autorité de supervision indépendante en ce qui concerne le niveau des redevances.

Transparence : le financement par des pouvoirs publics d'installations ou de services auxquels les redevances s'appliquent devra être notifié par les entités gestionnaires d'aéroport, tout comme le résultat de tout investissement majeur proposé en termes d'effets sur la capacité aéroportuaire.

Transposition: la directive devra être transposée dans un délai de 24 mois suivant sa date d'entrée en vigueur.

## Redevances aéroportuaires

---

La Commission accepte l'ensemble des amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. Ces amendements :

- rendent le texte sensiblement plus clair par rapport à la position commune du Conseil ;
- rejoignent les propositions initiales de la Commission sur plusieurs points, en particulier en ce qui concerne les dénominations et les délais ;
- précisent certains aspects relatifs au financement (nouveau considérant précisant que le préfinancement d'infrastructures aéroportuaires doit être assorti de garanties ; obligation pour les aéroports de communiquer des informations relatives à tout financement public) ;
- renforcent le principe de non-discrimination ;
- précisent que les fonctions de l'organisme de surveillance indépendant peuvent être déléguées ;
- apportent des précisions quant aux motifs pouvant être invoqués pour inclure le plus grand aéroport de chaque État membre dans le champ d'application de la directive.

De surcroît, les amendements confirment l'accord entre les institutions. Le Conseil a déjà envoyé une lettre au Parlement dans laquelle il soutient les amendements du Parlement.

## Redevances aéroportuaires

---

OBJECTIF : faciliter les discussions sur les redevances aéroportuaires entre les aéroports et les compagnies aériennes par l'application, à l'échelle de l'UE, d'un ensemble commun de règles de base en matière de redevances aéroportuaires.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil sur les redevances aéroportuaires.

CONTENU : le Conseil a adopté une directive sur les redevances aéroportuaires, en approuvant tous les amendements adoptés par le Parlement européen en deuxième lecture. La délégation luxembourgeoise a voté contre.

La directive définit des principes communs que doivent respecter les exploitants d'aéroports lors de la détermination des redevances aéroportuaires. Elle s'appliquera aux aéroports dont le trafic annuel dépasse 5 millions de passagers ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre. Les États membres devront publier une liste des aéroports situés sur leur territoire auxquels la présente directive s'applique.

La directive vise à clarifier les relations entre les exploitants et les usagers des aéroports en exigeant la transparence, la consultation des usagers et l'application du principe de non-discrimination lors du calcul des redevances perçues auprès des usagers.

Le texte définit quelques règles essentielles relatives aux procédures pour la perception de redevances. Ces règles sont fondées sur des principes universellement reconnus déjà approuvés par les États membres au sein du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le premier de ces principes est de veiller à l'organisation de consultations régulières entre les aéroports et les compagnies aériennes sur les redevances, au cours desquelles les deux parties peuvent exposer en détail leurs points de vue. L'objectif est de garantir que les aéroports ont consulté et informé les compagnies aériennes avant de décider des redevances aéroportuaires. Le deuxième principe concerne la transparence sur les éléments qui forment la base des redevances aéroportuaires. Ces données seront examinées lors des consultations périodiques. Le troisième principe est l'interdiction de la discrimination entre les compagnies aériennes.

La directive prévoit également la mise en place, dans chaque État membre, d'une autorité indépendante de régulation pour arbitrer et régler les différends afin de permettre leur résolution rapide. L'autorité agira sur la base des plaintes des parties concernant les redevances aéroportuaires. Elle pourra déléguer sous son contrôle et son entière responsabilité, la mise en œuvre de la directive à d'autres autorités de supervision indépendantes, pour autant que cette mise en œuvre se fasse conformément aux mêmes normes.

Au plus tard le 15 mars 2013, la Commission présentera un rapport sur l'application de la directive, qui évaluera les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif de celle-ci, ainsi que, s'il y a lieu, toute proposition appropriée.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 15/03/2009.

TRANSPPOSITION : 15/03/2011.

## Redevances aéroportuaires

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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