

Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2009/0063(COD) Procédure caduque ou retirée
Transport aérien: redevances de sûreté aérienne	
Sujet 3.20.01.01 Sécurité aérienne	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	S&D LEICHTFRIED Jörg	02/09/2009
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		PPE ZASADA Artur	
		ALDE HENNIS-PLASSCHAERT Jeanine	
		Vers/ALE LICHTENBERGER Eva	
	ECR FOSTER Jacqueline		
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Commission pour avis précédente		
	LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3001	11/03/2010
	Transports, télécommunications et énergie	2987	17/12/2009
	Transports, télécommunications et énergie	2949	11/06/2009
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Evénements clés			
11/05/2009	Publication de la proposition législative	COM(2009)0217	Résumé

11/06/2009	Débat au Conseil	2949	
14/07/2009	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
17/12/2009	Débat au Conseil	2987	Résumé
01/03/2010	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
09/03/2010	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0035/2010	
11/03/2010	Débat au Conseil	3001	Résumé
19/04/2010	Débat en plénière		
05/05/2010	Résultat du vote au parlement		
05/05/2010	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0123/2010	Résumé
07/03/2015	Proposition retirée par la Commission		

Informations techniques

Référence de procédure	2009/0063(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165
Étape de la procédure	Procédure caduque ou retirée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/00302

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2009)0217	11/05/2009	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2009)0615	11/05/2009	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2009)0616	11/05/2009	EC	
Comité économique et social: avis, rapport	CES1699/2009	05/11/2009	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE430.895	06/01/2010	EP	
Amendements déposés en commission	PE438.433	04/02/2010	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0035/2010	09/03/2010	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0123/2010	05/05/2010	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2010)3805	24/06/2010	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
----------------------	----------------------

Transport aérien: redevances de sûreté aérienne

OBJECTIF : définir un ensemble de règles minimales à respecter lorsque des États membres et/ou des exploitants d'aéroport déterminent les niveaux de redevances de sûreté.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : à l'heure actuelle, les mécanismes de recouvrement des coûts de sûreté aérienne sont réglementés au niveau national et ne sont pas toujours transparents pour les usagers. Ceux-ci ne sont pas systématiquement consultés dans tous les aéroports de l'Union européenne avant la détermination des redevances ou avant la modification du système de redevances.

La sûreté aérienne dans les aéroports 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.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a envisagé 4 options :

- option 1 : absence d'action de l'UE ;
- option 2 : autorégulation du secteur sur la base de certains principes internationaux déjà approuvés par les États membres au sein de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- option 3 : adoption d'un acte communautaire établissant un cadre général qui imposerait le respect d'un ensemble de principes communs pour l'établissement des redevances de sûreté à l'échelon national,
- option 4 : financement de la sûreté des aéroports entièrement par les États membres.

La conclusion est que l'option 3 apporte la meilleure réponse aux risques décelés. Dans le cadre de cette option, la charge administrative imposée aux États membres et l'augmentation des coûts à supporter par les entreprises sont négligeables, étant donné que ce scénario est fondé sur les politiques existantes des États membres et sur les structures mises en place par la directive sur les redevances aéroportuaires.

CONTENU : la proposition définit un certain nombre de principes de base à respecter par les exploitants d'aéroport lorsqu'ils déterminent leurs redevances de sûreté. Il s'agit des principes suivants:

Non-discrimination : les systèmes de redevances de sûreté aérienne ne doivent pas créer de discrimination entre les transporteurs ou entre les passagers.

Consultation et recours : l'entité gestionnaire d'aéroport et les transporteurs aériens desservant l'aéroport, ou leurs organisations représentatives, doivent établir un dialogue sur le système de redevances de sûreté applicable à l'aéroport non seulement lorsque ce système est modifié, mais aussi au moment où les niveaux de redevances de sûreté sont fixés. Cette disposition a pour but d'obliger les deux parties à procéder à des échanges de vues réguliers sur les niveaux de redevances, ainsi que sur l'ensemble des facteurs et des exigences réglementaires qui ont une influence sur la détermination de ces redevances.

Transparence : la proposition ne contient pas de dispositions relatives aux méthodes de calcul des redevances de sûreté à appliquer dans chaque État membre. L'exploitant est néanmoins 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 d'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, pour l'aéroport considéré, de manière à permettre à l'entité gestionnaire d'aéroport d'employer ses capitaux et de répartir ses capacités d'une manière optimale. Les transporteurs doivent aussi avoir le droit d'être informés de l'existence de mesures de sûreté plus strictes que celles imposées par le droit communautaire.

Lien entre coûts et redevances : les recettes tirées des redevances de sûreté sont affectées exclusivement aux coûts de sûreté.

Autorité de supervision : pour garantir le respect des dispositions de cette directive, la mise en place dans chaque État membre d'une autorité chargée d'en assurer l'application correcte est envisagée.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget communautaire.

Transport aérien: redevances de sûreté aérienne

Le Conseil a pris acte du rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant une proposition de directive établissant des principes communs pour la perception de redevances de sûreté dans les aéroports de l'UE (doc. [17393/09](#)).

La Commission a présenté sa proposition en mai 2009 en réponse à un engagement donné au Parlement européen en 2007 durant les négociations ayant mené à l'adoption du règlement-cadre n° 300/2008 relatif à la sûreté de l'aviation. Le Parlement européen a commencé son examen de la proposition cet automne.

Les instances préparatoires du Conseil ont été en mesure de résoudre beaucoup de difficultés techniques découlant des différents systèmes de redevances et de réglementation en place dans les différents États membres.

Les principales questions en suspens sont les suivantes :

Champ d'application : les positions divergent encore sur la question clé du champ d'application de la législation proposée. Dans le cadre de la proposition initiale de la Commission, la directive s'appliquait à tous les aéroports de l'UE. Au stade actuel des discussions, la présidence propose que tous les aéroports commerciaux de l'UE dont le trafic annuel dépasse 5 millions de mouvements de passagers soient couverts.

Une large majorité pourrait soutenir cette proposition.

Un certain nombre de délégations préférerait toutefois inclure tous les aéroports commerciaux ou abaisser le seuil concernant les mouvements de passagers, tandis que les États membres qui restent attachés au seuil de 5 millions de mouvements de passagers craignent que cela entraîne une importante charge administrative. Le Conseil a invité ses instances préparatoires à poursuivre l'examen de cette question.

Analyse d'impact (article 6) : le compromis de la présidence modifie légèrement la proposition de la Commission en précisant que, pour toute modification de la structure ou du niveau des redevances de sûreté en liaison avec des mesures plus strictes adoptées en application de l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008, les États membres veillent à ce que soit réalisée une analyse d'impact concernant les incidences des coûts de ces mesures plus strictes sur le niveau des redevances de sûreté. En outre, il a été jugé suffisant que les usagers d'aéroport soient informés des résultats des analyses d'impact, au lieu d'être consultés.

Un certain nombre de délégations se sont déclarées inquiètes car cet article entraînerait selon elles une ambiguïté en ce qui concerne l'application de l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008. D'autres délégations ont également fait valoir que la question des analyses d'impact est déjà traitée à l'article 6 du règlement (CE) n° 300/2008, qui prévoit que les États membres doivent procéder à une évaluation des risques s'ils instaurent des mesures plus strictes.

Relation aux coûts des redevances de sûreté (article 7) : par rapport à la proposition de la Commission, la présidence suggère d'ajouter que le calcul des redevances de sûreté est fondé sur des critères objectifs, découlant de ceux énoncés dans les documents pertinents de l'OACI, tels que le nombre de passagers, le poids de l'aéronef, ou une combinaison de ces facteurs ou d'autres facteurs pertinents. En outre, le compromis de la présidence prévoit que les recettes totales provenant des redevances de sûreté dans un aéroport, un réseau aéroportuaire ou un groupe d'aéroports ne sont pas supérieures aux coûts totaux de la sûreté aérienne pour cet aéroport, ce réseau aéroportuaire ou ce groupe d'aéroports.

Certaines délégations estiment que cet article est en conflit avec l'application de l'article 5 du règlement (CE) n° 300/2008 et qu'il y a donc lieu de supprimer l'article 7. D'autres délégations préféreraient que la liste des critères que les États membres devront prendre en considération pour déterminer les coûts de la sûreté aérienne soit fixée de manière plus précise par l'adjonction d'éléments supplémentaires sur la base des recommandations de l'OACI.

Autorité de supervision indépendante (article 8) : aux termes de la proposition, les États membres doivent désigner ou mettre en place un organisme indépendant qui constituera leur autorité de supervision indépendante nationale et qui sera chargé de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la directive. En outre, les États membres devront veiller à ce que certaines mesures soient prises, en cas de désaccord au sujet des redevances de sûreté.

Compte tenu du fait que, dans certains États membres, la procédure prévue par le droit interne pour déterminer et approuver la structure ou le niveau des redevances de sûreté est différente, la présidence a proposé d'ajouter un nouveau paragraphe stipulant que ces États membres peuvent décider, sous certaines conditions, de ne pas appliquer les dispositions de l'article 8. Cette dérogation a suscité des inquiétudes chez certaines délégations au motif qu'elle entraînerait selon celles-ci une divergence des règles applicables dans les différents États membres, débouchant sur une inégalité de traitement. En outre, certaines délégations préféreraient que l'ensemble du texte de l'article 8 soit aligné sur la directive 2009/12/CE. Une délégation a également indiqué qu'elle préférerait que les dispositions de cet article soient moins contraignantes.

Transport aérien: redevances de sûreté aérienne

La commission des transports et du tourisme a adopté un rapport de Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision) modifie la proposition de la Commission comme suit :

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.

Objet : la directive devrait s'appliquer à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic international.

Définitions : par « entité compétente », il faut entendre 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. La définition de la « redevance de sûreté » est également précisée : il s'agit d'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 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ou les coûts liés à la réglementation et à la supervision exposés par l'autorité appropriée.

Réseau aéroportuaire : un nouvel article stipule que les États membres devraient pouvoir autoriser l'entité compétente d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

Systèmes communs de redevances : après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres devraient pouvoir 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 la directive.

Consultation et recours : une procédure obligatoire de consultation régulière entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport ou les représentants ou associations des usagers d'aéroport devrait être mise en place en ce qui concerne l'application du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. L'entité compétente devrait soumettre 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.

En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances de sûreté prise par l'entité compétente, chaque partie devrait pouvoir

demande l'intervention de l'autorité de supervision indépendante visée à la directive, qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances de sûreté. Un État membre pourra décider de ne pas appliquer cette disposition en ce qui concerne des modifications du niveau ou de la structure des redevances de sûreté aérienne, aux aéroports pour lesquels il existe, dans le droit national, une procédure obligatoire en vertu de laquelle : i) les redevances de sûreté aérienne ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante; ii) 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.

Transparence : un 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. Ces informations devraient comprendre entre autres : i) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances de sûreté se rapportent; ii) les recettes des redevances de sûreté et le coût total des services couverts par celles-ci; iii) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances de sûreté; iv) 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.

Les usagers d'aéroport devraient fournir à l'entité gestionnaire, avant chaque consultation, des informations concernant 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.

Les informations sur le montant des redevances de sûreté perçues par l'entité compétente et les usagers d'aéroport devraient être accessibles au public. Sous réserve de la législation nationale, les informations fournies sur la base des dispositions relatives à la transparence devraient être considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et être 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.

Mesures plus strictes : la proposition de la Commission instaure l'obligation d'effectuer une analyse des incidences économiques des mesures plus strictes adoptées par les États membres. Les députés proposent toutefois que le financement de ces mesures plus strictes, dès lors qu'elles engendrent des coûts supplémentaires, soit à la charge des États membres. Dans ce cas, il ne sera plus nécessaire de procéder obligatoirement à une analyse d'impact.

Lien entre coûts et redevances de sûreté : les recettes totales provenant des redevances de sûreté ne devraient pas être supérieures aux coûts totaux de la sûreté aérienne pour l'aéroport, le réseau aéroportuaire ou le groupe d'aéroports considéré. La base de calcul des redevances de sûreté ne devrait pas inclure 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.

Autorité de supervision indépendante: les députés estiment qu'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. 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 alors les fonctions de l'autorité de supervision indépendante.

Rapport : la Commission devrait soumettre un rapport sur le financement de la sûreté aérienne, dans lequel elle examinera l'évolution des coûts de la sûreté aérienne et des modes de financement de celle-ci, au plus tard 2 ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Les États membres devraient transposer la directive 2 ans après son entrée en vigueur.

Transport aérien: redevances de sûreté aérienne

Le Conseil a pris note du rapport sur l'état des travaux concernant la proposition en objet.

Le cadre commun proposé est destiné à assurer l'absence de discrimination et la transparence, à offrir des possibilités suffisantes de consultation quant au niveau des redevances de sûreté et à garantir que celles-ci soient en relation directe avec les coûts des prestations de services de sûreté aérienne. En outre, une autorité de supervision indépendante chargée de veiller à la bonne application de la directive devrait être mise en place dans chaque État membre.

L'état d'avancement des travaux concernant cette directive n'a pas beaucoup évolué depuis le dernier rapport sur l'état des travaux présenté au Conseil, lors de sa session de décembre (voir précédente activités Conseil sur ce point). Le Conseil est dès lors convenu d'attendre la position du Parlement européen en première lecture, qui devrait être adoptée en avril 2010, et a invité ses instances préparatoires à reprendre leur examen dès que le Parlement européen aura voté sur la proposition.

Les positions divergent encore sur la question clé du champ d'application de la législation proposée. Dans le cadre de la proposition initiale de la Commission, la directive s'appliquait à tous les aéroports de l'UE. Toutefois, plusieurs États membres préfèrent limiter le champ d'application aux aéroports dont le trafic annuel de passagers dépasse un certain seuil. Alors qu'une majorité de délégations considère qu'un seuil de cinq millions de mouvements de passagers serait acceptable, un certain nombre d'États membres préféreraient inclure tous les aéroports commerciaux ou abaisser le seuil. À titre de compromis, la présidence espagnole a suggéré un seuil de deux millions de mouvements de passagers, mais cette proposition a été contestée par une majorité d'États membres, qui craignent que l'abaissement de ce seuil entraîne une importante charge administrative.

Les dispositions relatives à l'analyse d'impact et à la relation aux coûts ainsi qu'une éventuelle exemption de l'obligation d'avoir une autorité de supervision indépendante sont également des points toujours en discussion.

Transport aérien: redevances de sûreté aérienne

Le Parlement européen a adopté par 613 voix pour, 7 voix contre et 16 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision)

modifie la proposition de la Commission comme suit :

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.

Objet : la directive devrait s'appliquer à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic international.

Définitions : par « entité compétente », il faut entendre 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. La définition de la « redevance de sûreté » est également précisée : il s'agit d'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 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ou les coûts liés à la réglementation et à la supervision exposés par l'autorité appropriée.

La définition de « sûreté aérienne » a été introduite, à savoir 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.

Réseau aéroportuaire : un nouvel article stipule que les États membres devraient pouvoir autoriser l'entité compétente d'un réseau aéroportuaire à mettre en place un système de redevances commun et transparent couvrant le réseau aéroportuaire.

Systèmes communs de redevances : après avoir informé la Commission et en se conformant au droit communautaire, les États membres devraient pouvoir 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 la directive.

Consultation et recours : une procédure obligatoire de consultation régulière entre l'entité compétente et les usagers d'aéroport ou les représentants ou associations des usagers d'aéroport devrait être mise en place en ce qui concerne l'application du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. L'entité compétente devrait soumettre 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.

En cas de désaccord sur une décision relative aux redevances de sûreté prise par l'entité compétente, chaque partie devrait pouvoir demander l'intervention de l'autorité de supervision indépendante visée à la directive, qui examinera les motifs justifiant la modification du système ou du niveau des redevances de sûreté. Un État membre pourra décider de ne pas appliquer cette disposition en ce qui concerne des modifications du niveau ou de la structure des redevances de sûreté aérienne, aux aéroports pour lesquels il existe, dans le droit national, une procédure obligatoire en vertu de laquelle : i) les redevances de sûreté aérienne ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante; ii) 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.

Transparence : un 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. Ces informations devraient comprendre entre autres : i) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances de sûreté se rapportent; ii) les recettes des redevances de sûreté et le coût total des services couverts par celles-ci; iii) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances de sûreté; iv) 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.

Les usagers d'aéroport devraient fournir à l'entité gestionnaire, avant chaque consultation, des informations concernant 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.

Les informations sur le montant des redevances de sûreté perçues par l'entité compétente et les usagers d'aéroport devraient être accessibles au public. Sous réserve de la législation nationale, les informations fournies sur la base des dispositions relatives à la transparence devraient être considérées comme confidentielles ou économiquement sensibles et être 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.

Mesures plus strictes : la proposition de la Commission instaure l'obligation d'effectuer une analyse des incidences économiques des mesures plus strictes adoptées par les États membres. Les députés proposent toutefois que le financement de ces mesures plus strictes, dès lors qu'elles engendrent des coûts supplémentaires, soit à la charge des États membres. Dans ce cas, il ne sera plus nécessaire de procéder obligatoirement à une analyse d'impact.

Lien entre coûts et redevances de sûreté : la proposition prévoit que les redevances de sûreté seront affectées exclusivement aux coûts de sûreté. Les députés estiment que les recettes totales provenant des redevances de sûreté ne devraient pas être supérieures aux coûts totaux de la sûreté aérienne pour l'aéroport, le réseau aéroportuaire ou le groupe d'aéroports considéré. Un amendement adopté en plénière précise que les États membres devront toutefois veiller à ce qu'il soit spécialement tenu compte du niveau national et/ou international de la menace existant pour la sécurité. La base de calcul des redevances de sûreté ne devrait pas inclure 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.

Autorité de supervision indépendante: les députés estiment qu'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. 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 alors les fonctions de l'autorité de supervision indépendante.

Rapport : la Commission devrait soumettre un rapport sur le financement de la sûreté aérienne, dans lequel elle examinera l'évolution des coûts de la sûreté aérienne et des modes de financement de celle-ci, au plus tard 2 ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Les États membres devraient transposer la directive 2 ans après son entrée en vigueur.

