



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

006340/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 25/01/07

Bruxelles, le 24.1.2007  
COM(2006) 820 final

2007/0013 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**sur les redevances aéroportuaires**

(présentée par la Commission)

{SEC(2006) 1688}

{SEC(2006) 1689}

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **• Contexte général**

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 transporteurs aériens de l'UE exercent leurs activités dans un environnement économique à forte composante cyclique et dans le contexte d'une concurrence internationale accrue. Ils sont également confrontés à des défis extérieurs, comme les alertes médicales internationales, la volatilité des prix des carburants et les problèmes de sûreté. Il faut maximaliser la compétitivité de tous les maillons de la chaîne de fourniture des services aériens afin de sauvegarder la compétitivité de l'économie de l'UE dans son ensemble. Les redevances aéroportuaires constituent un maillon important de cette chaîne, dans la mesure où elles représentent entre 4 % et 8 % des frais d'exploitation des principaux transporteurs aériens de l'UE<sup>1</sup>.

La plupart des aéroports de l'UE sont encore détenus par l'État, qui a dès lors intérêt à maximaliser les bénéfices produits par les activités aéroportuaires. Cependant, le nombre d'aéroports de l'UE à capitaux privés tend à augmenter, et les actionnaires ont également intérêt à maximaliser les profits et risquent de faire pression sur le secteur public dans ce sens. Le secteur public a intérêt à favoriser l'augmentation des redevances dans les aéroports qui préparent leur privatisation, de manière à optimiser les recettes issues de la vente des aéroports à des investisseurs privés.

Il est fait référence au document de l'OACI sur la politique des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne<sup>2</sup>. Les recommandations qu'il contient 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<sup>3</sup>. La présente proposition tient compte de ces orientations.

---

<sup>1</sup> Source: Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA). Ce pourcentage est influencé par d'autres frais d'exploitation, comme le prix du kérosène. Les compagnies à bas prix considèrent que les redevances aéroportuaires représentent une part plus importante de leurs coûts totaux.

<sup>2</sup> Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. Septième édition - 2004.

<sup>3</sup> Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. Septième édition – 2004, point 15.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Il n'y a pas de dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition.

- **Cohérence avec la politique de l'aviation civile et les autres objectifs de l'Union**

Le troisième paquet de mesures adopté par le Conseil en 1992 constituait la dernière étape du processus de libéralisation de l'accès au marché du transport aérien. Il a été suivi d'autres initiatives visant à réguler et à libéraliser des activités secondaires telles que la fourniture de services d'assistance en escale, l'attribution des créneaux horaires et l'utilisation de systèmes informatisés de réservation. La Commission a également légiféré dans le domaine de la sécurité et de la sûreté aériennes et s'est attaquée au problème de la gestion du trafic aérien par des mesures législatives mettant en place le «ciel unique».

La présente proposition s'inscrit dans le cadre d'une initiative plus générale centrée sur les aéroports. Elle vise à améliorer les activités aéroportuaires et à optimiser l'utilisation de capacités disponibles en quantité limitée.

La présente initiative est conforme au principal objectif de l'agenda de Lisbonne, à savoir préserver la compétitivité de l'économie de l'UE en privilégiant les secteurs dynamiques.

## **2) CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT**

- **Consultation des parties intéressées**

### Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Lors d'une audition organisée le 7 avril 2006, la Commission a procédé à une consultation, avec toutes les parties intéressées du secteur aérien, sur les diverses possibilités de mise au point d'une législation communautaire sur les redevances aéroportuaires.

Des contacts bilatéraux ont également été établis avec certains intervenants pour approfondir l'échange de vues.

### Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Les transporteurs aériens et les aéroports sont conscients de la nécessité de réglementer les redevances aéroportuaires à l'échelon de l'UE, mais leurs points de vue divergent sur la façon de procéder. Les transporteurs aériens estiment qu'il faut légiférer pour garantir l'indépendance de la réglementation nationale, que les redevances aéroportuaires doivent se conformer aux principes de l'OACI et tenir compte du facteur coût-efficacité et qu'une consultation systématique s'impose. Les compagnies à bas prix et les aéroports sont moins favorables à une législation communautaire, dans la mesure où une concurrence accrue des aéroports secondaires entraîne les charges aéroportuaires à la baisse.

La présente initiative s'efforce d'établir un équilibre entre les deux points de vue présentés ci-dessus.

- **Recueil et utilisation d'expertise**

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

Une étude a été effectuée pour établir une analyse quantitative et qualitative de l'impact de la présente initiative, de manière à permettre une évaluation de l'approche retenue. L'étude a été réalisée par Ecorys.

Méthodologie utilisée

Le consultant a effectué une analyse quantitative des incidences associées aux divers scénarios proposés.

Principales organisations/principaux experts consultés

Toutes les grandes organisations de parties intéressées ont été consultées, ainsi que divers transporteurs aériens et aéroports interrogés à titre individuel dans dix-huit États membres. Les usagers des transports et les consommateurs ont également été consultés par l'intermédiaire de leurs associations.

Résumé des avis reçus et pris en considération

L'existence de risques sérieux potentiels aux conséquences irréversibles n'a pas été mentionnée.

Les principales conclusions sont les suivantes: parmi les quatre scénarios retenus comme point de départ de l'étude, la mise en œuvre d'un cadre général contenant des principes généraux (c'est-à-dire l'option n° 3) est celui qui offre les meilleures perspectives de réussite et qui est le plus à même d'entraîner une évolution favorable dans la manière dont les redevances aéroportuaires sont fixées et dans les relations entre les aéroports et les transporteurs aériens.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Le résumé de l'étude d'Ecorys a été publié sur le site web de la DG TREN<sup>4</sup>.

- **Analyse d'impact**

La Commission a effectué une analyse d'impact<sup>5</sup>.

Les options prises en compte sont les suivantes. La première option, excluant toute action de l'UE, a été utilisée comme point de référence pour l'évaluation des autres.

La deuxième option tablait sur l'élaboration et l'adoption, par les acteurs du secteur aérien, de mesures d'autorégulation volontaires pour l'ensemble de l'UE afin de résoudre les problèmes rencontrés par chacune des parties, à savoir les transporteurs aériens et les aéroports, faute d'accord et de vision commune sur la meilleure manière d'éviter les principaux points d'achoppement.

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/transport/air\\_portal/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air_portal/index_en.htm)

<sup>5</sup> SEC(2006) 1688.

Le troisième scénario supposait l'adoption d'un acte communautaire établissant un cadre général qui imposerait, pour l'établissement des redevances aéroportuaires à l'échelon national, le respect d'un ensemble de principes communs auxquels les exploitants d'aéroports devraient se soumettre.

La dernière option était fondée sur l'instauration d'un cadre juridique dans l'UE imposant la fixation et la perception des redevances aéroportuaires sur la base d'un même régime applicable uniformément dans l'ensemble de l'UE et l'établissement d'une méthode de calcul unique.

### **3) ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

- **Résumé des mesures proposées**

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. Cette disposition a pour but d'obliger les deux parties à 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. La Commission est consciente de la grande diversité des régimes aéroportuaires d'un État membre à l'autre, mais 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, pour leur part, 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 retards à l'embarquement et le risque de perte de créneaux qui en découle, surtout aux heures de pointe, sont des conséquences relativement graves. Les deux acteurs ont, dès lors, intérêt à conclure un accord qui puisse garantir la qualité du service dans les aéroports. Les deux parties doivent avoir la possibilité de faire appel à une autorité de régulation indépendante si elles 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

La protection des passagers et des marchandises contre les actes d'intervention illicite commis contre les transports aériens a été renforcée par le règlement (CE) n° 2320/2002<sup>6</sup> relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et par une série de règlements d'application fixant les modalités de mise en œuvre des normes communes de base. La présente législation ne porte pas sur le financement des mesures 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

Une directive qui contient des principes à respecter par les principaux partenaires du secteur aérien, c'est-à-dire les aéroports et les transporteurs aériens, dont les intérêts divergent, doit être correctement appliquée et respectée à l'échelon des États membres. Pour garantir le respect des dispositions d'une directive, la mise en place dans chaque État membre d'une autorité chargée d'assurer l'application correcte de ladite directive est une solution appropriée.

---

<sup>6</sup> JO L 355 du 30.12.2002.

- **Base légale**

La proposition se base sur l'article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique parce que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons exposées ci-après.

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par chaque État membre isolément parce que les systèmes de redevances aéroportuaires et la détermination des redevances aéroportuaires dans les différents aéroports ne font pas l'objet d'une réglementation uniforme dans toute l'UE. Il subsiste des divergences entre les systèmes de redevances appliqués dans les États membres. Cette situation nuit à l'existence de conditions de concurrence véritablement équitables à la fois pour les aéroports et pour les transporteurs aériens.

L'action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes.

L'application, dans l'ensemble de l'UE, d'un ensemble commun de règles de base en matière de redevances aéroportuaires garantira des conditions de concurrence équitables entre les partenaires aériens pour définir les paramètres d'utilisation des infrastructures aéroportuaires.

Il existe des systèmes de tarification divergents dans les États membres. Ces systèmes n'obéissent pas tous à des principes fondamentaux appliqués uniformément pour établir les redevances aéroportuaires et définir la méthode de calcul de ces redevances. La directive proposée assurera cette application uniforme.

La proposition se borne à définir des règles minimales à respecter lorsque des États membres et/ou des exploitants d'aéroports déterminent le montant des redevances aéroportuaires. La proposition de directive n'impose pas de système de redevances particulier. Il appartient aux États membres de définir ce système.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons suivantes.

La proposition de directive ne retranche rien à la possibilité de définir un cadre de base pour les redevances aéroportuaires à l'échelon national et conserve aux aéroports la souplesse nécessaire pour déterminer leurs redevances. La directive garantit aux usagers des aéroports une justification plus transparente des redevances.

La charge administrative imposée aux États membres et aux autorités régionales associés au processus de définition du cadre réglementaire se limitera à ce qui est nécessaire pour adapter la législation nationale en vigueur à la directive dans les cas de non-conformité avec les principes de base énoncés dans la directive.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: directive.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la ou les raisons suivantes.

La directive est le moyen le plus indiqué pour réglementer les redevances aéroportuaires, car elle définira des principes clairs, mais fondamentaux, à respecter en matière de redevances aéroportuaires par les exploitants d'aéroports lorsqu'ils appliquent et perçoivent leurs redevances. La transposition de la directive dans le droit national de chaque État membre permettra à ce dernier de prendre en compte, dans sa législation nationale, la spécificité des aéroports situés sur son territoire, sous réserve que les dispositions de la directive soient pleinement respectées.

#### **4) INCIDENCE BUDGETAIRE**

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de la Communauté.

#### **5) INFORMATIONS SUPPLEMENTAIRES**

- **Tableau de correspondance**

Les États membres sont tenus de communiquer à la Commission le texte des dispositions nationales transposant la directive, ainsi qu'un tableau de correspondance entre celles-ci et la présente directive.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il y soit étendu.



Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**sur les redevances aéroportuaires**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission<sup>7</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>8</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>9</sup>,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du Traité instituant la Communauté européenne<sup>10</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Les aéroports ont pour activité commerciale et pour mission essentielle d'assurer la prise en charge des aéronefs depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux transporteurs aériens d'assurer leurs services de transport aérien. À cet effet, les aéroports proposent diverses installations et services en rapport avec l'exploitation des aéronefs et le traitement des passagers et du fret, dont ils recouvrent généralement les frais par l'intermédiaire des redevances aéroportuaires.
- (2) Il importe de mettre en place un cadre commun réglementant les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de calcul, faute de quoi certaines exigences de base de la relation entre les entités gestionnaires des aéroports et les usagers des aéroports risquent de ne pas être respectées.
- (3) Il convient que la directive s'applique aux aéroports situés sur le territoire communautaire et dont la taille est supérieure à un seuil minimal, la gestion et le financement des petits aéroports ne nécessitant pas l'application d'un cadre communautaire.

---

<sup>7</sup> JO C, p.

<sup>8</sup> JO C, p.

<sup>9</sup> JO C, p.

<sup>10</sup> JO C, p.

- (4) La perception des redevances relatives à la prestation des services de navigation aérienne et des services d'assistance en escale fait déjà l'objet, respectivement, du règlement (CE) 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 et de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996.
- (5) Les redevances aéroportuaires doivent être non discriminatoires. Il y a lieu de mettre en place une procédure de consultation régulière entre les entités gestionnaires des aéroports et les usagers des aéroports, en offrant à chacune de ces deux parties la possibilité de faire appel à une autorité de régulation indépendante à chaque fois qu'une décision sur les redevances aéroportuaires ou la modification du système de redevances est contestée par les usagers des aéroports.
- (6) Une autorité de régulation indépendante devrait être mise en place dans chaque État membre afin d'assurer l'impartialité de ses décisions ainsi que le bon fonctionnement et l'application efficace de la présente directive. Cette autorité devrait disposer de toutes les ressources nécessaires en personnel, en compétences et en moyens financiers pour l'exercice de sa mission.
- (7) Il est vital, pour les usagers des aéroports, d'obtenir de l'entité gestionnaire de l'aéroport des informations régulières sur les modalités et l'assiette de calcul des redevances aéroportuaires. Cette transparence permettra aux transporteurs aériens de s'informer sur les frais supportés par l'aéroport et la productivité des investissements de l'aéroport. Pour permettre à l'entité gestionnaire d'un aéroport d'évaluer avec précision les besoins auxquels devront répondre ses futurs investissements, il faut que les usagers de l'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.
- (8) Il convient que les aéroports informent leurs usagers de leurs grands projets d'infrastructure, ceux-ci ayant une incidence significative sur le montant des redevances aéroportuaires. La transmission de ces informations a pour but de permettre le suivi des frais d'infrastructure et d'assurer la mise en place d'installations appropriées et présentant un rapport coût/efficacité satisfaisant dans les aéroports.
- (9) Compte tenu du nombre croissant de transporteurs aériens exploitant des services aériens à bas prix, les aéroports desservis par ces transporteurs devraient être en mesure d'appliquer des redevances proportionnelles aux infrastructures et/ou aux services mis à leur disposition, dès lors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix. Il convient toutefois que l'accès à ce niveau réduit d'infrastructures ou de services soit ouvert sur une base non discriminatoire à tous les transporteurs aériens qui souhaitent y recourir. Dans l'hypothèse où la demande excéderait l'offre, l'accès devrait être déterminé en fonction de critères objectifs et non discriminatoires à élaborer par l'entité gestionnaire de l'aéroport.
- (10) Dès lors que les méthodes d'établissement et de perception des montants afférents à la couverture des frais de sûreté diffèrent dans la Communauté, il est nécessaire d'harmoniser la base de tarification des frais de sûreté dans les aéroports communautaires qui pratiquent leur recouvrement. Dans ces aéroports, la redevance

devrait être en rapport avec le coût de la sûreté, en tenant compte de la participation éventuelle du secteur public au financement des frais de sûreté.

- (11) Les usagers des aéroports devraient avoir droit à un niveau de service minimum pour les redevances qu'ils paient. Pour garantir ce droit, le niveau de service devrait faire l'objet d'un accord à conclure à intervalles réguliers entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et la ou les associations représentant les usagers de l'aéroport.
- (12) La présente directive ne préjuge pas de l'application des dispositions du traité, et notamment de ses articles 81 à 89.
- (13) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, les systèmes de redevances aéroportuaires ne pouvant pas être mis en place à leur niveau d'une manière uniforme dans l'ensemble de la Communauté, et peuvent dès lors, en raison de leur ampleur et de leurs effets, être mieux réalisés au niveau de la Communauté, celle-ci peut adopter des mesures, dans le respect du principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

#### **Objet**

- 1. La présente directive établit des principes communs pour la perception des redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires.
- 2. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur un territoire soumis aux dispositions du traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret.

La présente directive ne s'applique ni aux redevances perçues pour la rétribution des services de navigation aérienne de route et terminaux conformément au règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne<sup>11</sup>, ni aux redevances perçues pour la rétribution des services d'assistance en escale visés à l'annexe de la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté<sup>12</sup>.

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

---

<sup>11</sup> Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 – JO L 341 du 7.12.2006.

<sup>12</sup> Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 - JO L 272 du 25.10.1996.

de redevances et/ou du montant des redevances conformément au droit de la concurrence.

## *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par

- (a) «aéroport»: tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;
- (b) «entité gestionnaire d'un aéroport»: l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, ainsi que de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport concerné;
- (c) «usager d'un aéroport»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport concerné;
- (d) «redevance aéroportuaire» un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire de l'aéroport à la charge des usagers de l'aéroport et/ou des passagers aériens et destiné à couvrir tout ou partie du coût des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport et sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des avions, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret;
- (e) «redevance de sûreté» un prélèvement expressément destiné à couvrir tout ou partie du coût des mesures de sûreté visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

## *Article 3*

### **Non-discrimination**

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.

## *Article 4*

### **Consultation et recours**

1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure de consultation obligatoire et régulière entre l'entité gestionnaire de l'aéroport et les usagers ou les représentants des usagers de l'aéroport soit mise en place dans chaque aéroport en ce qui concerne

le fonctionnement du système de redevances aéroportuaires et le montant de ces redevances. Cette consultation a lieu au moins une fois par an.

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

#### *Article 5*

#### **Transparence**

1. Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire de l'aéroport fournisse une fois par an à chaque usager de l'aéroport ou aux représentants ou associations des usagers de l'aéroport des informations sur les éléments servant de base à la détermination du montant de toutes les redevances perçues dans l'aéroport. Ces informations comprennent au minimum:
  - a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance perçue;
  - b) la méthode de calcul des redevances;
  - c) la structure globale des coûts de l'aéroport;
  - d) les recettes et le coût de chaque catégorie de redevances perçues dans l'aéroport;
  - e) le nombre total d'employés affectés aux services donnant lieu à la perception des redevances;
  - f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements envisagés;

- g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée;
  - h) la productivité des investissements du point de vue de leurs effets sur la capacité aéroportuaire et la qualité des services fournis.
2. Les États membres veillent à ce que les usagers des aéroports soumettent régulièrement des informations à l'entité gestionnaire concernant notamment:
- a) leurs prévisions de trafic;
  - b) leurs prévisions quant à la composition et l'utilisation de leur flotte;
  - c) leurs projets de développement dans l'aéroport concerné;
  - d) leurs besoins pour l'aéroport concerné.
3. Les informations fournies sur la base du présent article sont considérées comme confidentielles et sont traitées en conséquence.

#### *Article 6*

#### **Nouvelles infrastructures**

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

#### *Article 7*

#### **Normes de qualité**

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

## *Article 8*

### **Différenciation des redevances**

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

Si le nombre d'usagers souhaitant avoir accès aux services personnalisés ou à un terminal ou élément de terminal spécialisé est supérieur au nombre d'usagers possible en raison de contraintes de capacité, l'accès est déterminé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

## *Article 9*

### **Redevances de sûreté**

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

- du coût de financement des équipements et installations réservés aux activités de sûreté, y compris un amortissement équitable de la valeur de ces équipements et installations;
- des dépenses liées au personnel des services de sûreté et aux activités de sûreté;
- des aides et subventions accordées par les autorités pour couvrir les activités de sûreté.

## *Article 10*

### **Autorité de régulation indépendante**

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

l'approbation du système de redevances ou du montant des redevances, à condition qu'il réponde aux exigences du paragraphe 2.

2. Les États membres garantissent l'indépendance de l'autorité de régulation indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens assurent une séparation structurelle effective de la fonction de régulation et des activités de propriété ou de contrôle. Les États membres veillent à ce que l'autorité de régulation indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente.
3. Les États membres communiquent à la Commission le nom et l'adresse ainsi que les tâches et responsabilités de l'autorité de régulation indépendante, de même que les mesures prises pour assurer la conformité avec le paragraphe 2.
4. Lorsqu'une entité gestionnaire d'un aéroport ou un usager d'aéroport souhaite déposer une plainte sur n'importe quel point relevant du champ d'application de la présente directive, il peut en saisir l'autorité de régulation indépendante qui, agissant en tant qu'autorité de règlement des litiges, rend une décision dans les deux mois à compter de la réception de la plainte. L'autorité de régulation indépendante a le droit de demander aux parties les informations nécessaires pour prendre sa décision. Les décisions de l'autorité de régulation sont contraignantes.
5. L'autorité de régulation indépendante publie un rapport annuel sur ses activités.

#### *Article 11*

##### **Rapport et révision**

1. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive au plus tard quatre ans après son entrée en vigueur ainsi que, le cas échéant, toute proposition appropriée.
2. Les États membres et la Commission coopèrent pour l'application de la présente directive, notamment en ce qui concerne la collecte des informations nécessaires à l'établissement du rapport visé au paragraphe 1.

#### *Article 12*

##### **Mise en œuvre**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard dix-huit mois après sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. Ils en informent immédiatement la Commission.



Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

### *Article 13*

#### **Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*

*Par le Conseil*  
*Le Président*