

Transport aérien: créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et concurrence (modif. règlement (CEE) n° 95/93)

2001/0140(COD) - 20/06/2001 - Document de base législatif

OBJECTIF : faciliter l'application du règlement 95/93/CEE fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. **CONTENU :** la présente proposition apporte des modifications qui clarifient le texte du règlement de 1993 afin que celui-ci puisse être aisément compris par toutes les parties intéressées et pour qu'il soit appliqué de manière uniforme dans tous les aéroports concernés. Les principales modifications proposées concernent les points suivants : - Le rôle du coordonnateur : la Commission propose que le coordonnateur non seulement puisse remplir ses fonctions de façon indépendante, comme prévu dans le règlement actuel, mais aussi qu'il soit indépendant de facto. Le projet de règlement prévoit une collaboration effective entre toutes les parties intéressées pour ce qui concerne la capacité de l'aéroport et la détermination des paramètres de coordination pour l'attribution des créneaux; - Statut juridique des créneaux horaires : en vue de clarifier le statut juridique des créneaux, le règlement proposé stipule que les créneaux constituent des droits d'accès aux infrastructures aéroportuaires à des heures données de la journée au cours des périodes de planification horaire. Les créneaux ne constituent donc pas des droits de propriété; ils ouvrent simplement aux transporteurs aériens un droit d'usage des installations aéroportuaires pour l'atterrissage et le décollage à des dates et heures précises; - Critères d'attribution des créneaux : le projet de règlement prévoit explicitement la possibilité de reprogrammer les créneaux relevant de droits acquis de façon à permettre aux transporteurs aériens d'améliorer leur programmation sans accumuler de créneaux qu'ils n'ont pas l'intention d'utiliser. En outre, il est proposé de donner aux États membres la possibilité d'exiger que les créneaux soient utilisés avec des aéronefs d'une taille minimale. Étant donné la pression environnementale croissante dans certains grands aéroports communautaires, la proposition prévoit explicitement que les contraintes environnementales sont prises en considération dans le contexte de la détermination des capacités aéroportuaires. Le texte proposé permettra donc l'introduction de règles locales de priorités en matière d'environnement. Le cadre général pour l'attribution initiale des créneaux horaires établi par le projet de règlement confirme une nouvelle fois le principe "on s'en sert ou on le perd". Ce principe impose aux transporteurs aériens des conditions d'utilisation strictes; seuls les transporteurs aériens qui peuvent démontrer qu'ils ont exploité leurs créneaux pendant au moins 80% du temps au cours de la période pour laquelle il leur avaient été attribués, auront droit à la même série de créneaux pour la prochaine période équivalente. - Transferts et échanges : la proposition clarifie la situation en ce qui concerne les transferts unilatéraux de créneaux horaires en faveur d'autres transporteurs aériens. Alors que le règlement autorise le transfert des créneaux d'une société mère à une de ses filiales et/ou dans le cadre de rachat d'entreprise, il interdit expressément toute autre forme de transfert de créneau, notamment la location de créneau entre transporteurs aériens avec ou sans contrepartie monétaire; - Définition des nouveaux arrivants : la définition de l'expression "nouvel arrivant" est élargie pour que seuls les véritables nouveaux arrivants puissent bénéficier du règlement; - Exécution et sanctions : la proposition augmente les responsabilités incombant aux coordonnateurs. Dans ce contexte, il est proposé que, lorsque des transporteurs aériens exploitent régulièrement et volontairement leurs créneaux à des horaires différents de ceux autorisés par le coordonnateur, celui-ci ait la faculté de décider, pour le reste de la saison de planification horaire, de retirer immédiatement la série de créneaux affectés par ce comportement abusif, et pas seulement le créneau directement concerné. En outre, afin d'éviter que des transferts de créneaux n'interviennent sous le couvert d'échanges, il est proposé que les coordonnateurs retirent les créneaux ainsi "échangés" s'ils ne sont pas exploités par les transporteurs aériens comme prévu initialement. Afin de mieux faire face à la saturation et aux retards, il est également proposé que les autorités en gestion du trafic aérien refusent les plans de vols des compagnies aériennes qui prévoient des atterrissages et/ou des décollages sans avoir obtenu les créneaux nécessaires. Enfin, il est proposé d'imposer l'adoption de mesures nationales

prévoyant des amendes et/ou le versement périodique de pénalités pour les transporteurs qui font un mauvais usage de leurs créneaux.