





Informations de base	
<b>2001/0140(COD)</b> COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	Procédure terminée
Transport aérien: créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et concurrence (modif. règlement (CEE) n° 95/93)  <b>Subject</b> 2.60 Concurrence 3.20.01 Transport aérien de personnes et frêt	

Acteurs principaux			
Parlement européen	<b>Commission au fond</b>	<b>Rapporteur(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	STOCKMANN Ulrich (PSE)	11/09/2001
	<b>Commission au fond précédente</b>	<b>Rapporteur(e) précédent(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	STOCKMANN Ulrich (PSE)	11/09/2001
	<b>Commission pour avis précédente</b>	<b>Rapporteur(e) pour avis précédent(e)</b>	<b>Date de nomination</b>
	<b>ECON</b> Economique et monétaire	RIIS-JØRGENSEN Karin (ELDR)	09/10/2001
<b>ENVI</b> Environnement, santé publique, politique des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
Conseil de l'Union européenne	<b>Formation du Conseil</b>	<b>Réunions</b>	<b>Date</b>
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2561	2004-02-19
	Transports, télécommunications et énergie	2551	2003-12-05
	Transports, télécommunications et énergie	2364	2001-06-27
	Transports, télécommunications et énergie	2515	2003-06-05
Commission européenne	<b>DG de la Commission</b>	<b>Commissaire</b>	
	Energie et transports		

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
20/06/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0335 	
27/06/2001	Débat au Conseil		
03/09/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/05/2002	Vote en commission, 1ère lecture		
22/05/2002	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0186/2002	
10/06/2002	Débat en plénière		
11/06/2002	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0293/2002	
07/11/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0623 	
05/06/2003	Débat au Conseil		
19/02/2004	Publication de la position du Conseil	16305/1/2003	Résumé
26/02/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/03/2004	Vote en commission, 2ème lecture		
17/03/2004	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0217/2004	
31/03/2004	Débat en plénière		
01/04/2004	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0265/2004	Résumé
21/04/2004	Signature de l'acte final		
21/04/2004	Fin de la procédure au Parlement		
30/04/2004	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2001/0140(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Règlement
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	RETT/5/19772






Portail de documentation			
Parlement Européen			

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">A5-0186/2002</a>	22/05/2002	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		<a href="#">T5-0293/2002</a> JO C 261 30.10.2003, p. 0030-0116 E	11/06/2002	<a href="#">Résumé</a>
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		<a href="#">A5-0217/2004</a>	17/03/2004	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		<a href="#">T5-0265/2004</a> JO C 103 29.04.2004, p. 0681-0793 E	01/04/2004	<a href="#">Résumé</a>

#### Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	<a href="#">05998/2004</a>	06/02/2004	
Position du Conseil	<a href="#">16305/1/2003</a>	19/02/2004	<a href="#">Résumé</a>

#### Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	 <a href="#">COM(2001)0335</a> JO C 270 25.09.2001, p. 0131 E	20/06/2001	<a href="#">Résumé</a>
Proposition législative modifiée	 <a href="#">COM(2002)0623</a>	07/11/2002	<a href="#">Résumé</a>
Communication de la Commission sur la position du Conseil	 <a href="#">COM(2004)0136</a>	24/02/2004	<a href="#">Résumé</a>
Document de suivi	 <a href="#">COM(2007)0704</a>	15/11/2007	<a href="#">Résumé</a>
Document de suivi	 <a href="#">COM(2008)0227</a>	30/04/2008	<a href="#">Résumé</a>

#### Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0346/2002</a> JO C 125 27.05.2002, p. 0008	20/03/2002	

#### Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	<a href="#">EUR-Lex</a>	

#### Acte final

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

2001/0140(COD) - 24/02/2004 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission estime que les modifications apportées par le Conseil aux propositions initiales et modifiées sont acceptables parce qu'elles vont assurer la réalisation de ses objectifs. Ces modifications portent essentiellement sur les aspects techniques de l'attribution des créneaux. La position commune confirme l'objectif de la proposition de la Commission visant à moderniser les procédures d'attribution des créneaux en clarifiant les termes utilisés dans le règlement, en fixant des normes élevées d'indépendance et de responsabilité du coordonnateur, en assurant que le comité de coordination demeure indépendant de toute partie susceptible d'être concernée en cas de médiation et, enfin, en prévoyant des sanctions en cas d'utilisation abusive de créneaux. Néanmoins, eu égard au fait que le Conseil n'est pas allé aussi loin que le proposait la Commission, notamment sur la question centrale des échanges de créneaux factices et la commercialisation des créneaux, la Commission a fait la déclaration suivante à propos de la position commune: La Commission déplore que le Conseil n'ait pas pu se mettre d'accord sur un renforcement des disciplines pour la distribution des créneaux. C'est pourquoi, elle entend, en 2004, faire une seconde proposition portant spécifiquement sur cet aspect, afin de faciliter l'accès aux aéroports notamment les plus saturés et ainsi favoriser la concurrence ; cette seconde proposition s'appuiera sur l'étude en cours et une large consultation des acteurs concernés.

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

2001/0140(COD) - 11/06/2002

En adoptant le rapport de M. Ulrich STOCKMANN (PSE, D), le Parlement européen a approuvé à une large majorité la proposition de la Commission sous réserve d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Les amendements adoptés visent à renforcer le libellé de la proposition, à préserver la flexibilité et les garanties de planification pour les avions ainsi qu'à clarifier et à renforcer les pouvoirs discrétionnaires des États membres en matière de politique des transports et de l'environnement.

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

2001/0140(COD) - 21/04/2004 - Acte final

OBJECTIF : introduire davantage de clarté et de transparence dans les règles actuelles, notamment par l'élimination des ambiguïtés concernant les principes et les procédures de l'attribution des créneaux horaires, le statut du coordonnateur et l'imposition de sanctions pour prévenir toute utilisation abusive des créneaux horaires qui aggraverait encore les problèmes de capacité en matière de créneaux horaires dans les aéroports communautaires saturés. ACTE LÉGISLATIF : Règlement 793/2004/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement 95/93/CEE du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. CONTENU : le règlement est centré sur l'introduction de procédures transparentes et équitables. Il s'agit notamment de la définition de la notion de capacité en créneaux horaires disponibles pour une attribution, du processus d'attribution et de la surveillance du bon usage des créneaux horaires, ces aspects ayant des effets sur les sanctions et le droit de contester la légalité des décisions des coordonnateurs. L'efficacité d'un tel système est liée au statut du coordonnateur, qui doit être réellement indépendant par rapport aux intérêts établis, et doit disposer des ressources financières nécessaires pour accomplir les tâches que lui impose le règlement. Pour la même raison, le règlement vise à assurer qu'aucune partie ne puisse exercer une influence indue sur le comité de coordination et ses décisions. Comme les nouvelles règles renforcent les fonctions de consultation et de médiation de ce comité, le règlement demande également qu'il y ait une séparation claire des tâches entre le coordonnateur, le comité de coordination et l'État membre, pour éviter tout conflit d'intérêts à tout moment au cours de la procédure d'attribution et de surveillance. Enfin, le texte introduit une série d'améliorations techniques sous la forme de définitions plus claires et de l'introduction de priorités parmi les critères d'attribution des créneaux horaires, d'une manière équilibrée, pour maintenir le niveau de concurrence sans distorsion, tout en conservant le caractère administratif du système actuel. À cette fin, le règlement: - introduit la possibilité pour les transporteurs aériens en place de reprogrammer les créneaux relevant de droits acquis sous certaines conditions; - interdit expressément les échanges de créneaux, en l'absence de tout mécanisme reposant sur le marché transparent et non discriminatoire pour l'accès aux aéroports ; - exige, pour éviter la dégradation des conditions concurrentielles dans les aéroports européens particulièrement saturés, que les créneaux échangés entre transporteurs aériens soient utilisés, de façon à réduire le commerce de créneaux maquillé en échanges. ENTRÉE EN VIGUEUR : 30/07/2004.

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

La Commission européenne a présenté une Communication sur l'application du règlement (CE) n° 793/2004 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté.

Le 23 janvier 2007, la Commission a lancé une consultation destinée à recueillir les remarques des parties intéressées sur le fonctionnement du règlement. L'image qui se dégage des contributions reçues est la suivante:

- les États membres, tout comme d'autres parties intéressées, soulignent que le règlement n'est en vigueur que depuis trois ans et qu'il est donc difficile de repérer des tendances constantes et d'évaluer les incidences de manière fiable ;
- les transporteurs aériens attirent l'attention sur le principal problème qui est le manque de capacité aéroportuaire. Les transporteurs aériens préconisent donc d'accroître la capacité matérielle des aéroports ;
- les aéroports reconnaissent les résultats positifs du règlement mais insistent aussi sur la nécessité de continuer à améliorer l'utilisation des capacités au moyen de règles supplémentaires et de lignes directrices locales ;
- le processus d'attribution des créneaux horaires s'est considérablement amélioré, même s'il est difficile de mesurer son impact sur l'efficacité de l'utilisation des aéroports ;
- l'obligation, pour les États membres, de prévoir des sanctions ou des mesures équivalentes pour faire face à l'utilisation abusive de créneaux horaires a un effet significatif sur le comportement des transporteurs aériens.
- les coordonnateurs de créneaux jugent qu'il est possible d'améliorer le règlement, notamment en ce qui concerne les nouveaux arrivants, les règles locales, ainsi que le rôle et la place du coordonnateur.

**Nouvel arrivant** : la règle du nouvel arrivant, qui, à l'évidence, n'a pas été comprise par un nombre suffisant d'acteurs, semble avoir eu un impact limité sur la concurrence dans les aéroports de la Communauté ainsi que sur l'utilisation optimale des capacités limitées des aéroports, créant une présence négligeable dans les aéroports saturés, ce qui conduit à une série de petites activités qui n'amènent pas une concurrence effective sur le marché.

**Rôle des coordonnateurs** : des préoccupations existent quant à la neutralité et à l'indépendance fonctionnelle du coordonnateur dans les aéroports communautaires coordonnés. Il semble que les dispositions du règlement à ce sujet n'ont pas encore été mises en œuvre de manière unifiée et cohérente dans tous les États membres.

**Processus d'attribution des créneaux horaires** : l'absence de définition commune de la notion d'utilisation efficace de la capacité des aéroports rend difficile l'évaluation des effets du règlement révisé. Les lignes directrices locales peuvent accroître la flexibilité en fonction des circonstances sur place, de manière à assurer une meilleure utilisation des créneaux horaires existants dans les aéroports saturés. Les possibilités d'introduire des lignes directrices locales devraient être élargies, à condition qu'elles restent conformes aux dispositions du règlement.

**Contrôle de l'application de la législation** : les transporteurs se félicitent des progrès significatifs qui ont été accomplis en imposant que des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives, ou des mesures équivalentes, soient appliquées pour prévenir l'utilisation abusive du mécanisme d'attribution des créneaux horaires. Les effets n'en sont toutefois pas quantifiés. L'introduction de sanctions dissuasives ou de mesures équivalentes pour prévenir l'utilisation abusive des créneaux horaires a encouragé une meilleure utilisation des capacités existantes.

**Conclusion** : bien que le règlement ait apporté certaines améliorations dans l'utilisation des capacités aéroportuaires, il n'est pas suffisant pour remédier à la saturation croissante des aéroports de la Communauté. La mise en œuvre des mesures exposées dans la communication de la Commission «Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe», adoptée en janvier 2007 (voir [INI/2007/2092](#)), est nécessaire pour arriver à une meilleure utilisation des capacités limitées des aéroports, moyennant peut-être l'ajout d'une approche plus structurée des régimes d'attribution des créneaux horaires sur une base commerciale.,

La Commission devra désormais se concentrer sur la mise en œuvre adéquate de plusieurs points qui ont posé des difficultés particulières aux parties intéressées. Par ailleurs, elle estime que le règlement existant peut être amélioré au moyen d'un instrument de nature interprétative qui préciserait la portée de certaines dispositions. Enfin, la Commission pourrait envisager un réexamen partiel du texte si cela s'avérait indispensable.

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

2001/0140(COD) - 07/11/2002

La proposition modifiée de la Commission incorpore bon nombre de suggestions et amendements du Parlement européen visant à améliorer et à clarifier le texte actuel de sa proposition: - une large part (19) des amendements proposés sont acceptés tels quels. Ils concernent la définition des termes "nouvel arrivant" et "transporteur aérien", les fonctions du coordonnateur, les fonctions du comité de coordination et la désignation des paramètres de coordination, les critères d'attribution des créneaux. Les délais de traitement des plaintes ont également été raccourcis afin de garantir des solutions rapides dans un temps raisonnable; - certains amendements (4) ne sont acceptables que dans leur principe: ils concernent les considérants du règlement, la définition du terme "nouvel arrivant" et les pouvoirs de la Commission lors de l'examen des cas de circonstances exceptionnels; - certains amendements (5) sont acceptables en partie ou moyennant une reformulation : la proposition devrait indiquer clairement que des règles et des procédures devront être définies pour améliorer la coordination entre les créneaux aéroportuaires et les créneaux de départ à l'avenir. Elle devrait également prévoir que l'analyse de la capacité de l'aéroport est aussi réalisée à la demande du comité de coordination, des transporteurs aériens représentant plus de la moitié des opérations dans un aéroport, de l'entité gestionnaire de l'aéroport, de l'État membre ou de la Commission. La Commission accepte également en partie les amendements concernant : la définition des créneaux horaires; le droit des États membres de limiter l'attribution des créneaux horaires exploités avec des aéronefs d'une taille minimale; les possibilités de reprogrammation de séries de créneaux horaires relevant de "droits acquis"; les règles locales qui sont fixées par le comité de coordination et approuvées par l'État membre concerné (la seule partie acceptable de l'amendement étant la référence aux lignes directrices "au niveau de la Communauté"). En revanche, la

Commission a dû rejeter certaines (18) des modifications proposées, qui concernaient les éléments essentiels proposition et plus précisément : - une approche équilibrée de la proposition : les amendements du Parlement porteraient atteinte à l'approche équilibrée de la proposition, qui garantit que tous les intérêts (compagnies aériennes, aéroports et consommateurs) sont bien pris en compte; - les définitions et la clarté des critères d'attribution des créneaux horaires : les amendements préjugeraient les résultats de l'étude sur la mise en place d'un mécanisme de marché, qui n'a pas encore été réalisée; - le statut du coordonnateur : la Commission rejette la proposition du Parlement de dégager le coordonnateur de toute responsabilité, malgré l'accroissement de ses obligations; - la désignation des aéroports dans le cadre de procédures transparentes et non discriminatoires; - le fonctionnement du comité de coordination; - l'intermodalité et obligations de service public.

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

2001/0140(COD) - 19/02/2004 - Position du Conseil

La position commune - adoptée à la majorité qualifiée, la délégation belge s'abstenant - souscrit à l'objectif fondamental poursuivi par la Commission, à savoir améliorer le fonctionnement technique du système d'attribution des créneaux horaires. À cet égard, la position commune: - comporte des modifications importantes et des ajouts aux définitions en vue de clarifier les termes utilisés dans le règlement; - prévoit de renforcer l'indépendance du coordonnateur des créneaux horaires et du comité de coordination; - prévoit des sanctions lorsque des créneaux sont utilisés de façon inconsidérée. En ce qui concerne les aspects de la proposition de la Commission pouvant avoir des incidences sur les modalités d'accès au marché, le Conseil a accepté certains, mais pas l'ensemble, des changements proposés par la Commission. L'élargissement de la définition de "nouvel arrivant" a été accepté tout comme une disposition accordant un degré de priorité supérieur aux nouveaux arrivants dans le cadre de l'attribution de créneaux horaires du pool. En revanche, d'autres dispositions proposées par la Commission, en particulier concernant les échanges de créneaux horaires et l'interdiction du commerce, n'ont pas été retenues par le Conseil. Le Conseil estime que la question globale de l'accès au marché devrait être examinée dans le contexte plus large d'un réexamen plus minutieux des règles d'attribution des créneaux horaires, qui pourrait, à l'avenir, faire l'objet d'une proposition distincte de la Commission. Le Conseil a dans une large mesure partagé les préoccupations exprimées par le Parlement européen en première lecture. Au total, 32 des 52 amendements proposés par le Parlement ont été acceptés par le Conseil en totalité, en partie ou en principe.

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

2001/0140(COD) - 20/06/2001

**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 avions 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.

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

2001/0140(COD) - 01/04/2004 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a approuvé telle quelle la position commune. L'acte est arrêté conformément à la position commune.

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

2001/0140(COD) - 30/04/2008 - Document de suivi

La Commission a présenté une communication relative à l'application du règlement (CE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, tel que modifié par le règlement (CE) n° 793/2004.

Les changements apportés en 2004 avaient pour but d'utiliser plus efficacement les capacités disponibles en quantité limitée dans les aéroports saturés de la Communauté, sans modifier fondamentalement le système actuel d'attribution des créneaux horaires. À cette fin, le règlement (CE) n° 793/2004 a introduit de nouvelles dispositions relatives à l'accès au marché et aux nouveaux entrants, au contrôle de l'application et à l'indépendance du coordonnateur. L'obligation imposée aux États membres de mettre en place des sanctions en vue de prévenir l'utilisation abusive des créneaux horaires dans les aéroports coordonnés a favorisé une meilleure utilisation des capacités existantes. La procédure d'attribution de créneaux horaires a également été améliorée. Malgré ces nouvelles dispositions, les parties intéressées et les États membres estiment que certaines dispositions ne sont pas encore pleinement mises en œuvre. Le présent rapport de la Commission vient étayer cette conclusion. En effet, plusieurs aspects soulèvent encore des difficultés :

- en dépit de l'obligation incombant aux États membres de garantir l'indépendance fonctionnelle et financière du coordonnateur dans les aéroports coordonnés, il semble que l'application de ces dispositions reste lacunaire dans certains cas ;
- des problèmes importants demeurent dans certains États membres en ce qui concerne la transparence totale des informations détenues par les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires sur les créneaux historiques, demandés, attribués et disponibles ;
- si les lignes directrices locales peuvent permettre d'améliorer l'utilisation des créneaux existants dans les aéroports coordonnés, il convient de s'assurer qu'elles sont conformes au droit communautaire ;
- dans un certain nombre d'aéroports saturés de la Communauté européenne, des transporteurs aériens échangent des créneaux contre de l'argent ou une autre forme de contrepartie. Des doutes ont été formulés quant à la compatibilité de cette pratique avec le règlement ;
- enfin, il existe une nécessité pressante de faire correspondre véritablement les créneaux avec les plans de vol, pour éviter des utilisations abusives des créneaux et garantir la conformité avec le règlement.

L'objet de la présente communication est d'exposer la position de la Commission sur les points énoncés ci-dessus :

**Indépendance du coordonnateur** : la Commission considère que l'indépendance du coordonnateur est une condition essentielle à la bonne exécution des tâches qui lui sont confiées. La séparation fonctionnelle implique, entre autres, que le coordonnateur agisse de manière autonome vis-à-vis de l'organisme gestionnaire de l'aéroport, des prestataires de services ou des compagnies aériennes exploitant des liaisons au départ de l'aéroport en question, ne reçoive pas de consignes de leur part et ne soit pas tenu de leur présenter de rapport. Le système de financement des activités du coordonnateur devrait être conçu de manière à permettre à ce dernier d'être indépendant, sur le plan financier, de toute partie intéressée directement concernée par ses activités ou ayant un intérêt dans ses activités. Le coordonnateur devrait donc tenir des comptabilités séparées et gérer des budgets distincts.

**Nouveaux arrivants** : le règlement prévoit que les créneaux horaires placés dans le pool établi par le coordonnateur sont distribués aux transporteurs aériens demandeurs. 50 % de ces créneaux sont attribués d'abord aux nouveaux arrivants, à moins que les demandes de ceux-ci ne représentent moins de 50 %. La question a été posée de savoir si l'obligation qui incombe au coordonnateur d'attribuer les créneaux placés dans le pool selon une répartition à 50/50 exactement se rapportait uniquement à la première attribution des créneaux du pool environ quatre mois avant le début des saisons d'été et d'hiver à prendre en considération, ou si elle s'appliquait tout au long de la saison de programmation. La Commission est d'avis que les dispositions du règlement devraient être appliquées de manière permanente, c'est-à-dire tout au long de la saison aéronautique.

**Transparence des données relatives aux horaires** : la transparence des données est capitale pour garantir une procédure objective d'attribution des créneaux horaires. Par conséquent, la Commission invite les États membres à s'assurer que les coordonnateurs se conforment pleinement aux dispositions du règlement et à inciter tous les coordonnateurs et les facilitateurs d'horaires à communiquer les informations sur les horaires dont ils disposent à la base de données combinée.

**Lignes directrices locales** : le règlement prévoit que les lignes directrices peuvent tenir compte d'éventuelles considérations environnementales, relatives au bruit notamment. Toutefois, toute restriction d'exploitation reposant sur de telles considérations doit être compatible avec le droit communautaire. La Commission estime notamment que de telles restrictions doivent être conformes au règlement (CEE) n° 2408/92 qui précise, entre autres, que les restrictions ne doivent pas comporter de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens, ni fausser indûment la concurrence entre les transporteurs aériens. Les restrictions d'exploitation ayant pour but de réduire les nuisances sonores doivent également être conformes aux dispositions de la directive 2002/30/CE.

**Échange de créneaux** : l'application du règlement n'a pas encore systématiquement abouti à une utilisation optimale des créneaux. La Commission reconnaît néanmoins que des échanges de créneaux contre de l'argent ou une autre forme de contrepartie, procédé plus communément appelé

«marché secondaire», se font dans plusieurs aéroports saturés. Ce procédé a présenté plusieurs avantages en permettant notamment la création de services supplémentaires sur des routes spécifiques. Étant donné que ces échanges ne sont pas formellement interdits, la Commission n'ouvrira pas de procédures d'infraction à l'encontre des États membres dans lesquels ce type d'échange se fait de façon transparente, dans le respect de toutes les autres dispositions administratives pour l'attribution de créneaux prévues par la législation applicable. Si, pour des raisons touchant à la concurrence, il apparaît nécessaire de réviser la législation en vigueur, la Commission présentera des propositions à cette fin.

**Cohérence entre l'attribution des créneaux et les plans de vol** : l'expérience a montré que les autorités compétentes en matière de gestion du trafic aérien et les coordonnateurs vérifient rarement de manière systématique et harmonisée que les plans de vol correspondent aux créneaux disponibles dans les aéroports, notamment à ceux attribués à l'aviation générale. Conformément au «Plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe», la mesure d'exécution relative à la gestion des courants de trafic aérien, qui doit être adoptée par la Commission en 2008 sur le fondement du règlement (CE) n° 551/2004, définira un mécanisme visant à renforcer la cohérence entre l'attribution des créneaux et les plans de vol.

La Commission continuera à surveiller le fonctionnement du règlement et se concentrera sur la mise en œuvre correcte du règlement par les États membres. Au vu des résultats, la Commission déterminera s'il est nécessaire de présenter une proposition de modification du règlement.