







Procédure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement</p> <p>2011/0391(COD)</p>	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
<p>Attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne</p> <p>Abrogation Règlement (EC) No 793/2004 2001/0140(COD) Abrogation Règlement (EC) No 1554/2003 2001/0140A(COD) Abrogation Règlement (EC) No 894/2002 2002/0013(COD) Abrogation Règlement (EC) No 545/2009 2009/0042(COD)</p> <p>Sujet 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret 3.20.01.01 Sécurité aérienne</p> <p>Priorités législatives Déclaration commune 2022 Déclaration commune 2021</p>	

Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination	
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p> RIQUET Dominique</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> FRANKOWSKI Tomasz</p> <p> AMERIKS Andris</p> <p> CUFFE Ciarán</p> <p> FIDANZA Carlo</p> <p> HAIDER Roman</p>		18/07/2019
	Commission au fond précédente			19/12/2011
	<p>TRAN Transports et tourisme</p>	ALDE UGGIAS Giommaria		
	Commission pour avis précédente			
	<p>JURI Affaires juridiques</p>			
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date	
	Transports, télécommunications et énergie	3196	29/10/2012	

Commission européenne	Transports, télécommunications et énergie	3134	12/12/2011
	DG de la Commission	Commissaire	
Comité économique et social européen	Mobilité et transports	KALLAS Siim	
Comité européen des régions			

Evénements clés			
01/12/2011	Publication de la proposition législative	COM(2011)0827	Résumé
12/12/2011	Débat au Conseil	3134	
13/12/2011	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
29/10/2012	Débat au Conseil	3196	Résumé
06/11/2012	Vote en commission, 1ère lecture		
15/11/2012	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0379/2012	Résumé
11/12/2012	Débat en plénière		
12/12/2012	Résultat du vote au parlement		
12/12/2012	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0495/2012	Résumé
24/09/2019	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
09/10/2019	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 72)		

Informations techniques	
Référence de procédure	2011/0391(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Refonte
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Règlement (EC) No 793/2004 2001/0140(COD) Abrogation Règlement (EC) No 1554/2003 2001/0140A(COD) Abrogation Règlement (EC) No 894/2002 2002/0013(COD) Abrogation Règlement (EC) No 545/2009 2009/0042(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/08024

Portail de documentation	

Document de base législatif		COM(2011)0827	01/12/2011	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2011)1443	01/12/2011	EC	
Document annexé à la procédure		SEC(2011)1444	01/12/2011	EC	
Projet de rapport de la commission		PE491.255	19/06/2012	EP	
Amendements déposés en commission		PE496.307	17/09/2012	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0379/2012	15/11/2012	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0495/2012	12/12/2012	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2013)111	13/02/2013	EC	

Informations complémentaires	
Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne

OBJECTIF : réviser le règlement (CEE) n° 95/93 sur les créneaux horaires sur les créneaux horaires pour : i) garantir une attribution et une utilisation optimales des créneaux aéroportuaires dans les aéroports encombrés ; ii) renforcer les mécanismes d'attribution et d'utilisation des créneaux horaires et garantir leur application effective; et iii) favoriser une concurrence loyale et stimuler la compétitivité entre les opérateurs.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la mise en œuvre du règlement sur les créneaux horaires a considérablement amélioré l'attribution des créneaux dans les aéroports européens encombrés, du point de vue de la neutralité et de la transparence de la procédure; elle a ainsi grandement contribué à la création du marché intérieur de l'aviation. Cependant, la concurrence est aujourd'hui bien plus vive. Depuis 1992, le nombre de liaisons intra-UE a plus que doublé et les vols long-courriers au départ des aéroports européens ont augmenté de 150%. En 1992, seulement 93 liaisons en Europe étaient exploitées par plus de deux compagnies aériennes. Ces liaisons étaient au nombre de 479 en 2010. Le système d'attribution des créneaux horaires institué en 1993 n'assure pas l'attribution et l'utilisation optimales des créneaux et donc de la capacité aéroportuaire.

Comme l'ont mis en évidence Eurocontrol et ACI (Airport Council International Europe), l'un des défis majeurs auxquels l'Europe est confrontée est la saturation des aéroports. Selon les prévisions à long terme Eurocontrol publiées en décembre 2010, même une fois prises en compte les améliorations des infrastructures prévues à ce jour, 10% au moins de la demande de transport aérien ne sera pas satisfaite en 2030 en raison d'une insuffisance de capacité. Par conséquent, il est nécessaire de réviser le règlement sur les créneaux horaires pour déterminer dans quelle mesure il est possible de l'améliorer en vue de faire correspondre la capacité avec la demande de transport aérien dans tous les secteurs (vols long-courriers, liaisons régionales, transport de fret, etc.).

Cette initiative est l'une des actions requises pour la mise en place de l'Espace européen unique des transports décrit dans le livre blanc de la Commission intitulé «[Feuille de route pour un espace européen unique des transports Vers un système de transport compétitif et économe en ressources](#)». Elle fait également partie de l'ensemble de mesures du «paquet aéroports», qualifié d'initiative stratégique dans le programme de travail 2011 de la Commission en vue d'exploiter le potentiel de croissance du marché unique.

ANALYSE D'IMPACT : trois paquets de mesures ont été envisagés :

- le premier paquet comprend des mesures visant à améliorer l'efficacité de l'attribution et de l'utilisation des créneaux, sans modifier la nature administrative du système ;
- le deuxième paquet intègre les éléments du premier paquet mais en ajoutant plusieurs éléments, y compris des mécanismes fondés sur le marché (il prévoit explicitement la possibilité d'établir un marché secondaire des créneaux à travers l'UE). Il comporte également plusieurs propositions favorisant la concurrence, comme la révision de la règle relative aux nouveaux arrivants et la définition de critères un peu plus stricts pour l'octroi d'une priorité pour l'attribution d'un créneau pour la saison suivante («droit acquis») ;
- le troisième paquet comprend tous les éléments du second paquet mais développe davantage le mécanisme fondé sur le marché en prévoyant le retrait des créneaux relevant de «droits acquis» ou «créneaux historiques» et leur mise aux enchères.

La Commission recommande de mettre en œuvre le deuxième de ces paquets car ses bénéfices seraient considérablement plus importants que les coûts engendrés. Pour la période 2012-2025, ce paquet devrait permettre une augmentation annuelle moyenne de 1,6% (soit 23,8 millions) du nombre de passagers transportés, un bénéfice économique net de 5,3 milliards EUR, ainsi qu'une augmentation significative de l'emploi (jusqu'à 62.000 emplois à temps plein).

BASE JURIDIQUE : Article 100, paragraphe 2 du TFUE.

CONTENU : les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

1) Introduction de la possibilité de recourir au commerce secondaire des créneaux horaires et renforcement de la concurrence :

- afin d'encourager une plus grande mobilité des créneaux horaires, la proposition autorise expressément les compagnies à acheter et vendre des créneaux ;
- il est également proposé d'élargir la définition du nouvel arrivant dans un aéroport pour faciliter l'essor des concurrents sérieux et réduire la segmentation des programmes d'exploitation qui se produit lorsque des créneaux sont alloués à un plus grand nombre de compagnies, qui ne sont pas en mesure de les utiliser de manière à contrer durablement les transporteurs dominants.

2) Renforcer la transparence de la procédure d'attribution des créneaux et l'indépendance des coordonnateurs de créneaux : la proposition :

- comporte plusieurs dispositions visant à garantir que la procédure d'attribution des créneaux se déroule avec un degré de transparence suffisant ;
- permettra de définir des critères plus stricts pour l'indépendance des coordonnateurs à l'égard de toute partie intéressée ;
- préconise un renforcement de la coopération entre les coordonnateurs par la mise au point, dans un premier temps, de projets communs concernant, par exemple, le développement de logiciels communs d'attribution des créneaux horaires, voire le regroupement des activités de coordination pour des aéroports situés dans différents États membres.

En fonction des progrès réalisés, la Commission pourrait proposer à terme la création d'un coordonnateur européen responsable de l'attribution des créneaux horaires dans l'ensemble des aéroports de l'Union.

3) Intégrer le régime d'attribution des créneaux à la réforme du système européen de gestion du trafic aérien (Ciel unique européen) : la proposition a pour objet d'aider notamment au renforcement de la gestion du réseau de transport aérien au niveau européen en associant le responsable du réseau européen à la procédure d'attribution des créneaux :

- la Commission pourra demander qu'une analyse de la capacité d'un aéroport soit effectuée, dans le cas où le responsable de réseau le juge nécessaire pour garantir la cohérence avec le programme d'exploitation de l'aéroport. Cette analyse devrait être effectuée conformément aux normes approuvées au niveau européen ;
- la Commission pourra faire des recommandations à l'État membre concernant l'évaluation des capacités si le gestionnaire du réseau estime que les besoins du fonctionnement du réseau européen ne sont pas pleinement pris en compte ;
- une nouvelle catégorie d'aéroport est introduite: l'«aéroport faisant partie du réseau». Les aéroports de ce type ne sont pas coordonnés, mais ils sont considérés comme étant importants car ils pourraient offrir des solutions de secours en cas de perturbation du réseau. Ainsi, la proposition prévoit que des informations sur les opérations à ces aéroports seront recueillies par les coordonnateurs.

4) Modification de la «règle des 80-20» et de la définition de la série de créneaux et recours au système de redevances aéroportuaires en vue de décourager la remise tardive de créneaux horaires au pool :

- pour qu'une compagnie aérienne se voie accorder une priorité pour l'attribution d'un créneau durant la saison aéronautique correspondante suivante, elle devra avoir utilisé au moins 85% de la série de créneaux horaires attribuée (au lieu de 80% actuellement) ;
- la longueur minimale d'une série (c'est-à-dire le nombre minimal de créneaux hebdomadaires requis pour qu'une priorité d'attribution soit accordée pour la saison correspondante suivante) serait portée de 5 à 15 pour la saison aéronautique d'été et à 10 pour la saison aéronautique d'hiver ; des exceptions sont prévues pour certains types de trafic (charter) en vue de prendre en compte les caractéristiques des aéroports régionaux ;
- enfin, pour garantir que des créneaux réservés avant le début d'une saison aéronautique sont effectivement exploités conformément au programme d'une compagnie aérienne, la proposition autoriserait les aéroports à utiliser le système de redevances aéroportuaires en vue de dissuader les transporteurs de rendre tardivement les créneaux horaires au pool.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'UE.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur une refonte du règlement de 1993 relatif à l'attribution des créneaux horaires de décollage et d'atterrissage dans les aéroports de l'UE confrontés à des problèmes de capacité. Afin d'optimiser le système d'attribution, dans un contexte de saturation croissante des aéroports, le nouveau projet de règlement :

- permet aux compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires (marché secondaire) ;
- introduit la possibilité d'imposer des redevances en cas de remise tardive de créneaux horaires au pool ;
- renforce l'indépendance des coordonnateurs de créneaux horaires ainsi que la coopération entre eux ;
- prévoit que le gestionnaire du réseau du Ciel unique européen sera associé au processus d'attribution, de manière à prendre en compte l'incidence que l'attribution d'une capacité dans un aéroport donné peut avoir sur l'ensemble du réseau de trafic aérien européen.

La principale question qui restait en suspens concernait la possibilité pour les compagnies aériennes de vendre et d'acheter des créneaux horaires. Certaines délégations ont demandé l'introduction de mesures de sauvegarde car elles s'inquiétaient de l'incidence négative qu'un marché secondaire pourrait avoir sur les vols régionaux, économiquement moins rentables, ou du risque de spéculation sur les créneaux échangés. Par contre, d'autres délégations, ainsi que la Commission, ont souligné la nécessité d'une application uniforme du système, mettant en garde contre le risque d'une fragmentation du marché.

Le compromis intervenu lors de la session du Conseil permet aux États membres d'appliquer des restrictions temporaires si un problème important et démontrable se pose à propos du marché secondaire. Ces restrictions doivent être transparentes, non discriminatoires et proportionnées et elles doivent être notifiées, assorties de leur motivation, à la Commission, qui a le droit de s'y opposer. Les États membres seront tenus de se conformer à la décision de la Commission, qui doit également être motivée.

En outre, toujours dans le cadre du système de marché secondaire, les conditions ont été allégées en ce qui concerne l'utilisation de créneaux horaires reprogrammés reçus après un échange de créneaux nouvellement acquis, ce qui n'est autorisé qu'afin d'améliorer la planification des créneaux horaires pour les services concernés. Il a été décidé que ces créneaux reprogrammés ne doivent pas être nécessairement exploités pendant toute une période de planification horaire.

Le compromis intervenu comporte également une série de modifications à d'autres parties du projet de règlement, à savoir:

- au cas où le retrait de créneaux à la suite d'abus serait une mesure disproportionnée, le coordonnateur aura la possibilité de recommander plutôt l'application de sanctions ;
- les dispositions relatives à l'annulation de créneaux horaires pour cause de jour férié ont été supprimées car elles étaient jugées superflues;
- de légères modifications ont aussi été apportées aux dispositions concernant la coordination d'urgence, l'accès à la base de données du coordonnateur, les informations que les transporteurs aériens sont tenus de fournir et celles que le coordonnateur doit communiquer à l'entité gestionnaire de l'aéroport.

Pour ce qui est des modifications que la Commission propose d'apporter aux actuelles conditions d'octroi d'une priorité pour l'attribution des créneaux aux transporteurs qui bénéficiaient déjà de ces créneaux durant la saison de programmation précédente (créneaux historiques), la Commission a soumis une nouvelle fois sa proposition prévoyant, pour qu'une priorité d'attribution soit accordée, qu'un transporteur doit avoir effectivement exploité au minimum 85% des créneaux horaires qui lui ont été attribués (contre 80% précédemment) et que la longueur minimale d'une série (créneaux demandés pour la même heure le même jour de la semaine) soit portée de 5 à 15 pour la saison aéronautique d'été et à 10 pour la saison aéronautique d'hiver.

La plupart des États membres préfèrent au contraire conserver le système actuel et rappellent la nécessité pour les compagnies aériennes de disposer d'une certaine marge de manœuvre, notamment afin d'éviter que des vols vides ne soient exploités simplement pour conserver un droit sur un créneau horaire. Cependant, il sera possible de relever le nombre minimal de créneaux requis dans le cadre des lignes directrices locales.

Le Parlement européen, dont l'approbation est également requise pour l'adoption de ce règlement, n'a pas encore arrêté sa position sur la proposition.

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Giommaria UGGIAS (ALDE, IT) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte).

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Indépendance des coordonnateurs : les amendements visent à garantir l'indépendance et la neutralité du rôle des coordonnateurs, dont les fonctions consistent à attribuer les créneaux horaires d'une manière équitable et non discriminatoire, notamment en assurant une présence plus équilibrée des parties concernées au sein du comité de coordination.

Les députés demandent que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soit tenu de présenter, chaque année, une déclaration d'intérêts financiers. De plus, la composition des organes de direction ou de surveillance du coordonnateur devrait être indépendante des intérêts directs de l'entité gestionnaire de l'aéroport, des compagnies utilisant ledit aéroport et de toute autre entité représentant un usager ou un prestataire de services. Les représentants de telles organisations pourraient appartenir auxdits organes de direction ou de surveillance, à condition que leur sein, la distribution des droits de vote reste équilibrée.

Le rapport insiste également :

- sur la nécessité que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soit une personne physique ou juridique, qu'il n'ait pas été employé ni n'ait collaboré de façon continue avec l'entité de gestion de l'aéroport, avec des prestataires de services, avec des compagnies aériennes exploitant des liaisons avec l'aéroport concerné et ce, pendant les deux années ayant précédé sa nomination et les deux années suivant la fin de ses fonctions en tant que coordonnateur ou facilitateur d'horaires ;
- sur le fait que le système de financement des activités du coordonnateur et du facilitateur d'horaires soit à même de garantir son indépendance.

Les députés demandent également que le financement de la coordination soit assuré par tous les transporteurs aériens qui opèrent dans les aéroports coordonnés et à facilitation d'horaires et par ces aéroports. Une procédure de consultation des parties intéressées, prévoyant la possibilité de recours, serait mise en place par les États membres de façon à garantir une tarification transparente, non discriminatoire et corrélée au service fourni par le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires. La perception de la contribution des transporteurs aériens serait à la charge des aéroports concernés qui la reverseraient au coordonnateur ou au facilitateur d'horaires.

Le coordonnateur et le facilitateur d'horaires devraient soumettre aux États membres concernés, à la Commission et à toutes les parties engagées dans leur financement un rapport financier annuel distinct faisant état, de manière détaillée, des entrées et des sorties en rapport avec leur activité.

Taux d'utilisation des créneaux : la proposition prévoit que les droits acquis en raison d'une utilisation préalable sont accordés au transporteur aérien concerné pour l'attribution de la même série lors de la période suivante de planification horaire équivalente si le transporteur aérien démontre qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question pendant au moins 85% du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée.

Les députés estiment que le relèvement du taux d'utilisation de la série de créneaux à 85% semble excessif et peu approprié pour répondre aux difficultés de congestion. Ce taux conduirait par ailleurs les transporteurs à voler à vide pour ne pas perdre leur série, ce qui ne répond nullement aux impératifs de prise en compte de l'impact environnemental de ce mode de transport. En conséquence, le rapport préconise de maintenir un ratio 80/20 pour le taux d'utilisation des séries.

Sanctions financières effectives : l'organisme de gestion d'un aéroport coordonné devrait appliquer des sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives pour compenser la restitution de créneaux après les dates de référence historiques convenues pour la saison d'été ou d'hiver suivantes, respectivement, ou la conservation de créneaux non utilisés dans le but de dissuader les transporteurs aériens de restituer en retard les créneaux, et de les rendre redevables du fait de disposer d'infrastructures aéroportuaires réservées qu'ils n'utilisent pas. Le rapport énonce une série de principes à respecter à ces égards.

Revenus générés par le commerce des créneaux : les députés demandent que les États membres puissent adopter des mesures visant à allouer une partie des ressources générées par le commerce des créneaux horaires à un fonds pour soutenir les coûts liés au développement des infrastructures aéroportuaires et à l'optimisation des services connexes.

En toutes circonstances, la gestion du fonds devrait garantir le respect des principes de séparation comptable visant à permettre l'identification des ressources monétaires à allouer à chaque aéroport dans les limites des ressources du fonds. Les recettes générées par le commerce des créneaux dans un aéroport seraient réinvesties dans le même aéroport.

Marché secondaire des créneaux horaires : la Commission devrait surveiller les marchés secondaires des créneaux sur la base des données communiquées par les coordonnateurs et rendre compte des tendances pertinentes, notamment celles liées à la qualité de la desserte régionale et intra-Union, dans son analyse annuelle des marchés des transports aériens.

Attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne

Le Parlement européen a adopté par 565 voix pour, 69 voix et 26 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (refonte).

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit :

Définition du «créneau horaire» : dans un nouveau considérant, le Parlement souligne que l'évolution de la doctrine et de la jurisprudence n'a pas abouti, jusqu'à présent, à l'élaboration complète de la notion juridique de créneau aéroportuaire. Les députés jugent donc nécessaire de pouvoir avancer, dès à présent, l'hypothèse que l'utilisation d'un créneau horaire à des fins d'intérêt public peut servir de critère d'orientation dans la perspective d'une qualification juridique du créneau horaire. C'est pourquoi ils estiment souhaitable de formuler une définition du créneau horaire qui consacre sa vocation à être objet de droit et qui en régleme la concession.

Le texte amendé clarifie que les créneaux aéroportuaires sont des biens immatériels d'intérêt public dont l'utilisation est régie par les conditions fixées dans le règlement. Ils devraient donc être attribués par les coordonnateurs d'aéroport dans un souci de transparence maximale, dans l'intérêt des États membres, des citoyens transportés, des gestionnaires d'aéroport et des transporteurs aériens.

La définition de «série de créneaux horaires» est amendée de manière à préciser qu'il s'agit au moins de cinq créneaux horaires qui ont été demandés à la même heure le même jour de la semaine, régulièrement, durant la même période de planification et attribués par le coordonnateur sur cette base ou, si cela n'est pas possible, attribués approximativement à la même heure, sauf s'il en a été convenu autrement par une règle locale dans les conditions visées au règlement.

Indépendance des coordonnateurs : les amendements visent à garantir l'indépendance et la neutralité du rôle des coordonnateurs, dont les fonctions consistent à attribuer les créneaux horaires d'une manière équitable et non discriminatoire, notamment en assurant une présence plus équilibrée des parties concernées au sein du comité de coordination.

Le Parlement demande que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soit tenu de présenter, chaque année, une déclaration d'intérêts financiers. De plus, la composition des organes de direction ou de surveillance du coordonnateur devrait être indépendante des intérêts directs de l'entité gestionnaire de l'aéroport, des compagnies utilisant ledit aéroport et de toute autre entité représentant un usager ou un prestataire de services. Les représentants de telles organisations pourraient appartenir auxdits organes de direction ou de surveillance, à condition que leur sein, la distribution des droits de vote reste équilibrée.

Les députés insistent :

- sur la nécessité que le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires soit une personne physique ou juridique, qu'il n'ait pas été employé ni n'ait collaboré de façon continue avec l'entité de gestion de l'aéroport, avec des prestataires de services, avec des compagnies aériennes exploitant des liaisons avec l'aéroport concerné et ce, pendant les deux années ayant précédé sa nomination et les deux années suivant la fin de ses fonctions en tant que coordonnateur ou facilitateur d'horaires ;
- sur le fait que le système de financement des activités du coordonnateur et du facilitateur d'horaires soit à même de garantir son indépendance.

Le Parlement demande également que le financement de la coordination soit assuré par tous les transporteurs aériens qui opèrent dans les aéroports coordonnés et à facilitation d'horaires et par ces aéroports. Une procédure de consultation des parties intéressées, prévoyant la possibilité de recours, serait mise en place par les États membres de façon à garantir une tarification transparente, non discriminatoire et corrélée au service fourni par le coordonnateur ou le facilitateur d'horaires. La perception de la contribution des transporteurs aériens serait à la charge des aéroports concernés qui la reverseraient au coordonnateur ou au facilitateur d'horaires.

Le coordonnateur et le facilitateur d'horaires devraient soumettre aux États membres concernés, à la Commission et à toutes les parties engagées dans leur financement un rapport financier annuel distinct faisant état, de manière détaillée, des entrées et des sorties en rapport avec leur activité.

Le coordonnateur devrait en outre tenir à jour, pour chaque aéroport dont il est nommé responsable, une base de données électronique, d'accès gratuit pour toutes les parties concernées sur demande, y compris le Parlement européen, contenant les informations sur les créneaux horaires.

Règles locales : le texte amendé précise que ces règles concernent l'attribution et le suivi des créneaux horaires. Elles ne pourront être appliquées que lorsqu'il est prouvé qu'un aéroport atteint un degré de saturation alarmant et que des améliorations peuvent donc être apportées au niveau de la performance ou du volume de trafic par une réglementation locale. Ces règles locales devraient être transparentes

et non discriminatoires et devraient être adoptées au sein du comité de coordination visé au règlement.

Taux d'utilisation des créneaux : la proposition de la Commission prévoit que les droits acquis en raison d'une utilisation préalable sont accordés au transporteur aérien concerné pour l'attribution de la même série lors de la période suivante de planification horaire équivalente si le transporteur aérien démontre qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question pendant au moins 85% du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée.

Le Parlement s'oppose au relèvement du taux d'utilisation de la série de créneaux à 85% et préconise de maintenir un ratio 80/20% pour le taux d'utilisation des séries.

Les députés proposent que les créneaux soient remis dans le pool lorsqu'ils n'ont pas été utilisés à l'expiration d'une période de six mois au maximum. Lorsqu'une liaison ne remplit plus les exigences relatives aux réservations de créneaux en vertu d'obligations de service public, les créneaux devraient être soit réservés pour une autre liaison visée par des obligations de service public soit laissés au transporteur aérien qui les utilisait si les exigences du règlement sont respectées pour les séries concernées.

Sanctions financières effectives : l'organisme de gestion d'un aéroport coordonné devrait appliquer des sanctions financières effectives, proportionnées et dissuasives pour compenser la restitution de créneaux après les dates de référence historiques convenues pour la saison d'été ou d'hiver suivantes, respectivement, ou la conservation de créneaux non utilisés dans le but de dissuader les transporteurs aériens de restituer en retard les créneaux, et de les rendre redevables du fait de disposer d'infrastructures aéroportuaires réservées qu'ils n'utilisent pas. La résolution énonce une série de principes à respecter à ces égards. Le régime de sanctions devrait par exemple être neutre du point de vue des recettes pour l'entité gestionnaire d'un aéroport et viser uniquement à accroître l'efficacité de l'allocation des créneaux horaires.

Les États membres devraient mettre en place ces sanctions au plus tard un an après l'adoption du règlement et en informer la Commission. Lorsqu'une sanction financière s'impose, elle devrait s'appliquer à chaque manquement commis par un transporteur aérien et avoir une valeur minimale prédéterminée, fixée par l'État membre concerné. Le coordonnateur devrait être informé de l'imposition de ces sanctions et publier les décisions visant à imposer des sanctions financières.

Revenus générés par le commerce des créneaux : le Parlement demande que les États membres puissent adopter des mesures visant à allouer une partie des ressources générées par le commerce des créneaux horaires à un fonds pour soutenir les coûts liés au développement des infrastructures aéroportuaires et à l'optimisation des services connexes.

En toutes circonstances, la gestion du fonds devrait garantir le respect des principes de séparation comptable visant à permettre l'identification des ressources monétaires à allouer à chaque aéroport dans les limites des ressources du fonds. Les recettes générées par le commerce des créneaux dans un aéroport seraient réinvesties dans le même aéroport.

Marché secondaire des créneaux horaires : afin d'augmenter la capacité aéroportuaire, le Parlement estime que le règlement doit prévoir la possibilité, pour les États membres, d'utiliser les revenus issus de la vente de créneaux horaires sur le marché secondaire en vue d'optimiser le trafic aérien et de développer de nouvelles infrastructures.

La Commission devrait surveiller les marchés secondaires des créneaux sur la base des données communiquées par les coordonnateurs et rendre compte des tendances pertinentes, notamment celles liées à la qualité de la desserte régionale et intra-Union, dans son analyse annuelle des marchés des transports aériens.