

Les mesures exposées dans le tableau ont pour objet de réduire considérablement les effets anti-concurrentiels de l'ancienne structure d'entente bilatérale qui régissait le secteur du transport aérien de la CE. Le recours à des critères fondés sur les coûts pour l'autorisation des tarifs et l'établissement du système de zone de tarif automatique devrait fournir aux lignes aériennes de la CE plus de souplesse pour fonder les tarifs aériens sur leurs coûts réels d'exploitation ainsi que sur la demande de consommation des différentes catégories de transport aérien. En outre, l'assouplissement des restrictions de capacité et d'entrée devrait donner plus de chances à des lignes aériennes plus efficaces de profiter de prix concurrentiels en leur permettant d'élargir leur capacité relative aux itinéraires. L'ouverture des droits de la cinquième liberté devrait aider les lignes aériennes de la CE à augmenter leur efficacité en leur permettant de combiner plus efficacement le service à l'intention de plus de deux pays de la Communauté.

Les deux premiers trains de mesures de réforme du transport aérien ont toutefois laissé en place un certain nombre d'obstacles majeurs à l'exploitation concurrentielle et efficace des lignes aériennes dans la CE. Les lignes aériennes sont encore tenues d'obtenir l'approbation des deux États membres à l'égard d'un itinéraire lorsqu'elles désirent établir des grilles tarifaires à d'autres niveaux que ceux du système de zone tarifaire. En outre, les mesures adoptées ne comprenaient pas les "droits de cabotage" (c'est-à-dire les droits qui permettent à une ligne aérienne d'un État membre de transporter des passagers entre deux points à l'intérieur d'un deuxième État membre). Les dispositions relatives à ces questions ont d'abord été proposées parmi le deuxième train de mesures de réforme des règlements d'application du transport aérien. Elles ont toutefois été retirées en raison des vives objections soulevées par certains pays de la CE qui craignaient qu'elles allaient mettre en danger les intérêts de leurs lignes aériennes nationales.⁷² Une autre question qui n'a pas été résolue est la méthode de répartition des créneaux dans les aéroports de la Communauté. Il s'agit potentiellement d'un obstacle majeur à la concurrence puisqu'il peut empêcher les lignes aériennes d'avoir accès aux installations nécessaires pour offrir de nouveaux itinéraires. Compte tenu de ces obstacles et de ceux qui s'opposent encore à la concurrence dans le secteur du transport aérien de la CE, la Commission de la CE a l'intention de présenter un troisième train de mesures afin de libéraliser encore plus le transport aérien dans la CE après 1993.⁷³