

Bruxelles, le 5.5.2020
COM(2020) 178 final/2

2020/0069 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects COM(2020) 178 final of 29.04.2020.

Concerns all language versions except the original version (English).

Withdrawal of the marking.

The text shall read as follows :

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil
établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la
Communauté compte tenu de la pandémie de COVID-19**

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La pandémie de COVID-19 provoque un ralentissement économique majeur, qui s'explique par une forte baisse de la demande et par les mesures de confinement mises en place par les pouvoirs publics. Elle a de lourdes répercussions négatives dans l'Union européenne et dans le monde entier. La gravité des conséquences dépendra à la fois de la durée de la pandémie de COVID-19 et des mesures de soutien et de relance prises aux niveaux européen et national. Plus précisément, cette pandémie a des répercussions sans précédent sur le secteur de l'aviation. Si rien n'est fait, la crise de liquidité dans ce secteur pourra entraîner des faillites d'ici quelques mois.

Le secteur de l'aviation, qui revêt une importance stratégique pour l'Union européenne, apporte une contribution essentielle à l'économie européenne dans son ensemble et à l'emploi. En 2016, par exemple, le secteur de l'aviation a soutenu 9,4 millions d'emplois dans l'UE et a contribué pour plus de 624 milliards d'euros au PIB de l'UE. Il participe également au succès des PME et du tourisme¹. Chaque euro dépensé dans le secteur de l'aviation génère 3 euros pour l'ensemble de l'économie; et pour chaque nouvel emploi créé dans le secteur de l'aviation, trois emplois sont créés dans d'autres secteurs².

Étant donné la contribution importante du secteur de l'aviation à la croissance économique et à l'emploi, l'impact de la pandémie de COVID-19 sur ce secteur peut avoir des conséquences plus vastes sur l'économie de l'UE, ainsi que sur la connectivité, le commerce, le caractère abordable des voyages et l'offre de voyages, dont les effets seront perceptibles pendant longtemps.

La baisse de la demande, la fermeture des frontières et les restrictions temporaires applicables aux liaisons aériennes au sein de l'UE et entre l'UE et les grands marchés internationaux signifient que le transport aérien de passagers devrait continuer à reculer sensiblement. Au début du mois d'avril, le nombre de vols sur l'ensemble du réseau européen avait chuté de plus de 90 % par rapport à la même période en 2019³. En mars, pour les vols intra-UE uniquement, le nombre d'annulations de billets d'avion a dépassé d'environ 4,5 millions le nombre de nouvelles réservations⁴. La demande de transport aérien de passagers pour l'ensemble de l'année 2020 devrait enregistrer une baisse comprise entre 35 % et 46 % par rapport au niveau de 2019⁵.

Afin d'atténuer l'impact de cette pandémie, il est nécessaire de se doter d'une stratégie de riposte ambitieuse et coordonnée. Dans la mesure où la contribution de l'aviation aux performances d'ensemble de l'économie de l'UE et son poids global revêtent une telle importance, il est primordial que l'UE prenne des mesures pour soutenir le secteur de l'aviation de l'UE. Le présent règlement vise à modifier temporairement plusieurs dispositions de la législation en vigueur en matière d'aviation afin de permettre à la Commission et aux autorités nationales de remédier plus facilement à un certain nombre de conséquences négatives de la pandémie de COVID-19 et d'atténuer ses incidences sur le

¹ Source: ATAG – Aviation: Benefits Beyond Borders («L'aviation: des avantages au-delà des frontières»), rapport 2018.

² Source: ACI.

³ Source: Eurocontrol.

⁴ Source: Global Distribution Systems.

⁵ Source: ACI/IATA.

secteur de l'aviation pendant la durée de la crise. Ces mesures temporaires visent notamment à: 1) modifier les règles relatives aux licences des transporteurs aériens en cas de problèmes financiers liés à la pandémie de COVID-19; 2) simplifier les procédures applicables à l'imposition de restrictions des droits de trafic; 3) améliorer l'efficacité de la passation des contrats d'assistance en escale; et 4) autoriser la prolongation des contrats d'assistance en escale jusqu'au 31 décembre 2021.

1.1. Modification des règles relatives aux licences des transporteurs aériens énoncées dans le règlement (CE) n° 1008/2008⁶

Conformément au règlement (CE) n° 1008/2008, les États membres doivent suspendre ou retirer la licence d'exploitation de tout transporteur aérien susceptible de ne pas être à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles au cours des douze prochains mois. En revanche, les autorités peuvent délivrer une licence temporaire aux compagnies aériennes concernées. Une licence temporaire vise à permettre à la compagnie aérienne de restructurer et de poursuivre ses activités, à condition que la sécurité ne soit pas compromise. L'expérience a toutefois montré que l'octroi d'une licence temporaire envoie aussi un signal très négatif au marché quant à la capacité d'une compagnie aérienne à survivre, ce qui accentue ses problèmes financiers, notamment en matière de trésorerie. De nombreuses compagnies aériennes, qui étaient en bonne santé financière avant la crise, finiront probablement par se trouver dans une situation où leurs problèmes de liquidités engendreront la nécessité juridique de suspendre leur licence d'exploitation, de la retirer ou de la remplacer par une licence temporaire. Dans le contexte de la crise actuelle, cela peut créer une charge administrative inutile, sans pour autant apporter des bénéfices clairs pour l'économie ou la sécurité.

Il est donc proposé de suspendre temporairement cette obligation formelle incombant aux États membres, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril, tout en maintenant leur obligation de surveiller la capacité financière de leurs transporteurs afin de protéger les passagers des risques indus en matière de sécurité et d'être en mesure de fournir des informations utiles aux autorités de sécurité.

1.2. Modification des règles relatives aux mesures d'urgence énoncées dans le règlement (CE) n° 1008/2008

En vertu de l'article 21 du règlement (CE) n° 1008/2008, un État membre peut refuser, limiter ou soumettre à des conditions l'exercice des droits de trafic pour faire face à des problèmes inopinés de court terme résultant de circonstances imprévisibles et inévitables. Afin de garantir que ces mesures respectent les principes de proportionnalité et de transparence et sont fondées sur des critères objectifs et non discriminatoires, la Commission et les autres États membres devraient être informés sans retard de ces mesures accompagnées d'une justification adéquate. Par ailleurs, si les problèmes nécessitant de telles mesures continuent de se poser pendant plus de quatorze jours, l'État membre doit en informer la Commission et les autres États membres et peut, avec l'accord de la Commission, prolonger les mesures prises pendant des périodes de quatorze jours au plus.

L'accord de la Commission pour la deuxième période de quatorze jours et, en principe, pour toute période supplémentaire de quatorze jours fait l'objet d'une décision de la Commission. Cette disposition a été conçue pour permettre de faire face à des situations de court terme. Or,

⁶ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

il peut déjà être constaté qu'elle n'est pas adaptée à la pandémie de COVID-19 qui devrait durer plusieurs mois, faisant ainsi peser une charge administrative inutile sur la Commission et les États membres. L'article 21, qui s'applique aux «problèmes de court terme», n'est manifestement pas adapté à la crise actuelle.

Il y a donc lieu de prévoir une dérogation temporaire aux exigences procédurales de l'article 21. La dérogation établit de manière explicite qu'un État membre peut temporairement maintenir une mesure d'urgence justifiée et proportionnée pendant une période supérieure à quatorze jours, mais limitée à la durée des risques pour la santé publique clairement liés à la pandémie de COVID-19. À la demande de tout État membre impliqué ou de sa propre initiative, la Commission peut suspendre l'application de ces mesures si elles ne satisfont pas aux exigences de l'article 21, paragraphe 1, ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit de l'Union. À cet effet, les États membres sont tenus d'informer la Commission de tout changement dans la durée et la portée des mesures d'urgence qu'ils auront prises.

1.3. Prolongation de la période durant laquelle les prestataires de services d'assistance en escale peuvent exercer leurs activités dans les aéroports de l'Union en vertu de la directive 96/67/CE⁷

Pour faire face à cette baisse d'activité soudaine et sans précédent, et pour aider les entreprises d'assistance en escale à avoir accès aux ressources nécessaires pour couvrir leurs coûts fixes à court terme, lesquels, depuis mars 2020, se révèlent nettement plus élevés que leurs recettes, certains États membres garantissent les prêts que les entreprises peuvent demander aux organismes bancaires afin de rétablir un socle de liquidités minimal.

Toutefois, les garanties de prêts bancaires accordées aux entreprises impliquent l'examen d'une série de critères visant à évaluer la viabilité de l'entreprise qui sollicite un prêt. Or, les entreprises actives sur le marché de l'assistance en escale sont, pour un certain nombre d'entre elles ou pour une partie de leur activité, et par nature, soumises à un régime d'exploitation qui n'apporte aucune garantie en termes de viabilité, étant donné qu'elles sont sélectionnées pour une durée maximale de sept années en application de l'article 11, paragraphe 1, point d), de la directive 96/67/CE.

Des faillites seraient préjudiciables à l'ensemble du secteur (aéroports et compagnies aériennes) dans la mesure où elles restreindraient la concurrence à court et à moyen terme et entraîneraient une interruption des services d'assistance en escale, ce qui pourrait également nuire à la reprise. Dès lors, afin que les créanciers des prestataires de services d'assistance en escale puissent bénéficier de la sécurité requise pour accorder des prêts permettant aux prestataires d'éviter une éventuelle faillite, la présente proposition de règlement prévoit que, par dérogation à l'article 11, paragraphe 1, point d), de la directive 96/67/CE, les contrats des prestataires sélectionnés dans le cadre de la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE qui arrivent à échéance entre la date d'entrée en vigueur du présent règlement et le 31 décembre 2020 peuvent être prolongés jusqu'au 31 décembre 2021. Cette prolongation devrait offrir des gages suffisants aux créanciers des prestataires de services d'assistance en escale. De plus, en raison de la crise, les services d'assistance en escale peuvent ne plus être rentables et certaines entités gestionnaires peuvent avoir besoin d'acheter

⁷

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

ces services. Il convient de rappeler qu'en pareilles circonstances, la directive 2014/25/UE s'applique⁸.

1.4. Introduction d'une procédure d'urgence pour la sélection des prestataires de services d'assistance en escale pendant la crise de la COVID-19

L'article 11, paragraphe 1, point e), de la directive 96/67/CE dispose que, lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné dans le cadre d'un appel d'offres mené à bien conformément audit article, il est procédé à son remplacement suivant la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 1.

Dans des circonstances telles que la pandémie de COVID-19, il est possible que l'un des prestataires fasse faillite dans des aéroports où le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale est limité en application de l'article 6, paragraphe 2, et de l'article 9 de la directive 96/67/CE, et qu'il faille dès lors remplacer rapidement le prestataire défaillant. L'article 11, paragraphe 2, dispose que l'entité gestionnaire de l'aéroport pourrait fournir elle-même des services d'assistance en escale sans participer à une procédure d'appel d'offres. Cette possibilité ne s'applique toutefois que pendant le laps de temps nécessaire à l'organisation d'un nouvel appel d'offres, et il est peu probable que des aéroports qui ne fournissent pas déjà des services d'assistance en escale puissent mettre en place de tels services aussi rapidement. La même limitation s'applique à l'exercice de l'auto-assistance par les compagnies aériennes sans présence significative dans l'aéroport concerné.

En conséquence, dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et par dérogation à la directive 96/67/CE, si un ou plusieurs prestataires de services d'assistance en escale font faillite dans un aéroport pendant la période de pandémie de COVID-19 et pour des raisons directement liées à ses répercussions, les dispositions temporaires proposées autorisent l'entité gestionnaire de cet aéroport à choisir directement un prestataire de services d'assistance en escale sans devoir organiser une procédure de sélection conformément à l'article 11, paragraphe 1, lequel exercerait son activité pour une période maximale de six mois.

Les modifications prévoient également la possibilité pour la Commission de prolonger les périodes concernées par voie d'actes délégués pouvant être adoptés dans le cadre d'une procédure d'urgence.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

2.1. Base juridique

La présente initiative repose sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Cette disposition autorise l'adoption de toutes les dispositions appropriées pour la navigation aérienne et a déjà servi de base à l'adoption du règlement (CE) n° 1008/2008 et de la directive 96/67/CE.

2.2. Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons suivantes. Lorsque les conditions énoncées à l'article 9, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 1008/2008 sont remplies, ce règlement n'autorise pas les États membres à maintenir la licence d'exploitation: ces derniers doivent la

⁸ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

suspendre ou la retirer ou délivrer une licence temporaire. Il en va ainsi indépendamment de circonstances comme la pandémie de COVID-19, et même lorsque les problèmes de liquidité ne sont que temporaires. En ce qui concerne les restrictions de trafic, le règlement permet que des mesures d'une durée supérieure à 14 jours soient prises uniquement sous réserve d'une autorisation de la Commission, pour chaque période considérée. La directive 96/67/CE ne permet pas le remplacement de prestataires de services d'assistance en escale défaillants dans le cadre d'une procédure d'urgence, ni la prolongation de la période pendant laquelle les prestataires peuvent fournir leurs services. Ces objectifs ne peuvent être atteints que par l'introduction, dans le règlement (CE) n° 1008/2008, de nouvelles dispositions temporaires prévoyant une dérogation à l'article 11 de la directive 96/67/CE.

2.3. Proportionalité

La proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'atténuation des conséquences de l'actuelle pandémie de COVID-19 aux fins du fonctionnement du règlement (CE) n° 1008/2008 et de la directive 96/67/CE. Elle est donc proportionnée, y compris quant à la durée limitée des mesures temporaires proposées.

2.4. Choix de l'instrument

Pour atteindre son objectif, l'instrument juridique doit être d'application directe et générale. Dès lors, l'instrument juridique approprié est un règlement.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

3.1. Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Il s'agit d'une mesure urgente suscitée par la propagation de la pandémie de COVID-19.

3.2. Consultations des parties intéressées

Compte tenu de l'urgence de la question, les parties intéressées n'ont pas été formellement consultées. Toutefois, tant les autorités des États membres que les parties intéressées ont invité la Commission à adopter une proposition relative à des mesures appropriées dans le cadre du règlement (CE) n° 1008/2008 et à la fourniture de services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union au sens de la directive 96/67/CE.

3.3. Obtention et utilisation d'expertise

Comme expliqué, l'urgence de la situation n'a pas permis de recueillir comme il se doit l'expertise voulue. Cependant, la Commission a tiré parti de l'expérience acquise à la faveur de ses échanges avec les États membres et les parties prenantes du secteur de l'aviation, qui ont également comporté des consultations d'experts.

3.4. Analyses d'impact

Compte tenu de l'urgence de la situation, aucune analyse d'impact n'a été réalisée.

3.5. Droits fondamentaux

Sans objet.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

5.1. Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La mesure ne comporte aucun dispositif spécifique de suivi ou d'établissement de rapports, mais la Commission devrait être tenue de suivre l'évolution de la pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur le transport aérien et, si nécessaire, être habilitée à adopter un acte délégué prorogeant les périodes concernées par cette mesure.

5.2. Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition

La proposition se compose de quatre parties.

- (1) Les nouveaux paragraphes 1 *bis*, 1 *ter* et 1 *quater* insérés à l'article 9 du règlement (CE) n° 1008/2008 permettront aux États membres, pour une évaluation effectuée entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 décembre 2020, de ne pas suspendre ou retirer la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire même s'ils n'ont plus la certitude que ce transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles pendant une période de 12 mois, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant dans un délai de 12 mois. Dans des cas dûment justifiés, la Commission peut prolonger cette période par voie d'acte délégué, qui peut être adopté selon une procédure d'urgence.
- (2) Conformément au nouvel article 21 *bis* inséré dans le règlement (CE) n° 1008/2008, les États membres peuvent, sous certaines conditions, refuser, limiter ou soumettre à des conditions l'exercice des droits de trafic si ces mesures sont nécessaires pour contenir la pandémie de COVID-19 pour une période allant du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020. Dans des cas dûment justifiés, la Commission peut prolonger cette période par voie d'acte délégué, qui peut être adopté selon une procédure d'urgence.
- (3) Le nouvel article 24 *bis*, qui constitue un nouveau chapitre IV *bis* du règlement (CE) n° 1008/2008, autorise les entités gestionnaires d'aéroport à prolonger les contrats des prestataires de services d'assistance en escale jusqu'au 31 décembre 2021, par dérogation à la directive 96/67/CE. Il prévoit également qu'une entité gestionnaire d'aéroport peut choisir directement un prestataire de services d'assistance en escale, qui exercerait son activité pour une période maximale de six mois. Dans des cas dûment justifiés, la Commission peut prolonger cette période par voie d'acte délégué, qui peut être adopté selon une procédure d'urgence. Cette modification du champ d'application du règlement (CE) n° 1008/2008 se traduit par la modification de l'article 1^{er}, paragraphe 1.
- (4) Le nouvel article 25 *bis* et le nouvel article 25 *ter* du règlement (CE) n° 1008/2008 établissent la procédure d'adoption des actes délégués visés aux dispositions proposées que sont l'article 9, paragraphe 1 *ter*, l'article 21 *bis*, paragraphe 4, et l'article 24 *bis*, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1008/2008.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté compte tenu de la pandémie de COVID-19

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,
vu l'avis du Comité des régions¹⁰,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) La pandémie de COVID-19 a entraîné une chute brutale du trafic aérien en raison d'une baisse notable de la demande et de l'adoption, par les États membres et les pays tiers, de mesures directes, telles que la fermeture des frontières et les interdictions de vol, pour freiner sa propagation.
- (2) Les chiffres publiés par le gestionnaire de réseau de l'UE de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (ci-après «Eurocontrol») indiquent une chute d'environ 90 % du trafic aérien en Europe à la fin du mois de mars 2020 par rapport à mars 2019. Les transporteurs aériens font état d'importantes diminutions des réservations et annulent des vols pour les périodes de planification horaire de l'hiver 2019-2020 et de l'été 2020 en raison de la pandémie. Cette chute soudaine de la demande et un taux d'annulation sans précédent ont généré, pour les transporteurs aériens, de graves problèmes de liquidité qui sont directement liés à la pandémie de COVID-19.
- (3) Les transporteurs aériens de l'Union, qui étaient en bonne santé financière avant la pandémie de COVID-19, connaissent des problèmes de liquidités qui pourraient entraîner la suspension ou le retrait de leur licence d'exploitation, ou son remplacement par une licence temporaire, sans qu'il n'y ait toutefois de besoin économique structurel. L'octroi d'une licence temporaire en vertu de l'article 9,

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO C , , p. .

paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil¹¹ pourrait envoyer un signal négatif au marché quant à la capacité d'une compagnie aérienne à survivre, ce qui, à son tour, aggraverait ses problèmes financiers conjoncturels. Sur la base de l'évaluation effectuée entre le mois de mars 2020 et le 31 décembre 2020, il convient dès lors que la licence d'exploitation de ces transporteurs ne soit pas suspendue ou retirée à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant dans un délai de 12 mois. À la fin de cette période de 12 mois, le transporteur aérien de l'Union devrait être soumis à la procédure prévue à l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008. L'obligation prévue à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1008/2008 d'informer la Commission devrait s'entendre comme s'appliquant également aux décisions de ne pas suspendre ou retirer la licence d'exploitation.

- (4) Outre les mesures d'urgence qu'ils peuvent mettre en œuvre en cas de problèmes inopinés de court terme résultant de circonstances imprévisibles et inévitables en vertu de l'article 21 du règlement (CE) n° 1008/2008, les États membres devraient être en mesure de refuser, limiter ou soumettre à des conditions l'exercice des droits de trafic pour faire face à des problèmes consécutifs à la pandémie de COVID-19 qui pourraient durer. Ces mesures d'urgence prises dans le contexte de la pandémie de COVID-19 devraient respecter les principes de proportionnalité et de transparence et être fondées sur des critères objectifs et non discriminatoires applicables conformément à l'article 21 du règlement (CE) n° 1008/2008.
- (5) Dans les aéroports où le nombre de prestataires de services d'assistance en escale est limité en application de l'article 6, paragraphe 2, et de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil¹², les prestataires peuvent être sélectionnés pour une durée maximale de sept ans. Les prestataires pour lesquels cette période prend fin peuvent, pour cette raison, rencontrer des difficultés à accéder à un financement. Il y a donc lieu de prolonger cette période.
- (6) En raison de la pandémie de COVID-19, dans les aéroports où le nombre de prestataires de services d'assistance en escale est limité, il est possible qu'un ou plusieurs d'entre eux cessent de fournir leurs services avant qu'un nouveau prestataire puisse être sélectionné suivant la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE. Dans ces circonstances, il y a lieu que l'entité gestionnaire de l'aéroport puisse décider de sélectionner un prestataire de services d'assistance en escale directement afin que celui-ci fournisse ses services pour une période maximale de six mois. Lorsque l'entité gestionnaire d'aéroport doit acquérir des services d'assistance en escale en raison de la pandémie de COVID-19 et qu'elle est une entité adjudicatrice au sens de l'article 4 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil¹³, elle est tenue de se conformer à cette directive.
- (7) L'évolution de la pandémie de COVID-19 et ses répercussions sur le secteur du transport aérien sont difficiles à prévoir. La Commission devrait analyser en

¹¹ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

¹² Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

¹³ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

permanence les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien et l'Union devrait être en mesure de prolonger, dans les meilleurs délais, la période durant laquelle les mesures prévues par le présent règlement s'appliquent si les conditions défavorables devaient persister.

- (8) Afin de prolonger, lorsque cela est nécessaire et justifié, la période pendant laquelle les autorités compétentes pour l'octroi des licences peuvent décider de ne pas suspendre ou retirer les licences d'exploitation, la période pendant laquelle les États membres peuvent refuser, limiter ou soumettre à des conditions l'exercice des droits de trafic, la période pendant laquelle les contrats des prestataires de services d'assistance en escale peuvent être prorogés et celle pendant laquelle l'entité gestionnaire d'aéroport peut choisir un prestataire de services d'assistance en escale directement, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en vue de la modification du règlement (CE) n° 1008/2008. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (9) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles qui justifient les mesures proposées et, plus particulièrement, afin d'adopter promptement les mesures nécessaires de manière à résoudre les problèmes graves et immédiats auxquels le secteur est confronté, il convient de prévoir une exception au délai de huit semaines fixé à l'article 4 du protocole n° 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.
- (10) Le déclenchement imprévisible et soudain de la pandémie de COVID-19 et les procédures législatives applicables, nécessaires à l'adoption de mesures utiles, n'ont pas permis l'adoption de ces mesures en temps voulu. Pour cette raison, les dispositions du présent règlement devraient également couvrir la période antérieure à son entrée en vigueur. Compte tenu de la nature de ces dispositions, une telle approche ne devrait pas entraîner de violation de la confiance légitime des personnes concernées.
- (11) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 1008/2008 en conséquence.
- (12) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles qui justifient les mesures établies, il convient de prévoir l'entrée en vigueur immédiate du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 1008/2008 est modifié comme suit:

- (1) À l'article 1^{er}, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement régit les licences des transporteurs aériens communautaires, le droit des transporteurs aériens communautaires d'exploiter des services aériens intracommunautaires et la tarification des services aériens intracommunautaires. Il instaure également des règles temporaires relatives à la fourniture de services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union.»

(2) À l'article 9, les paragraphes 1 *bis*, 1 *ter* et 1 *quater* suivants sont insérés:

«1 *bis*. Se fondant sur les évaluations visées au paragraphe 1, effectuées entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 décembre 2020, l'autorité compétente pour l'octroi des licences peut décider avant la fin de cette période de ne pas suspendre ou retirer la licence d'exploitation du transporteur de l'Union, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant dans les 12 mois qui suivent. Elle examine les résultats obtenus par ce transporteur aérien de l'Union au terme de la période de 12 mois puis décide de la suspension ou du retrait de la licence d'exploitation et de la délivrance d'une licence temporaire en vertu du paragraphe 1.

1 *ter*. Lorsque la Commission constate, d'une part, sur la base des données publiées par Eurocontrol, que la baisse du niveau du trafic aérien comparé au niveau de la période correspondante de l'année précédente persiste et est susceptible de persister et, d'autre part, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles, que cette situation est une conséquence des effets de la pandémie de COVID-19, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 25 *bis* pour modifier en conséquence la période allant du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020, visée au paragraphe 1 *bis*.

1 *quater*. La Commission surveille en permanence la situation au moyen des critères énoncés au paragraphe 1 *ter*. Sur la base des informations dont elle dispose, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport synthétique à ce sujet au plus tard le 15 novembre 2020. Lorsque les critères mentionnés au paragraphe 1 *ter* sont remplis, la Commission adopte, dans les meilleurs délais, l'acte délégué prévu au paragraphe 1 *ter*.

1 *quinqüies*. Si, en cas d'incidence prolongée de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien dans l'Union, des raisons d'urgence impérieuse l'imposent, la procédure prévue à l'article 25 *ter* s'applique aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.»

(3) L'article 21 *bis* suivant est inséré:

«Article 21 *bis*

Mesures d'urgence liées à la pandémie de COVID-19

1. Nonobstant l'article 21, pendant la période allant du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020, les États membres peuvent, sans l'accord de la Commission prévu à l'article 21, paragraphe 1, refuser, limiter ou soumettre à des conditions l'exercice des droits de trafic si ces mesures sont nécessaires pour faire face à la pandémie de COVID-19. Ces mesures respectent les principes de proportionnalité et de transparence et sont fondées sur des critères objectifs et non discriminatoires.
2. L'État membre informe sans retard la Commission et les autres États membres de ces mesures et de leur durée et leur fournit une justification adéquate. Si l'État membre modifie, suspend ou retire ces mesures après l'entrée en vigueur du présent règlement, il en informe la Commission et les autres États membres en conséquence.
3. À la demande de tout autre État membre impliqué ou de sa propre initiative, la Commission peut suspendre l'application des mesures prévues au paragraphe 2 si

elles ne satisfont pas aux exigences énoncées au paragraphe 1, ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit de l'Union.

4. Lorsque la Commission constate, sur la base des meilleures connaissances, preuves et données scientifiques confirmant la persistance de la pandémie de COVID-19, que les restrictions, les limitations ou la soumission à des conditions de l'exercice des droits de trafic par les États membres sont susceptibles d'être nécessaires au-delà de la période mentionnée au paragraphe 1, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 25 *bis* pour modifier cette période en conséquence.
 5. La Commission surveille en permanence la situation au moyen des critères mentionnés au paragraphe 4. Sur la base des informations disponibles, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport synthétique à ce sujet au plus tard le 15 novembre 2020. S'il y a lieu, la Commission adopte, dans les meilleurs délais, l'acte délégué prévu au paragraphe 4.
 6. Si, en cas d'incidence prolongée de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien dans l'Union, des raisons d'urgence impérieuse l'imposent, la procédure prévue à l'article 25 *ter* s'applique aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.»
- (4) Le chapitre IV *bis* et l'article 24 *bis* suivants sont insérés:

«CHAPITRE IV *bis*

RÈGLES TEMPORAIRES RELATIVES AUX SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

Article 24 bis

1. Par dérogation à l'article 11, paragraphe 1, point d), de la directive 96/67/CE, l'entité gestionnaire de l'aéroport peut prolonger jusqu'au 31 décembre 2021 les contrats des prestataires de services d'assistance en escale, sélectionnés selon la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 1, de ladite directive, qui expirent entre le [insérer la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et le 31 décembre 2020.
2. Par dérogation à l'article 11, paragraphe 1, point e), de la directive 96/67/CE, et sans préjudice de la directive 2014/25/UE, pendant la période allant du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020, lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, l'entité gestionnaire de l'aéroport peut choisir directement un prestataire de services d'assistance en escale pour qu'il fournisse ces services pendant une durée maximale de six mois ou jusqu'au 31 décembre 2020, la plus longue de ces deux durées étant retenue.
3. Lorsque la Commission constate, sur la base des données publiées par Eurocontrol, que la baisse du niveau du trafic aérien comparé au niveau de la période correspondante de l'année précédente persiste et est susceptible de persister, que cette situation est une conséquence des effets de la pandémie de COVID-19 et qu'elle entraîne une interruption de la fourniture de services d'assistance en escale ou des difficultés d'accès à un financement pour les prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 25 *bis* pour modifier en conséquence les périodes indiquées aux paragraphes 1 et 2.

4. La Commission surveille en permanence la situation au moyen des critères énoncés au paragraphe 3. Sur la base des informations dont elle dispose, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport synthétique à ce sujet au plus tard le 15 novembre 2020. S'il y a lieu, la Commission adopte, dans les meilleurs délais, l'acte délégué prévu au paragraphe 3.
 5. Si, en cas d'incidence prolongée de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien dans l'Union, des raisons d'urgence impérieuse l'imposent, la procédure prévue à l'article 25 *ter* s'applique aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.
 6. La Commission surveille en permanence la situation au moyen des critères énoncés au paragraphe 3. Sur la base des informations dont elle dispose, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport synthétique à ce sujet au plus tard le 15 novembre 2020. S'il y a lieu, la Commission adopte l'acte délégué prévu au paragraphe 3.
 7. Si, en cas d'incidence prolongée de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien dans l'Union, des raisons d'urgence impérieuse l'imposent, la procédure prévue à l'article 4 s'applique aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.»
- (5) Les articles 25 *bis* et 25 *ter* suivants sont insérés:

«Article 25 bis
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués prévu par le présent article est conféré à la Commission pour une période d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9, paragraphe 1 *ter*, à l'article 21 *bis*, paragraphe 4, et à l'article 24 *bis*, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016.
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu du présent article n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 25 ter
Procédure d'urgence

1. Les actes délégués adoptés en vertu du présent article entrent en vigueur sans tarder et s'appliquent tant qu'aucune objection n'est exprimée conformément au paragraphe 2. La notification d'un acte délégué au Parlement européen et au Conseil expose les raisons du recours à la procédure d'urgence.
2. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué, conformément à la procédure visée à l'article 25 *bis*. En pareil cas, la Commission abroge l'acte immédiatement après que le Parlement européen ou le Conseil lui a notifié sa décision d'exprimer des objections.»

Article 2

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président