Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►B RÈGLEMENT (CE) Nº 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)

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

(JO L 293 du 31.10.2008, p. 3)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►M1	Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018	L 212	1	22.8.2018
►M2	Règlement (UE) 2019/2 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018	L 11	1	14.1.2019
►M3	Règlement (UE) 2020/696 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020	L 165	1	27.5.2020

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 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)

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

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

▼M3

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.

▼B

2. L'application du chapitre III du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «licence d'exploitation»: une autorisation délivrée par l'autorité compétente pour l'octroi des licences à une entreprise l'autorisant à fournir des services aériens selon les mentions figurant dans la licence;

2) «autorité compétente pour l'octroi des licences»: une autorité d'un État membre habilitée à octroyer, à refuser, à retirer ou à suspendre une licence d'exploitation conformément au chapitre II;

3) «entreprise»: toute personne physique ou morale, poursuivant ou non un but lucratif, ou bien tout organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique;

4) «service aérien»: un vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux et/ou en vertu d'une location, des passagers, du fret et/ou du courrier;

5) «vol»: un départ d'un aéroport déterminé vers un aéroport de destination déterminé;

6) «vol local»: un vol n'impliquant pas de transport de passagers, de courrier et/ou de fret entre différents aéroports ou autres points d'atterrissage agréés;

7) «aéroport»: toute zone dans un État membre spécialement adaptée aux services aériens;

▼B

8) «certificat de transporteur aérien (CTA)»: un certificat délivré à une entreprise attestant que le transporteur aérien possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer la sécurité des types d'exploitation mentionnés dans le certificat, conformément aux dispositions applicables du droit communautaire ou du droit national, selon le cas;

9) «contrôle effectif»: une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément, soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment:

   a) à un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;

   b) à des droits ou à des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;

10) «transporteur aérien»: une entreprise possédant une licence d'exploitation ou équivalent en cours de validité;

11) «transporteur aérien communautaire»: un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par une autorité compétente pour l'octroi des licences en vertu du chapitre II;

12) «plan d'entreprise»: une description détaillée des activités commerciales prévues par le transporteur aérien durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution attendue du marché et des investissements qu'il compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ces activités;

13) «service aérien intracommunautaire»: un service aérien exploité à l'intérieur de la Communauté;

14) «droit de trafic»: le droit d'exploiter un service aérien entre deux aéroports communautaires;

15) «vente de sièges»: la vente directe de sièges au public par le transporteur aérien ou son agent agréé ou un affréteur, à l'exclusion de tout autre service associé tel que l'hébergement;

16) «service aérien régulier»: une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:

   a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);

   b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports ou plus:

      — soit selon un horaire publié,

      — soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;

17) «capacité»: le nombre de sièges ou la charge utile offerts au public sur un service aérien régulier au cours d'une période déterminée;

▼B

18) «tarifs des passagers»: les prix exprimés en euro ou en monnaie nationale à payer aux transporteurs aériens, à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport des passagers sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires;

19) «tarifs de fret»: les prix exprimés en euro ou en monnaie nationale à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires;

20) «États membres concernés»: les États membres entre lesquels ou l'État membre à l'intérieur duquel est exploité un service aérien;

21) «États membres impliqués»: le ou les États membres concernés et le ou les États membres dans lesquels le ou les transporteurs aériens exploitant le service aérien sont titulaires d'une licence;

22) «conurbation»: une zone urbaine constituée de plusieurs agglomérations ou villes qui, sous l'effet de leur croissance démographique et de leur expansion, se sont rejointes pour former une zone bâtie continue;

23) «compte de gestion»: une description détaillée des recettes et des dépenses d'un transporteur aérien pour la période concernée, comprenant notamment une ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers;

24) «contrat de location coque nue»: un contrat conclu entre entreprises aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le CTA du preneur;

25) «contrat de location avec équipage»: un contrat conclu entre transporteurs aériens aux termes duquel l'aéronef est exploité sur le CTA du loueur;

26) «principal établissement»: l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien communautaire situés dans l'État membre au sein duquel ce transporteur aérien communautaire exerce les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation, y compris la gestion du maintien de la navigabilité.

CHAPITRE II

LICENCE D'EXPLOITATION

Article 3

Licence d'exploitation

1. Aucune entreprise établie dans la Communauté n'est autorisée à effectuer, à titre onéreux et/ou en vertu d'une location, des transports aériens de passagers, de courrier et/ou de fret, à moins que la licence d'exploitation appropriée ne lui ait été délivrée.

Toute entreprise satisfaisant aux exigences fixées dans le présent chapitre peut obtenir une licence d'exploitation.

▼B

2. L'autorité compétente pour l'octroi des licences ne délivre pas ou ne maintient pas en vigueur des licences d'exploitation dès lors qu'une exigence quelconque fixée dans le présent chapitre n'est pas respectée.

3. Sans préjudice de toute autre disposition applicable du droit communautaire, national ou international, les catégories suivantes de services aériens ne sont pas soumises à l'obligation de détenir une licence d'exploitation en cours de validité:

a) les services aériens assurés par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés; et

b) les vols locaux.

Article 4

Conditions d'octroi des licences d'exploitation

L'autorité compétente pour l'octroi des licences d'un État membre délivre une licence d'exploitation à une entreprise si celle-ci répond aux conditions suivantes:

a) son principal établissement est situé dans cet État membre;

▼M1

b) elle est titulaire d'un CTA en cours de validité délivré conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ([1]) par une autorité nationale d'un État membre, par plusieurs autorités nationales d'États membres agissant conjointement conformément à l'article 62, paragraphe 5, dudit règlement ou par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne;

▼B

c) elle dispose d'un ou de plusieurs aéronefs en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue;

d) son activité principale est l'exploitation de services aériens, exclusivement ou en combinaison avec toute autre exploitation commerciale d'aéronefs ou avec la réparation et l'entretien d'aéronefs;

e) sa structure d'entreprise permet à l'autorité compétente pour l'octroi des licences de mettre en œuvre les dispositions du présent chapitre;

f) l'entreprise est détenue à plus de 50 % et effectivement contrôlée par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel la Communauté est partie;

g) elle remplit les conditions financières énoncées à l'article 5;

h) elle respecte les exigences en matière d'assurances définies à l'article 11 et dans le règlement (CE) n° 785/2004; et

([1]) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

▼B

i) elle se conforme aux dispositions en matière d'honorabilité prévues à l'article 7.

Article 5

Conditions financières pour l'octroi des licences d'exploitation

1. L'autorité compétente pour l'octroi des licences analyse avec soin si une entreprise demandant une licence d'exploitation pour la première fois peut démontrer qu'elle sera à même:

a) de faire face à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes; et

b) d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de son exploitation.

2. Aux fins de l'analyse prévue au paragraphe 1, toute demande de licence est accompagnée d'un plan d'entreprise portant au moins sur les trois premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise indique aussi le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toute information utile, en particulier les données visées à l'annexe I, point 1.

3. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux entreprises demandant une licence d'exploitation destinée à couvrir l'exploitation d'aéronefs d'une masse maximale au décollage (MTOM) inférieure à dix tonnes et/ou d'une capacité inférieure à vingt sièges. Ces entreprises doivent apporter la preuve que leurs capitaux propres s'élèvent au moins à 100 000 EUR ou fournir, à la demande de l'autorité compétente pour l'octroi des licences, toutes les informations utiles aux fins de l'analyse prévue au paragraphe 1, en particulier les informations visées à l'annexe I, point 1.

L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut néanmoins appliquer les paragraphes 1 et 2 à une entreprise qui demande une licence d'exploitation au titre de l'alinéa précédent et qui entend exploiter des services aériens réguliers, ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 3 millions EUR.

▼M1

Article 6

Certificat de transporteur aérien

1. La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un CTA en cours de validité précisant les activités couvertes par cette licence d'exploitation.

2. Toute modification apportée au CTA d'un transporteur aérien communautaire est reproduite, lorsque cela est pertinent, dans sa licence d'exploitation.

L'autorité compétente pour le CTA signale dans les meilleurs délais à l'autorité compétente pour l'octroi des licences toutes modifications pertinentes qu'il est proposé d'apporter au CTA.

3. L'autorité compétente pour le CTA et l'autorité compétente pour l'octroi des licences s'accordent sur des mesures pour échanger de manière proactive des informations pertinentes aux fins de l'évaluation et du maintien du CTA et de la licence d'exploitation.

▼M1

Cet échange peut comprendre notamment, sans y être limité, les informations relatives aux mécanismes financiers, au régime de propriété ou aux modalités d'organisation du transporteur aérien communautaire qui peuvent affecter la sécurité ou la solvabilité de ses activités ou aider l'autorité compétente pour le CTA à exécuter ses activités de supervision de la sécurité. Lorsque des informations sont communiquées à titre confidentiel, des mesures sont mises en place pour garantir que ces informations sont correctement protégées.

3 *bis*. Lorsqu'il apparaît probable qu'une mesure coercitive sera nécessaire, l'autorité compétente pour le CTA et l'autorité compétente pour l'octroi des licences se concertent dès que possible préalablement à l'instauration d'une telle mesure et s'efforcent de régler les problèmes avant que la mesure ne soit prise. Lorsque la mesure est prise, l'autorité compétente pour le CTA et l'autorité compétente pour l'octroi des licences s'en informent mutuellement dès que possible.

▼B

Article 7

Preuve d'honorabilité

1. Si, en vue de la délivrance d'une licence d'exploitation, il est exigé des personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise la production de preuves relatives à leur honorabilité ou absence de faillite, l'autorité compétente pour l'octroi des licences accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des États membres la production de documents délivrés par des autorités compétentes de l'État membre d'origine ou de l'État membre dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.

2. Lorsque l'État membre d'origine ou l'État membre dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente ne délivre pas les documents visés au paragraphe 1, ils sont remplacés par une déclaration sous serment ou — dans les États membres où un tel serment n'existe pas, par une déclaration solennelle — faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre d'origine ou de l'État membre dans lequel la personne a sa résidence permanente. Cette autorité, ce notaire ou cet organisme professionnel qualifié délivre un certificat attestant de l'authenticité de la déclaration sous serment ou de la déclaration solennelle.

3. L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut exiger que, lors de leur présentation, les documents et certificats visés aux paragraphes 1 et 2 n'aient pas été délivrés depuis plus de trois mois.

Article 8

Validité des licences d'exploitation

1. La licence d'exploitation reste valable aussi longtemps que le transporteur aérien communautaire satisfait aux exigences prévues par le présent chapitre.

Sur demande, un transporteur aérien communautaire doit pouvoir prouver, à tout moment, à l'autorité compétente pour l'octroi des licences qu'il satisfait à toutes les exigences fixées dans le présent chapitre.

2. L'autorité compétente pour l'octroi des licences surveille avec soin le respect des exigences du présent chapitre. En toute hypothèse, elle vérifie le respect de ces exigences dans les cas suivants:

▼B

a) deux ans après la délivrance d'une nouvelle licence d'exploitation;

b) en cas de problème supposé; ou

c) à la demande de la Commission.

Si l'autorité compétente pour l'octroi des licences soupçonne que les problèmes financiers rencontrés par un transporteur aérien communautaire pourraient nuire à la sécurité de ses activités, elle en informe immédiatement l'autorité compétente pour le CTA.

3. La licence d'exploitation est soumise de nouveau pour agrément lorsqu'un transporteur aérien communautaire:

a) n'a pas commencé son exploitation dans les six mois suivant la délivrance d'une licence d'exploitation; ou

b) a interrompu son exploitation pendant plus de six mois; ou

c) auquel une licence a été octroyée conformément à l'article 5, paragraphe 3, premier alinéa, entend exploiter des aéronefs dépassant la limite de taille fixée à l'article 5, paragraphe 3, ou ne remplit plus les conditions financières qui y sont visées.

4. Un transporteur aérien communautaire fournit à l'autorité compétente pour l'octroi des licences ses comptes certifiés au plus tard six mois suivant le dernier jour de l'exercice financier concerné, sauf disposition contraire de la législation nationale. Au cours des deux premières années d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire, les informations visées à l'annexe I, point 3, sont mises à la disposition de l'autorité compétente pour l'octroi des licences qui en fait la demande.

L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut à tout moment évaluer les résultats financiers d'un transporteur aérien communautaire auquel elle a délivré une licence d'exploitation en demandant les informations nécessaires. Dans le cadre d'une telle évaluation, le transporteur aérien communautaire en question met à jour les informations visées à l'annexe I, point 3, et les fournit à l'autorité compétente pour l'octroi des licences qui en fait la demande.

5. Un transporteur aérien communautaire adresse à l'autorité compétente pour l'octroi des licences:

a) une notification préalable pour tout projet concernant l'exploitation d'un nouveau service aérien vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant ou toute autre modification substantielle du volume de ses activités, y compris mais non exclusivement, des changements dans le type ou le nombre d'aéronefs exploités;

b) une notification préalable pour tout projet de fusion ou de rachat; et

c) dans les quatorze jours, une notification pour tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble du capital du transporteur aérien communautaire ou de sa société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort.

▼B

6. Si l'autorité compétente pour l'octroi des licences estime que les changements notifiés conformément au paragraphe 5 ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien communautaire, elle demande que lui soit présenté un plan d'entreprise révisé, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre, ainsi que les données visées à l'annexe I, point 2, en plus des informations à communiquer en vertu du paragraphe 4.

L'autorité compétente pour l'octroi des licences prend une décision sur le plan d'entreprise révisé en ce qui concerne la question de savoir si le transporteur aérien communautaire est à même ou non de faire face à ses obligations actuelles et potentielles pendant cette période de douze mois. Elle prend cette décision au plus tard trois mois après que toutes les informations nécessaires lui ont été soumises.

7. L'autorité compétente pour l'octroi des licences décide, à l'égard des transporteurs aériens communautaires auxquels elle a délivré une licence d'exploitation, s'il y a lieu de soumettre de nouveau la licence d'exploitation pour agrément, en cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique d'un transporteur aérien communautaire, et notamment en cas de fusion ou de prise de contrôle.

8. Les paragraphes 4, 5 et 6 ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens communautaires qui exploitent exclusivement des aéronefs d'une MTOM inférieure à dix tonnes et/ou d'une capacité inférieure à vingt sièges. Ces transporteurs aériens communautaires doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs capitaux propres s'élèvent au moins à 100 000 EUR ou de fournir les informations nécessaires aux fins de l'analyse prévue à l'article 9, paragraphe 2, à la demande de l'autorité compétente pour l'octroi des licences.

L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut, néanmoins, appliquer les paragraphes 4, 5 et 6 aux transporteurs aériens communautaires auxquels elle a délivré une licence et qui exploitent des services aériens réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 3 millions EUR.

Article 9

Suspension et retrait des licences d'exploitation

1. L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut, à tout moment, procéder à une évaluation des résultats financiers d'un transporteur aérien communautaire auquel elle a délivré une licence. Sur la base de cette évaluation, l'autorité suspend ou retire cette licence d'exploitation si elle n'a plus la certitude que ce transporteur aérien communautaire est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles pendant une période de douze mois. Néanmoins, l'autorité compétente pour l'octroi des licences peut délivrer une licence temporaire, d'une durée maximale de douze mois, en attendant la restructuration financière du transporteur aérien communautaire, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril, que cette licence temporaire prenne en compte, le cas échéant, toute modification apportée au CTA et qu'il existe une possibilité réaliste de redressement financier satisfaisant pendant ce laps de temps.

▼M3

1 *bis*. Sur la base des évaluations visées au paragraphe 1, effectuées entre le 1er 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 aérien

▼M3

de l'Union, à condition que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une perspective réaliste de redressement financier satisfaisant dans les douze mois qui suivent. Elle examine les résultats obtenus par ce transporteur aérien de l'Union au terme de la période de douze mois et 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, le gestionnaire de réseau pour les fonctions de réseau de trafic aérien du ciel unique européen, que la baisse du niveau du trafic aérien, comparé au niveau de la période correspondante en 2019, persiste et est susceptible de persister et, d'autre part, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles, telles que les données provenant du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies, 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 le présent règlement en prolongeant en conséquence la période allant du 1er mars 2020 au 31 décembre 2020, visée au paragraphe 1 *bis* du présent article.

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 visés au paragraphe 1 *ter* sont remplis, la Commission adopte, dans les meilleurs délais, l'acte délégué prévu au paragraphe 1 *ter*.

1 *quinquies*. Lorsque, 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* est applicable aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.

▼B

2. Lorsqu'il apparaît clairement qu'il existe des problèmes financiers ou qu'une procédure en insolvabilité ou une autre procédure similaire est engagée à l'encontre d'un transporteur aérien communautaire auquel elle a délivré une licence, l'autorité compétente pour l'octroi des licences procède sans retard à une analyse approfondie de la situation financière et, sur la base de ses conclusions, réexamine le statut de la licence d'exploitation conformément au présent article dans un délai de trois mois.

L'autorité compétente pour l'octroi des licences informe la Commission de ses décisions concernant le statut de la licence d'exploitation.

3. Si les comptes certifiés visés à l'article 8, paragraphe 4, n'ont pas été communiqués dans le délai visé à cet article, l'autorité compétente pour l'octroi des licences demande, sans délai, au transporteur aérien communautaire de les communiquer.

Si les comptes certifiés ne sont pas communiqués dans un délai d'un mois, la licence d'exploitation peut être retirée ou suspendue.

▼B

4. L'autorité compétente pour l'octroi des licences suspend ou retire la licence d'exploitation si le transporteur aérien communautaire lui fournit, sciemment ou imprudemment, des informations erronées sur un point important.

5. En cas de suspension ou de retrait du CTA d'un transporteur aérien communautaire, l'autorité compétente pour l'octroi des licences suspend ou retire immédiatement la licence d'exploitation du transporteur aérien en question.

6. L'autorité compétente pour l'octroi des licences peut suspendre ou retirer la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire si celui-ci ne satisfait plus aux exigences en matière d'honorabilité énoncées à l'article 7.

Article 10

Décisions sur les licences d'exploitation

1. L'autorité compétente pour l'octroi des licences statue sur une demande, en tenant compte de tous les éléments dont elle dispose, le plus rapidement possible et au plus tard trois mois après que toutes les informations nécessaires lui ont été soumises. Elle communique sa décision au demandeur. Tout refus est motivé.

2. Les procédures de délivrance, de suspension et de retrait de licences d'exploitation sont rendues publiques par les autorités compétentes pour l'octroi des licences, qui en informent la Commission.

3. Une liste des décisions des autorités compétentes pour l'octroi des licences de délivrer, de suspendre ou de retirer les licences d'exploitation est publiée chaque année au *Journal officiel de l'Union européenne.*

Article 11

Exigences en matière d'assurances

Nonobstant le règlement (CE) n° 785/2004, les transporteurs aériens souscrivent des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents à l'égard du courrier.

Article 12

Immatriculation

▼M1

1. Les aéronefs utilisés par un transporteur aérien communautaire sont immatriculés, au choix de l'État membre dont l'autorité compétente délivre la licence d'exploitation, soit dans son propre registre national, soit dans le registre national d'un autre État membre. Cependant, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'un contrat de location sans équipage ou d'un contrat de location avec équipage conformément à l'article 13, ces aéronefs peuvent être immatriculés dans le registre national soit de l'un des États membres, soit d'un pays tiers.

▼B

2. Conformément au paragraphe 1, l'autorité compétente accepte, sous réserve des lois et des réglementations applicables, l'inscription sur son registre national, sans droits discriminatoires ni retard, d'aéronefs appartenant à des ressortissants d'autres États membres et les transferts à partir des registres d'autres États membres. Aucun droit n'est dû pour les transferts d'aéronefs en plus du droit normal d'immatriculation.

▼B

Article 13

Location

1. Sans préjudice de l'article 4, point c), un transporteur aérien communautaire peut disposer d'un ou de plusieurs aéronefs dans le cadre d'un contrat de location coque nue ou d'un contrat de location avec équipage. Les transporteurs aériens communautaires peuvent exploiter librement des aéronefs immatriculés dans la Communauté loués avec équipage, sauf dans les cas où cela risquerait de compromettre la sécurité. La Commission veille à ce que la mise en œuvre d'une telle disposition soit raisonnable et proportionnée, et qu'elle soit motivée par des impératifs de sécurité.

2. Les contrats de location coque nue auxquels un transporteur aérien communautaire est partie ou les contrats de location avec équipage aux termes desquels le transporteur aérien communautaire est le preneur de l'aéronef loué avec équipage sont soumis à une autorisation préalable, conformément au droit communautaire ou national applicable en matière de sécurité aérienne.

3. Un transporteur aérien communautaire qui loue un aéronef avec équipage d'une autre entreprise immatriculé dans un pays tiers doit obtenir l'autorisation préalable d'exploitation auprès de l'autorité compétente pour l'octroi des licences. Celle-ci peut accorder cette autorisation si:

a) le transporteur aérien communautaire démontre de manière convaincante à l'autorité compétente que toutes les normes de sécurité équivalentes à celles imposées par le droit communautaire ou national sont respectées; et si

b) ►M2 à moins qu'un accord international sur la location avec équipage signé par l'Union, établi sur la base d'un accord de transport aérien auquel l'Union est partie et qui a été signé avant le 1er janvier 2008, en dispose autrement, l'une des conditions suivantes est remplie: ◄

   i) le transporteur aérien communautaire justifie cette location par des besoins exceptionnels, auquel cas une autorisation peut être accordée pour une période maximale de sept mois, qui peut être prorogée une fois pour une période de sept mois au plus; ou

   ii) le transporteur aérien communautaire démontre que cette location est nécessaire pour satisfaire des besoins de capacité saisonniers auxquels il ne peut être raisonnablement répondu en louant un aéronef immatriculé dans la Communauté, auquel cas l'autorisation peut être prorogée; ou

   iii) le transporteur aérien communautaire démontre que cette location est nécessaire pour surmonter des difficultés d'exploitation et qu'il n'est pas possible ou raisonnable de louer un aéronef immatriculé dans la Communauté, auquel cas l'autorisation est limitée à la durée strictement nécessaire pour surmonter ces difficultés.

4. L'autorité compétente peut assortir son autorisation de conditions, qui font alors partie du contrat de location avec équipage.

L'autorité compétente peut refuser d'accorder une autorisation en l'absence de réciprocité en matière de location avec équipage entre l'État membre concerné ou la Communauté et le pays tiers où l'aéronef loué avec équipage est immatriculé.

L'autorité compétente informe les États membres concernés des autorisations qu'il accorde en vue de la location avec équipage d'aéronefs immatriculés dans un pays tiers.

▼B

Article 14

Droit d'être entendu

L'autorité compétente pour l'octroi des licences veille à ce que, lorsqu'elle prend la décision de suspendre ou de retirer la licence d'exploitation d'un transporteur aérien communautaire, le transporteur aérien communautaire concerné ait la possibilité d'être entendu, en tenant compte de la nécessité, dans certains cas, d'une procédure d'urgence.

CHAPITRE III

ACCÈS AUX LIAISONS

Article 15

Fourniture de services aériens intracommunautaires

1. Les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exploiter des services aériens intracommunautaires.

2. Les États membres ne soumettent l'exploitation de services aériens intracommunautaires par un transporteur aérien communautaire à aucun permis ou autorisation. Les États membres ne demandent pas aux transporteurs aériens communautaires de produire des documents ou des informations qu'ils ont déjà fournis à l'autorité compétente pour l'octroi des licences, à condition que les informations utiles puissent être obtenues en temps voulu auprès de celle-ci.

3. Si, sur la base des informations obtenues en vertu de l'article 26, paragraphe 2, la Commission se rend compte que la licence d'exploitation octroyée à un transporteur aérien communautaire ne respecte pas les exigences du présent règlement, elle transmet ses conclusions à l'autorité compétente pour l'octroi des licences, qui envoie ses observations à la Commission dans un délai de quinze jours ouvrables.

Si, après avoir examiné les observations de l'autorité compétente pour l'octroi des licences, la Commission maintient que la licence d'exploitation ne respecte pas les exigences du présent règlement ou si elle n'a reçu aucune observation de la part de l'autorité compétente pour l'octroi des licences, elle prend, conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, une décision demandant à l'autorité compétente pour l'octroi des licences d'adopter les mesures correctrices appropriées ou de suspendre ou de retirer la licence d'exploitation.

Cette décision fixe le délai dans lequel les mesures ou actions correctrices prises par l'autorité compétente pour l'octroi des licences doivent avoir été mises en œuvre. Si elles n'ont pas été mises en œuvre dans ce délai, le transporteur aérien communautaire n'est pas autorisé à exercer ses droits visés au paragraphe 1.

Le transporteur aérien communautaire peut à nouveau exercer ses droits visés au paragraphe 1 dès que l'autorité compétente pour l'octroi des licences informe la Commission que les mesures correctrices ont été mises en œuvre et que cette mise en œuvre a été vérifiée par ses soins.

▼B

4. Lorsqu'il exploite des services aériens intracommunautaires, un transporteur aérien communautaire est autorisé à combiner des services aériens et à conclure des accords de partage des codes, sans préjudice des règles communautaires en matière de concurrence applicables aux entreprises.

Toute restriction éventuelle à la liberté des transporteurs aériens communautaires d'exploiter des services aériens intracommunautaires à la suite d'accords bilatéraux entre des États membres est caduque.

5. Nonobstant les dispositions d'accords bilatéraux conclus entre les États membres, et sous réserve des règles communautaires en matière de concurrence applicables aux entreprises, les transporteurs aériens communautaires sont autorisés par le ou les États membres concernés à combiner des services aériens et à conclure, avec tout transporteur aérien, des accords de partage des codes pour les services aériens ayant pour aéroport de destination, de départ ou de transit tout aéroport situé sur leur territoire et pour point de départ ou de destination tout point situé dans un pays tiers.

Un État membre peut, dans le cadre de l'accord bilatéral sur les services aériens conclu avec le pays tiers concerné, imposer des restrictions sur les accords de partage des codes entre les transporteurs aériens communautaires et les transporteurs aériens d'un pays tiers, en particulier si le pays tiers concerné n'accorde pas aux transporteurs aériens communautaires opérant à partir de l'État membre concerné les mêmes possibilités commerciales. Ce faisant, les États membres veillent à ce que les restrictions imposées en vertu de tels accords ne limitent pas la concurrence, soient non discriminatoires entre les transporteurs aériens communautaires et ne soient pas plus restrictives que nécessaire.

Article 16

Principes généraux applicables aux obligations de service public

1. Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Cette obligation n'est imposée que dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation minimale de services aériens réguliers répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale, auxquelles le transporteur aérien ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

Les normes fixes imposées sur la liaison soumise à une obligation de service public de ce type sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

2. Au cas où d'autres modes de transport ne peuvent assurer un service continu avec au moins deux fréquences quotidiennes, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre de l'obligation de

▼B

service public, que tout transporteur aérien communautaire qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres conditions de l'obligation de service public.

3. La nécessité et l'adéquation d'une obligation de service public envisagée est évaluée par les États membres compte tenu:

a) de la proportionnalité entre l'obligation envisagée et les besoins de développement économique de la région concernée;

b) de la possibilité de recourir à d'autres modes de transport et de la capacité de ces modes de transport à répondre aux besoins considérés, notamment si des services ferroviaires d'une durée inférieure à trois heures sont déjà assurés sur la liaison envisagée, avec des fréquences et des correspondances suffisantes et des horaires satisfaisants;

c) des tarifs des passagers et des conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux utilisateurs;

d) de l'effet conjugué de l'exploitation de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter la liaison.

4. Lorsqu'un État membre souhaite imposer une obligation de service public, il communique le texte de la mesure envisagée pour imposer l'obligation de service public à la Commission, aux autres États membres concernés, aux aéroports concernés et aux transporteurs aériens assurant la liaison en question.

La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* un avis:

a) désignant les deux aéroports reliés par la liaison en question et les éventuelles escales;

b) mentionnant la date d'entrée en vigueur de l'obligation de service public; et

c) indiquant l'adresse complète où le texte et l'ensemble des informations et/ou des documents se rapportant à l'obligation de service public sont mis à disposition sans retard et gratuitement par l'État membre concerné.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, en ce qui concerne les liaisons pour lesquelles le nombre prévu de passagers utilisant les services aériens est inférieur à 10 000 par an, l'avis relatif à une obligation de service public est publié soit au *Journal officiel de l'Union européenne,* soit au journal officiel national de l'État membre concerné.

6. La date d'entrée en vigueur d'une obligation de service public n'est pas antérieure à la date de publication de l'avis mentionné au paragraphe 4, deuxième alinéa.

7. Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des paragraphes 1 et 2, le transporteur aérien communautaire doit pouvoir procéder à la vente de sièges, à condition que le service aérien en

▼B

question réponde à toutes les exigences fixées dans le cadre de l'obligation de service public. En conséquence, ce service aérien est considéré comme un service aérien régulier.

8. Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des paragraphes 1 et 2, tout autre transporteur aérien communautaire est à tout moment autorisé à commencer des services aériens réguliers qui répondent à toutes les exigences fixées dans le cadre de l'obligation de service public, y compris la durée d'exploitation qui peut être requise conformément au paragraphe 2.

9. Nonobstant le paragraphe 8, si aucun transporteur aérien communautaire n'a commencé ou ne peut démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur une liaison, conformément à l'obligation de service public qui a été imposée sur cette liaison, l'État membre concerné peut limiter l'accès des services aériens réguliers sur cette liaison à un seul transporteur aérien communautaire pour une période maximale de quatre ans, à l'issue de laquelle la situation est réexaminée.

Cette période peut être portée à cinq ans si l'obligation de service public est imposée sur une liaison vers un aéroport desservant une région ultrapériphérique, telle que visée à l'article 299, paragraphe 2, du traité.

10. Le droit d'exploiter les services visés au paragraphe 9 est concédé après appel d'offres conformément à l'article 17, soit pour une seule liaison, soit, dans les cas où des raisons d'efficacité opérationnelle le justifient, pour un groupe de liaisons, à tout transporteur aérien communautaire autorisé à exploiter de tels services aériens. Pour des raisons d'efficacité administrative, un État membre peut lancer un appel d'offres unique couvrant différentes liaisons.

11. Une obligation de service public est réputée éteinte si aucun service aérien régulier n'a été exploité pendant une période de douze mois sur la liaison soumise à cette obligation.

12. En cas d'interruption inopinée de service par le transporteur aérien communautaire sélectionné conformément à l'article 17, l'État membre concerné peut, en cas d'urgence, désigner d'un commun accord un autre transporteur aérien communautaire pour exécuter l'obligation de service public pendant une période maximale de sept mois, non renouvelable, moyennant le respect des conditions suivantes:

a) toute compensation versée par l'État membre est effectuée dans le respect de l'article 17, paragraphe 8;

b) le choix est opéré parmi les transporteurs aériens communautaires conformément aux principes de transparence et de non-discrimination;

c) un nouvel appel d'offres est lancé.

La Commission et les États membres concernés sont informés sans retard de la procédure d'urgence et de ses motifs. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, suspendre la procédure si, après examen, elle considère qu'elle ne satisfait pas aux exigences du présent paragraphe ou est en toute autre façon contraire au droit communautaire.

▼B

Article 17

Procédure d'appel d'offres pour l'obligation de service public

1. L'appel d'offres prévu par l'article 16, paragraphe 10, est effectué selon la procédure énoncée aux paragraphes 2 à 10 du présent article.

2. L'État membre concerné communique le texte intégral de l'appel d'offres à la Commission, sauf lorsque, conformément à l'article 16, paragraphe 5, il a annoncé l'obligation de service public par la publication d'un avis dans son journal officiel national. Dans ce cas, l'appel d'offres est également publié au journal officiel national.

3. L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants:

a) les normes requises par l'obligation de service public;

b) les règles concernant la modification et la résiliation du contrat, notamment pour tenir compte des modifications imprévisibles;

c) la durée de validité du contrat;

d) les sanctions en cas de non-respect du contrat;

e) les paramètres objectifs et transparents sur lesquels se fonde le calcul de la compensation éventuelle pour l'exécution des obligations de service public.

4. La Commission assure la publicité de l'appel d'offres par un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne*. Le délai de soumission des offres n'est pas inférieur à deux mois après le jour de la publication dudit avis. Dans l'hypothèse où l'appel d'offres concerne une liaison dont l'accès a déjà été limité à un seul transporteur conformément à l'article 16, paragraphe 9, il est publié au moins six mois avant le début de la nouvelle concession, de manière à permettre une évaluation de la nécessité de maintenir l'accès restreint.

5. L'avis contient les informations suivantes:

a) État(s) membre(s) concerné(s);

b) liaison aérienne concernée;

c) durée de validité du contrat;

d) adresse complète où le texte de l'appel d'offres et l'ensemble des informations et/ou documents pertinents se rapportant à l'appel d'offres et à l'obligation de service public sont mis à disposition par l'État membre concerné;

e) délai de soumission des offres.

6. Le ou les États membres concernés communiquent sans retard et gratuitement toutes les informations et tous les documents pertinents demandés par les parties intéressées par ledit appel d'offres.

▼B

7. La sélection parmi les offres présentées est opérée le plus rapidement possible compte tenu de l'adéquation du service et notamment des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers ainsi que du coût de la compensation requise, le cas échéant, du ou des États membres concernés.

8. L'État membre concerné peut verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné en vertu du paragraphe 7, pour avoir respecté les normes découlant d'une obligation de service public imposée en vertu de l'article 16. Cette compensation ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

9. La Commission est informée par écrit et sans retard des résultats de l'appel d'offres et de la procédure de sélection par l'État membre, qui lui fournit notamment les informations suivantes:

a) nombre et noms des soumissionnaires et informations sur les entreprises de ceux-ci;

b) éléments sur l'exploitation fournis dans les offres;

c) compensation demandée dans les offres;

d) nom du soumissionnaire retenu.

10. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut demander aux États membres de communiquer, dans un délai d'un mois, tous les documents relatifs à la sélection d'un transporteur aérien pour l'exécution d'une obligation de service public. Dans l'hypothèse où les documents demandés ne sont pas communiqués dans le délai, la Commission peut décider de suspendre l'appel d'offres conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2.

Article 18

Examen des obligations de service public

1. Les États membres adoptent toutes les mesures nécessaires pour garantir que toute décision prise en vertu des articles 16 et 17 puisse être réexaminée d'une manière effective et, en particulier, dans les plus brefs délais au motif qu'elle contrevient au droit communautaire ou à la réglementation nationale qui le met en œuvre.

En particulier, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut demander aux États membres de communiquer, dans un délai de deux mois:

a) un document justifiant l'obligation de service public et la conformité de cette dernière aux critères énoncés à l'article 16;

b) une analyse de l'économie de la région;

c) une analyse de la proportionnalité entre les obligations envisagées et les objectifs de développement économique;

d) une analyse des services aériens existants, le cas échéant, et des autres modes de transport disponibles pouvant être considérés comme des substituts éventuels à l'obligation envisagée.

▼B

2. À la demande d'un État membre qui estime que le développement d'une liaison est indûment restreint par le libellé des articles 16 et 17, ou de sa propre initiative, la Commission procède à une enquête et, dans un délai de six mois à partir de la réception de la demande et conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, décide, en tenant compte de tous les facteurs à prendre en considération, si les articles 16 et 17 doivent continuer à s'appliquer à la liaison en question.

Article 19

Répartition du trafic entre les aéroports et exercice des droits de trafic

1. L'exercice des droits de trafic est soumis aux règles d'exploitation communautaires, nationales, régionales et locales publiées en ce qui concerne la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et l'attribution des créneaux horaires.

2. Un État membre peut, après consultation des parties intéressées, y compris les transporteurs aériens et les aéroports concernés, réglementer, sans discrimination entre les destinations à l'intérieur de la Communauté ou fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens, la répartition du trafic aérien entre les aéroports répondant aux conditions suivantes:

a) les aéroports desservent la même ville ou conurbation;

b) les aéroports sont desservis par des infrastructures de transport suffisantes assurant, dans la mesure du possible, une connexion directe permettant d'arriver à l'aéroport en quatre-vingt-dix minutes, le cas échéant, sur une base transfrontalière;

c) les aéroports sont reliés les uns aux autres ainsi qu'à la ville ou conurbation qu'ils desservent par des services de transport en commun fréquents, fiables et efficaces; et

d) les aéroports offrent les services nécessaires aux transporteurs aériens et ne portent pas indûment préjudice à leurs opportunités commerciales.

Toute décision de réglementer la répartition du trafic aérien entre les aéroports concernés respecte les principes de proportionnalité et de transparence et est fondée sur des critères objectifs.

3. L'État membre concerné informe la Commission de son intention de réglementer la répartition du trafic aérien ou de modifier une règle de répartition du trafic existante.

La Commission examine l'application des paragraphes 1 et 2 du présent article et, dans un délai de six mois suivant la date à laquelle elle est informée par l'État membre concerné, et conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, décide si l'État membre peut appliquer les mesures.

La Commission publie sa décision au *Journal officiel de l'Union européenne,* et les mesures ne sont pas appliquées avant la publication de l'approbation de la Commission.

4. En ce qui concerne les règles de répartition du trafic applicables à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission examine à la demande d'un État membre, ou peut examiner de sa

▼B

propre initiative, l'application des paragraphes 1 et 2 et, conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, décide si l'État membre peut continuer d'appliquer les mesures.

5. La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* les décisions qu'elle prend en vertu du présent article.

Article 20

Mesures environnementales

1. Lorsqu'il existe des problèmes graves en matière d'environnement, l'État membre responsable peut limiter ou refuser l'exercice des droits de trafic, notamment lorsque d'autres modes de transport fournissent un service satisfaisant. Ces mesures sont non discriminatoires, elles ne provoquent pas de distorsion de la concurrence entre les transporteurs aériens, elles ne sont pas plus restrictives que nécessaire pour résoudre les problèmes et elles ont une durée de validité limitée, ne dépassant pas trois ans, à l'issue de laquelle elles sont réexaminées.

2. Lorsqu'un État membre estime que les mesures visées au paragraphe 1 sont nécessaires, il en informe, au moins trois mois avant leur entrée en vigueur, les autres États membres et la Commission en fournissant une justification adéquate pour ces mesures. Celles-ci peuvent être appliquées, à moins que, dans un délai d'un mois à partir de la réception de l'information, un État membre concerné ne les conteste ou que la Commission, conformément au paragraphe 3, ne décide de leur consacrer un examen plus approfondi.

3. À la demande d'un autre État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, suspendre l'application de ces mesures si elles ne satisfont pas aux exigences du paragraphe 1 ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit communautaire.

Article 21

Mesures d'urgence

1. 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. 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 sont informés sans retard de ces mesures accompagnées d'une justification adéquate. Si les problèmes nécessitant de telles mesures continuent de se poser pendant plus de quatorze jours, l'État membre en informe 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.

2. À la demande du ou des États membres impliqués ou de sa propre initiative, la Commission peut suspendre l'application de ces mesures si elles ne satisfont pas aux exigences du paragraphe 1, ou si elles sont en toute autre façon contraires au droit communautaire.

▼M3

Article 21 bis

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

1. Nonobstant l'article 21, pendant la période allant du 1er mars 2020 au 31 décembre 2020, les États membres peuvent, sans l'accord de la Commission visé 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 concerné informe sans retard la Commission et les autres États membres des mesures visées au paragraphe 1 et de leur durée, et leur fournit des raisons adéquates justifiant la nécessité de ces mesures. 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. La Commission peut, à la demande de tout autre État membre impliqué, ou de sa propre initiative, suspendre les mesures visées au paragraphe 2 si elles ne satisfont pas aux exigences énoncées au paragraphe 1, ou si elles sont autrement contraires au droit de l'Union.

4. Lorsque la Commission constate, sur la base des meilleures connaissances, preuves et données scientifiques, telles que les données provenant du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies, confirmant la persistance de la pandémie de COVID-19, que les refus, 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 du présent article, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 25 *bis* afin de modifier le présent règlement en prolongeant 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. Lorsque cela s'avère nécessaire, 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* est applicable aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.

▼B

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TARIFAIRES

Article 22

Liberté de tarification

1. Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, les transporteurs aériens communautaires et, sur la base de la réciprocité, les transporteurs aériens des pays tiers fixent librement les tarifs des passagers et les tarifs de fret pour les services aériens intracommunautaires.

▼B

2. Nonobstant les dispositions d'accords bilatéraux conclus entre les États membres, ces derniers ne pratiquent pas de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens lorsqu'ils autorisent des transporteurs aériens communautaires à fixer les tarifs des passagers et de fret applicables aux services aériens entre leur territoire et un pays tiers. Les restrictions qui subsistent en matière de tarification, y compris pour les liaisons vers des pays tiers, résultant d'accords bilatéraux conclus entre États membres sont caduques.

Article 23

Information et non-discrimination

1. Les tarifs des passagers et les tarifs de fret offerts au public mentionnent les conditions applicables lorsqu'ils sont proposés ou publiés sous quelque forme que ce soit, y compris sur internet, pour les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique. Le prix définitif à payer est précisé à tout moment et inclut le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Outre l'indication du prix définitif, les éléments suivants au moins sont précisés:

a) tarif des passagers ou tarif de fret;

b) taxes;

c) redevances aéroportuaires; et

d) autres redevances, suppléments ou droits, tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant;

lorsque les éléments énumérés aux points b), c) et d) ont été ajoutés au tarif des passagers ou au tarif de fret. Les suppléments de prix optionnels sont communiqués de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation et leur acceptation par le client résulte d'une démarche explicite.

2. Sans préjudice de l'article 16, paragraphe 1, l'accès aux tarifs des passagers et aux tarifs de fret pour les services aériens au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique, disponibles au public, est accordé sans aucune discrimination fondée sur la nationalité ou le lieu de résidence du client ou sur le lieu d'établissement de l'agent du transporteur aérien ou d'un autre vendeur de billets au sein de la Communauté.

Article 24

Sanctions

Les États membres veillent au respect des règles énoncées dans le présent chapitre et fixent des sanctions en cas d'infraction. Ces sanctions sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

▼M3

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 du Conseil [1], les contrats des prestataires de services d'assistance en escale sélectionnés selon la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 1, de ladite directive, ou les autorisations qui leur ont été accordées, et qui expirent durant la période allant du 28 mai 2020 au 31 décembre 2021, peuvent être prorogés jusqu'au 31 décembre 2022.

2. Par dérogation à l'article 11, paragraphe 1, point e), de la directive 96/67/CE, pendant la période allant du 1cr 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 ou l'autorité compétente de l'État membre 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 pendant une période allant jusqu'au 31 décembre 2020, la période la plus longue 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 en 2019, 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 le présent règlement en prolongeant en conséquence les périodes indiquées aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

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. Lorsque cela s'avère nécessaire, 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* est applicable aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.

▼B

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

Article 25

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.

[1] 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).

▼B

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

▼M3

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 visé à l'article 9, paragraphe 1 *ter*, à l'article 21 *bis*, paragraphe 4, et à l'article 24 *bis*, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période d'un an à compter du 28 mai 2020.

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 l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

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 de l'article 9, paragraphe 1 *ter*, de l'article 21 *bis*, paragraphe 4, et de l'article 24 *bis*, paragraphe 3, 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 peut 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.

▼B

Article 26

Coopération et droit de recueillir des informations

1. Les États membres et la Commission coopèrent en vue d'assurer l'application et le contrôle de l'application du présent règlement.

2. Pour l'accomplissement des tâches qui lui sont assignées par le présent règlement, la Commission peut recueillir toutes les informations nécessaires auprès des États membres; ceux-ci facilitent également la fourniture d'informations par les transporteurs aériens auxquels leur autorité compétente pour l'octroi des licences a délivré une licence.

3. Les États membres prennent, conformément à leur législation nationale, les mesures nécessaires pour assurer une confidentialité adéquate des informations qu'ils reçoivent au titre du présent règlement.

Article 27

Abrogation

Les règlements (CEE) n° 2407/92, (CE) n° 2408/92 et (CE) n° 2409/92 sont abrogés.

Les références aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 28

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.

▼B

ANNEXE I

INFORMATIONS À COMMUNIQUER AU TITRE DES ARTICLES 5 ET 8

1. Informations à fournir par un transporteur qui demande une licence pour la première fois en ce qui concerne sa capacité financière

1.1. Les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils sont disponibles, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent.

1.2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les trois années suivantes.

1.3. La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, redevances de navigation aérienne, coûts des services d'escale, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.

1.4. Le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais.

1.5. Le détail des sources de financement actuelles et potentielles.

1.6. La liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci.

1.7. La marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les trois premières années d'exploitation.

1.8. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'aéronefs, y compris, en cas de location, les conditions générales du contrat.

2. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence qui envisagent un changement de leurs structures ou de leurs activités ayant des incidences importantes sur leur situation financière

2.1. Si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.

2.2. Le détail précis de tous les changements envisagés, par exemple changement de type de service, projet de rachat ou fusion, modification du capital social, changements d'actionnaires, etc.

2.3. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours, tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagés qui ont des incidences financières importantes.

2.4. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, redevances de navigation aérienne, coûts des services d'escale, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.

2.5. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante, compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagés ayant des incidences financières importantes.

▼B

2.6. Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'aéronefs, y compris, en cas de location, les conditions générales du contrat.

3. Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de licence

3.1. Les comptes certifiés au plus tard six mois après le dernier jour de l'exercice financier concerné, sauf disposition contraire du droit national et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.

3.2. Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année à venir.

3.3. Les dépenses et recettes passées et futures pour des postes tels que prix du carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, redevances de navigation aérienne, coûts des services d'escale, assurances, etc.; les prévisions de trafic et de recettes.

3.4. La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante.

▼B

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

(visé à l'article 27)

Règlement (CEE) n° 2407/92	Présent règlement
Article 1er, paragraphe 1	Article 1er
Article 1er, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 3
Article 2	Article 2
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 2
Article 3, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 3, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 1, premier alinéa
Article 4, paragraphe 1	Article 4
Article 4, paragraphe 2	Article 4, point f)
Article 4, paragraphe 3	—
Article 4, paragraphe 4	Article 4, point f)
Article 4, paragraphe 5	Article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 5, paragraphe 1	Article 5, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 2	Article 5, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 5
Article 5, paragraphe 4	Article 8, paragraphe 6
Article 5, paragraphe 5	Article 9, paragraphe 1
Article 5, paragraphe 6	Article 8, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 7	Article 5, paragraphe 3, et article 8, paragraphe 8
Article 6	Article 7
Article 7	Article 11
Article 8, paragraphe 1	Article 4, point c)
Article 8, paragraphe 2	Article 12, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 3	Article 13, paragraphes 2 et 3
Article 8, paragraphe 4	Article 12, paragraphe 2
Article 9	Article 6
Article 10, paragraphe 1	Article 13, paragraphes 2 et 3
Article 10, paragraphe 2	Article 13, paragraphes 2 et 3
Article 11, paragraphe 1	Article 8, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 3
Article 11, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 7

▼B

Règlement (CEE) nº 2407/92	Présent règlement
Article 12	Article 9, paragraphes 2 à 6
Article 13, paragraphe 1	Article 10, paragraphe 2
Article 13, paragraphe 2	Article 10, paragraphe 1
Article 13, paragraphe 3	—
Article 13, paragraphe 4	Article 10, paragraphe 3
Article 14	—
Article 15	—
Article 16	—
Article 17	—
Article 18, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 18, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 3
Article 19	—
ANNEXE	ANNEXE I

Règlement (CEE) nº 2408/92	Présent règlement
Article 1er, paragraphe 1	Article 1er
Article 1er, paragraphe 2	Article 1er, paragraphe 2
Article 1er, paragraphe 3	—
Article 1er, paragraphe 4	—
Article 2	Article 2
Article 3, paragraphe 1	Article 15, paragraphes 1 et 2
Article 3, paragraphe 2	—
Article 3, paragraphe 3	—
Article 3, paragraphe 4	—
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 16, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point b)	Article 16, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 1, point c)	Article 16, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1, point d)	Article 16, paragraphe 9
—	Article 17, paragraphe 1
—	Article 17, paragraphe 2
—	Article 17, paragraphe 4
—	Article 17, paragraphe 5
—	Article 17, paragraphe 6
Article 4, paragraphe 1, point e)	Article 17, paragraphe 3
Article 4, paragraphe 1, point f)	Article 17, paragraphe 7
Article 4, paragraphe 1, point g)	—
Article 4, paragraphe 1, point h)	Article 17, paragraphe 8
—	Article 17, paragraphe 9
—	Article 17, paragraphe 10
Article 4, paragraphe 1, point i)	Article 18, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point j)	Article 16, paragraphe 7

▼B

Règlement (CEE) nº 2408/92	Présent règlement
Article 4, paragraphe 1, point k)	—
Article 4, paragraphe 2	—
Article 4, paragraphe 3	Article 18, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 4	—
Article 5	—
Article 6, paragraphes 1 et 2	—
Article 7	Article 15, paragraphes 4 et 5
Article 8, paragraphe 1	Article 19, paragraphe 2
Article 8, paragraphe 2	Article 19, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 3	Article 19, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 4	—
Article 8, paragraphe 5	—
Article 9, paragraphe 1	Article 20, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 2	Article 20, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 3	Article 20, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 4	Article 20, paragraphe 3
Article 9, paragraphe 5	Article 22, paragraphe 1
Article 9, paragraphe 6	Article 22, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 7	—
Article 9, paragraphe 8	—
Article 10	—
Article 11	Article 25
Article 12, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 2	—
Article 13	—
Article 14, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 14, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 3
Article 15	—
Article 16	—
ANNEXE I	—
ANNEXE II	—
ANNEXE III	—
—	ANNEXE II

Règlement (CEE) nº 2409/92	Présent règlement
Article 1er, paragraphe 1	Article 1er
Article 1er, paragraphe 2	Article 21, paragraphe 1
Article 1er, paragraphe 3	—
Article 2	Article 2
Article 3	—
Article 4	Article 23
Article 5, paragraphe 1	Article 22

▼B

Règlement (CEE) nº 2409/92	Présent règlement
Article 5, paragraphe 2	—
Article 5, paragraphe 3	—
Article 5, paragraphe 4	—
Article 6	—
Article 7	—
Article 8	—
Article 9	—
Article 10, paragraphe 1	Article 26, paragraphe 1
Article 10, paragraphe 2	Article 26, paragraphe 3
Article 11	—
Article 12	—
—	Article 27
—	Article 28