I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2020/696 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 25 mai 2020

modifiant le règlement (CE) nº 1008/2008 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,

après consultation du Comité économique et social européen,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ([1]),

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 en matière de transport 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 la pandémie.

(2) Les chiffres publiés par Eurocontrol, qui est le gestionnaire de réseau pour les fonctions de réseau de trafic aérien du ciel unique européen, 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 en raison de la pandémie de COVID-19 et annulent des vols pour les périodes de planification horaire de l'hiver 2019-2020 et de l'été 2020. La chute soudaine de la demande et le taux d'annulation sans précédent ont généré, pour les transporteurs aériens, de graves problèmes de liquidités. Ces problèmes de liquidités 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 y ait de besoin économique structurel pour que cela se produise. L'octroi d'une licence temporaire en vertu de l'article 9, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ([2]) pourrait envoyer un signal négatif au marché quant à la capacité d'un transporteur aérien à survivre, ce qui, à son tour, aggraverait des problèmes financiers qui, autrement, seraient temporaires. Sur la base de l'évaluation effectuée entre le 1er mars 2020 et le 31 décembre 2020, il convient,

([1]) Position du Parlement européen du 15 mai 2020 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 mai 2020.

([2]) 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 (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

dès lors, que la licence d'exploitation de ces transporteurs aériens ne soit pas suspendue ou retirée, pour autant que la sécurité ne soit pas mise en péril et qu'il existe une perspective réaliste de redressement financier satisfaisant dans un délai de douze mois. Au terme de cette période de douze 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 également s'appliquer aux décisions de ne pas suspendre ou retirer la licence d'exploitation.

(4) Outre les mesures d'urgence qu'ils pourraient 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, de limiter ou de soumettre à des conditions l'exercice des droits de trafic pour répondre à des problèmes consécutifs à la pandémie de COVID-19 qui pourraient s'inscrire dans la durée. 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 Conseil ([3]), les prestataires peuvent être sélectionnés pour une durée maximale de sept ans. Les prestataires pour lesquels cette période prend fin peuvent, par conséquent, rencontrer des difficultés à accéder à un financement. Il y a donc lieu de prolonger cette durée maximale.

(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 prestataires cessent de fournir leurs services à un aéroport donné avant qu'un nouveau prestataire puisse être sélectionné selon la procédure prévue à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE. Dans ces circonstances, il convient que l'entité gestionnaire de l'aéroport puisse sélectionner un prestataire de services d'assistance en escale directement afin que celui-ci fournisse ses services pour une période maximale de six mois. Il convient de rappeler que lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport doit fournir 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 Conseil ([4]), ladite directive s'applique.

(7) Il convient de procéder à un redressement financier satisfaisant comprenant un plan qui vise à prévenir les licenciements et offrant des garanties quant au fait que le redressement financier ne portera pas atteinte aux droits des travailleurs. La prorogation des autorisations accordées aux prestataires de services d'assistance en escale devrait avoir pour objectif de préserver les emplois et les droits des travailleurs.

(8) 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 permanence les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport aérien et, si les conditions défavorables persistent, l'Union devrait être en mesure, sans retard injustifié, de prolonger la période durant laquelle les mesures prévues par le présent règlement s'appliquent.

(9) Afin de prolonger, lorsque cela s'avère 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, et la période pendant laquelle les contrats des prestataires de services d'assistance en escale peuvent être prorogés et pendant laquelle l'entité gestionnaire de l'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 afin de modifier le 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» ([5]). 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.

([3]) 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).

([4]) 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).

([5]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(10) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles provoquées par la pandémie de COVID-19 justifiant 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 est apparu approprié de prévoir une exception au délai de huit semaines visé 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.

(11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir modifier le règlement (CE) n° 1008/2008 en raison de la pandémie de COVID-19, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions ou de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(12) La propagation imprévisible et soudaine de la COVID-19 et les procédures législatives nécessaires à l'adoption de mesures pertinentes ont rendu impossible l'adoption de ces mesures en temps utile. C'est pourquoi les dispositions du présent règlement devraient également couvrir une période antérieure à son entrée en vigueur. Compte tenu de la nature de ces dispositions, une telle approche n'entraîne pas de violation de la confiance légitime des personnes concernées.

(13) Il convient, dès lors, de modifier le règlement (CE) n° 1008/2008 en conséquence.

(14) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles qui justifient les mesures établies, le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

1) À l'article 1er, 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 suivants sont insérés:

«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 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.»

3) L'article 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 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.»

4) Le chapitre suivant est inséré:

«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 (*), 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 1er 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.

_____

(*) 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).»

5) Les articles 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 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.»

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 25 mai 2020.

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*La présidente*
D.M. SASSOLI	A. METELKO-ZGOMBIĆ