

COM(2020) 818 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 15 janvier 2021

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 15 janvier 2021

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n°95/93 du Conseil en ce qui concerne l'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté en raison de la pandémie de COVID-19

E 15441

Bruxelles, le 16 décembre 2020
(OR. en)

13806/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0358(COD)**

**AVIATION 234
COVID-19 58
CODEC 1365**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	16 décembre 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 818 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil en ce qui concerne l'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté en raison de la pandémie de COVID-19

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 818 final.

p.j.: COM(2020) 818 final



Bruxelles, le 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil en ce qui concerne l'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté en raison de la pandémie de COVID-19

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

{SWD(2020) 341 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le règlement (CEE) n° 95/93¹ (ci-après le «règlement sur les créneaux horaires») fixe les règles relatives à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'UE. Dans son article 10, il établit la règle du «créneau utilisé ou perdu», selon laquelle les transporteurs aériens doivent utiliser au moins 80 % des créneaux qui leur ont été attribués pendant une période de planification horaire donnée (été ou hiver) afin de conserver les droits d'utilisation relatifs à la même série de créneaux au cours de la période suivante de planification horaire équivalente (ci-après les «droits acquis»).

En raison de la baisse du nombre de passagers provoquée par la pandémie de COVID-19, les transporteurs aériens ont apporté d'importantes modifications à leurs horaires depuis le 1^{er} mars 2020, de sorte que le taux d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports coordonnés a chuté bien en deçà du seuil de 80 % imposé par le règlement sur les créneaux horaires.

Pour remédier à cette situation, l'Union européenne a adopté, le 30 mars 2020, une modification du règlement sur les créneaux horaires afin de déroger à la règle du «créneau utilisé ou perdu» pour toute la période de planification horaire de l'été 2020, prenant fin le 24 octobre 2020. Cette modification habilite également la Commission à prolonger la période de dérogation par l'adoption d'un ou plusieurs actes délégués. Le 14 octobre 2020, la Commission a adopté un acte délégué prolongeant la période de dérogation à la règle du «créneau utilisé ou perdu» jusqu'à la fin de la saison aéronautique d'hiver 2020/2021, à savoir le 27 mars 2021.

Comme prévu, la faiblesse de la demande dans le domaine du trafic passagers a persisté tout au long de la saison d'été 2020. Les données d'Eurocontrol situent le début du ralentissement du trafic dans l'Espace économique européen (EEE) à la semaine 11, avec une baisse de 17 % par rapport à la même semaine en 2019. Le trafic a poursuivi sa chute, diminuant de 59 % et de 82 % au cours des semaines 12 et 13, respectivement, par rapport à 2019. Les taux les plus faibles ont été enregistrés au cours des semaines 15 et 16 (diminution de 89 %). Les coefficients de remplissage moyens parmi un échantillon de 10 transporteurs aériens européens ont nettement reculé, passant de 80 % au cours de la semaine 9 à 26 % au cours de la semaine 15. Non seulement les transporteurs aériens ont diminué la fréquence de leurs vols, mais on observe également une sous-réservation des vols maintenus par rapport à 2019. À la semaine 23, lorsque les voyages aériens à l'intérieur de l'UE ont repris dans une large mesure, le coefficient de remplissage moyen est remonté à 44 %. Au cours de la même semaine en 2019, le coefficient de remplissage moyen de ces mêmes transporteurs aériens se situait entre 75 % (semaine 4) et 86 % (semaine 16). À la mi-novembre 2020, le trafic aérien affichait une baisse de 65 % par rapport à la même semaine en 2019.

Selon les dernières prévisions d'Eurocontrol, le trafic aérien en février 2021 ne devrait se situer qu'à la moitié du niveau de février 2020. L'évolution après cette date reste incertaine

¹ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

mais rien n'indique que la demande reviendra, au cours de la saison estivale 2021, à un niveau qui se rapproche un tant soit peu de celui enregistré ces dernières années.

Dans le même temps, il convient de rappeler que l'objectif de la règle du «créneau utilisé ou perdu» est d'assurer l'utilisation la plus efficace possible des capacités aéroportuaires afin de maximiser les avantages pour le plus grand nombre d'usagers et de permettre aux passagers de tirer profit d'une connectivité et d'un marché aériens compétitifs. La dérogation à la règle du «créneau utilisé ou perdu» a effectivement permis de soulager les transporteurs aériens dans le contexte actuel inédit d'une demande très faible et de restrictions dans le transport aérien, tout en évitant les incidences environnementales négatives résultant de l'exploitation de vols avec des avions vides ou quasi-vides dans le seul but de conserver les créneaux aéroportuaires sous-jacents. Toutefois, il convient également de tenir compte de l'incidence négative d'une nouvelle prolongation de la dérogation. La dérogation actuelle a pour effet de geler la concurrence aux niveaux de 2019 sans pour autant imposer une utilisation réellement efficace de la capacité, dans la mesure où les dispositions de cette dérogation se sont révélées insuffisantes pour offrir à d'autres transporteurs aériens en mesure d'exploiter des vols la possibilité d'obtenir les créneaux horaires nécessaires. Pour la période qui débutera après plus d'une année de dérogation à la règle du «créneau utilisé ou perdu» (du 1^{er} février 2020 au 27 mars 2021), qui a permis aux transporteurs aériens de préserver les droits acquis de 2019 jusqu'à la fin de la saison aéronautique de l'hiver 2021/2022, il est temps d'établir une feuille de route en vue du retour à une application normale de la règle du «créneau utilisé ou perdu». Le retour à la normale devrait être progressif afin de ne pas déstabiliser le marché de l'aviation au détriment des transporteurs aériens, de la connectivité, des consommateurs de l'Union et de l'environnement. Le retour à la normale devrait s'effectuer parallèlement à l'augmentation future des niveaux de trafic pour retrouver les niveaux de 2019 ou par une stabilisation du trafic aérien au regard d'une nouvelle situation sur le marché.

Il est donc proposé que, dès le début de la période de planification horaire de l'été 2021, les exigences relatives à l'utilisation des créneaux horaires prévues par le règlement sur les créneaux horaires soient de nouveau appliquées de manière normale, mais que le taux d'utilisation soit fixé à 40/60 au lieu de 80/20. En d'autres termes, les transporteurs aériens seraient tenus d'exploiter 40 % d'une série donnée de créneaux horaires, afin de pouvoir conserver la priorité sur une série de créneaux horaires donnée et exploitée, en vue de son utilisation lors de la période suivante de planification horaire équivalente. Cet ajustement protégerait de manière proportionnée les droits acquis pendant la chute brutale de la demande de transport aérien provoquée par la pandémie de COVID-19 et contribuerait à éviter les incidences environnementales résultant de l'exploitation de vols avec des avions vides ou quasi-vides dans le seul but de conserver les créneaux aéroportuaires sous-jacents. Il contribuerait également à une utilisation plus efficace des capacités aéroportuaires au profit des passagers et de la connectivité.

Sur la base de l'expérience acquise, la présente proposition d'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires prévoit des conditions permettant de garantir que la période d'allègement reste compatible avec l'utilisation optimale des capacités aéroportuaires limitées, et contribue également à préserver la concurrence, dans l'intérêt des passagers. L'allègement devrait cibler les transporteurs aériens qui envisagent d'exploiter les créneaux horaires acquis dès que la reprise de la demande sera suffisante et que les vols seront à nouveau économiquement viables. Par conséquent, les séries de créneaux horaires nouvellement attribuées pour la première fois à un transporteur aérien, c'est-à-dire des séries de créneaux horaires que le transporteur aérien ne peut revendiquer au titre des droits acquis, ne devraient pas être couvertes par l'allègement, étant donné que ces transporteurs aériens

auraient sollicité ces créneaux supplémentaires en sachant que la demande de voyages aériens était faible en raison de la pandémie de COVID-19 et que les séries de créneaux horaires sous-jacents sont exemptées de l'application normale de la règle du «créneau utilisé ou perdu». Par conséquent, les transporteurs aériens obtenant ces séries de créneaux horaires pour la première fois devront utiliser au moins 80 % de ces séries nouvellement attribuées afin d'être prioritaires pour la période suivante de planification horaire équivalente. Cette approche correspond à l'accord volontaire conclu entre les aéroports, les transporteurs aériens et les coordonnateurs de créneaux horaires sur l'application de la dérogation actuelle en matière de créneaux horaires pour la saison aéronautique d'hiver 2020/2021 et au-delà².

La règle du «créneau utilisé ou perdu» (c'est-à-dire l'obligation d'utiliser au moins 80 % de la série de créneaux horaires) devrait également continuer à s'appliquer en cas d'échange de créneaux horaires conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 1, point c), dès lors que l'échange s'accompagne d'une compensation financière ou d'une autre forme de compensation. L'objectif est d'éviter le versement d'une rémunération représentant la valeur intrinsèque de l'allègement. En revanche, les échanges sans compensation financière ou autre forme de compensation, effectués pour améliorer la programmation, par exemple, n'empêcheraient pas l'application de l'allègement aux créneaux horaires concernés. Il en irait de même, par exemple, pour les créneaux horaires transférés à la suite de décisions prises par des autorités publiques en vertu de la législation nationale ou européenne en matière de concurrence (voir l'article 8 *ter* du règlement sur les créneaux horaires).

La proposition prévoit un délai pour que les transporteurs aériens désireux de bénéficier de l'allègement restituent au coordonnateur les créneaux non souhaités. Un délai de trois semaines avant la date prévue pour l'exploitation du créneau horaire concerné permettra aux aéroports et aux autres prestataires de services aéroportuaires d'avoir une visibilité sur la capacité requise et le volume d'opérations attendu de manière à ce qu'ils puissent mettre à disposition les infrastructures, les installations et le personnel suffisants. Il permet également à d'autres transporteurs aériens d'estimer les capacités aéroportuaires disponibles au cas où ils souhaiteraient utiliser ces capacités pour l'exploitation de leurs vols. Plus tôt les créneaux horaires sont mis à disposition en vue de leur réattribution, plus grande est la probabilité que d'autres transporteurs aériens puissent les utiliser. Les règles proposées en l'espèce portent à la fois sur la réattribution temporaire pour la saison concernée (sans que le transporteur auquel ces créneaux ont été réattribués obtienne des droits acquis) et sur la réattribution permanente, à savoir lorsque le transporteur aérien qui a remis les créneaux horaires dans le pool n'envisage pas de les utiliser au cours de la période suivante de planification horaire équivalente. Dans ce cas, les transporteurs aériens qui utilisaient au moins cinq de ces créneaux horaires devraient avoir la priorité, par rapport aux autres transporteurs demandeurs et aux nouveaux arrivants, sur l'ensemble de la série initiale de créneaux horaires des transporteurs qui les ont libérés en vue de leur remise dans le pool.

Il est également nécessaire de préciser dans quelles circonstances les coordonnateurs pourraient retirer des créneaux aux transporteurs aériens. Lorsqu'un coordonnateur constate, sur la base des informations dont il dispose, qu'un transporteur aérien a cessé ses opérations dans un aéroport et n'est plus en mesure d'exploiter les créneaux horaires qui lui ont été

² «Accord conjoint des compagnies aériennes, des aéroports et des coordonnateurs de créneaux horaires sur les conditions qu'il convient d'appliquer à une prolongation de la dérogation relative aux créneaux horaires pendant toute la saison de l'hiver boréal 2020» (en anglais) <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

attribués, les créneaux en question devraient être immédiatement remis dans le pool et mis à disposition en vue de leur réattribution à d'autres transporteurs aériens, entraînant de la sorte la perte des droits acquis sur ces créneaux pour la compagnie aérienne quittant l'aéroport.

Sur la base des informations actuellement disponibles auprès d'Eurocontrol, il est raisonnable de supposer que la situation actuelle, caractérisée par une baisse exceptionnelle de la demande, se poursuivra au moins jusqu'au début de la période de planification horaire de l'été 2021. Compte tenu du climat d'incertitude, il est également possible que la période de demande exceptionnellement faible puisse durer au moins jusqu'à la période de planification horaire de l'hiver 2024/2025 comprise, selon les prévisions des associations de transporteurs et d'aéroports, telles que l'Association européenne des aéroports (ACI-Europe) et l'Association internationale du transport aérien (IATA).

Par conséquent, il y a lieu, dans ces circonstances, de modifier le règlement sur les créneaux horaires afin de préserver les droits acquis des transporteurs aériens sur les séries de créneaux horaires qui n'ont pas été utilisées au taux normal de 80 % pendant la période où le marché de l'aviation a subi les répercussions négatives de la pandémie de COVID-19. L'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires serait prolongé pour une saison supplémentaire, au-delà de la prolongation prévue dans le règlement délégué (UE) 2020/1477 de la Commission, et couvrirait donc la période allant du 28 mars 2021 au 30 octobre 2021. Cet allègement réduirait le taux d'utilisation des créneaux, qui passerait de 80 % à 40 %. En outre, cette modification conférerait à la Commission des pouvoirs délégués lui permettant de prolonger encore l'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires au-delà de la saison aéronautique de l'été 2021, ainsi que d'ajuster encore le taux d'utilisation des créneaux sur la base d'un certain nombre d'indicateurs, tels que les données réelles et prévisionnelles relatives au trafic aérien, les coefficients de remplissage et l'utilisation de la flotte. La Commission adopterait des actes délégués, le cas échéant, afin d'adapter le taux d'utilisation des créneaux horaires pour toute période de planification horaire allant de l'hiver 2021/2022 à l'hiver 2024/2025 inclus.

Le processus d'attribution des créneaux horaires s'effectue bien avant la période de planification horaire concernée. Il est donc nécessaire que les transporteurs aériens, les aéroports et les autres prestataires de services soient informés en temps utile des règles applicables à une période de planification horaire donnée. De même, s'ils sont informés bien à l'avance de ces règles, les transporteurs aériens seront également enclins à restituer à bref délai au coordonnateur les créneaux qu'ils n'ont pas l'intention d'utiliser. Aussi la Commission devrait-elle adopter les actes délégués pertinents avant l'achèvement du processus d'attribution des créneaux horaires.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Le règlement sur les créneaux horaires allège, pour les transporteurs aériens, les règles d'utilisation des créneaux qui leur posent actuellement des problèmes en raison de la pandémie de COVID-19. Il habilite la Commission à adopter des actes délégués visant uniquement à modifier la période d'application de la dérogation actuelle. Des périodes prolongées d'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires entraînent des distorsions de concurrence qui ont une incidence sur la connectivité des passagers, l'emploi et la qualité des emplois dans le secteur de l'aviation, et posent des problèmes particuliers aux aéroports et aux prestataires de services. Dans le même temps, un retour brutal à la règle normale du «créneau utilisé ou perdu» risquerait d'entraîner une charge financière supplémentaire pour les transporteurs aériens et pourrait avoir un effet néfaste non intentionnel sur l'environnement en raison de l'exploitation, par les transporteurs aériens, de

vols avec des avions vides ou quasi-vides dans le seul but de conserver les créneaux aéroportuaires sous-jacents. Il convient dès lors de modifier le règlement sur les créneaux horaires de manière à atténuer les effets de la pandémie de COVID-19, d'offrir une sécurité juridique aux transporteurs aériens et de maintenir l'unité du système européen d'attribution des créneaux horaires.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le bon fonctionnement du marché intérieur de l'aviation et des services connexes dépend des performances économiques des transporteurs aériens et d'autres pans du secteur aéronautique, dont les aéroports et les autres prestataires de services. Les conséquences économiques négatives de la pandémie de COVID-19 mettent en péril leur santé financière et ont de graves répercussions négatives sur le système de transport aérien et sur l'ensemble de l'économie. Il est donc crucial de modifier le règlement sur les créneaux horaires. En outre, cette modification est également cohérente avec la politique climatique de l'Union, dans la mesure où elle empêche que les transporteurs aériens soient incités à exploiter des vols avec des avions vides ou quasi-vides dans le seul but de conserver les créneaux aéroportuaires sous-jacents.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La base juridique de la proposition est l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Cet article fournit la base juridique permettant d'adopter toute la législation appropriée en matière de transport aérien et sert de base juridique au règlement sur les créneaux horaires et à ses modifications.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Les objectifs de la proposition ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres étant donné que le règlement sur les créneaux horaires ne permet pas aux États membres d'exiger des coordonnateurs qu'ils imposent des conditions en matière d'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires et qu'il ne leur permet pas de modifier le taux d'utilisation des créneaux en fonction de l'évolution des niveaux de trafic. Cet objectif ne peut être atteint que si l'Union modifie le règlement sur les créneaux horaires.

- **Proportionnalité**

La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif consistant à atténuer l'incidence économique de la pandémie de COVID-19 sur le fonctionnement du règlement sur les créneaux horaires. Elle établit un équilibre entre, d'une part, la nécessité d'alléger la règle du «créneau utilisé ou perdu» pour les compagnies aériennes en réponse à la faible demande de transport aérien résultant de la pandémie de COVID-19 et, d'autre part, la nécessité de revenir à une application normale des règles d'attribution des créneaux horaires proportionnellement à la reprise des niveaux de trafic aérien. La proposition comprend également un certain nombre de mesures favorables à la concurrence et destinées à remédier à certains effets négatifs involontaires de l'actuelle dérogation relative à l'utilisation des créneaux horaires.

- **Choix de l'instrument**

Pour atteindre son objectif, l'instrument juridique doit être d'application directe et générale, au même titre que le règlement sur les créneaux horaires. Dès lors, l'instrument juridique approprié est un règlement.

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

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

L'article 10 *bis*, paragraphe 4, du règlement sur les créneaux horaires, tel que modifié par le règlement (UE) 2020/459, imposait à la Commission de présenter au Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 15 septembre 2020, un rapport synthétique sur la situation du trafic aérien. Afin de recueillir des données et d'autres informations, les services de la Commission ont été en contact régulier avec les transporteurs aériens, les aéroports, les coordonnateurs de créneaux aéroportuaires, ainsi qu'avec leurs associations respectives, afin de suivre l'évolution de la situation du trafic aérien, d'évaluer l'incidence de la pandémie de COVID-19 sur la demande de transport aérien et sur le niveau du trafic aérien et de déterminer l'efficacité de la dérogation relative à l'utilisation des créneaux horaires. Le rapport publié le 14 septembre 2020 évalue la mise en œuvre de cette dérogation et relève un certain nombre d'insuffisances. Il n'a pas été procédé à une évaluation conformément aux règles pour une meilleure réglementation, les conséquences persistantes de la pandémie de COVID-19 sur le trafic aérien rendant urgente l'adoption de règles procurant en temps utile aux transporteurs un allègement suffisant de la règle du «créneau utilisé ou perdu».

- **Consultation des parties intéressées**

Compte tenu de l'urgence de la question, aucune consultation formelle des parties intéressées n'a eu lieu. La Commission a publié une feuille de route pour les retours d'informations, ainsi qu'une consultation publique sur le portail «Mieux légiférer», à laquelle les parties intéressées ont pu répondre du 1^{er} au 28 septembre 2020. Compte tenu de l'urgence de la question, la durée de la consultation a été ramenée de 12 semaines à 4 semaines. Une consultation ciblée ainsi que des demandes de données ont également été lancées au cours de la même période.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Comme expliqué, l'urgence de la situation n'a pas permis de recueillir une large expertise. Toutefois, la Commission a tiré parti de l'expérience acquise dans le cadre de l'application et de la modification du règlement sur les créneaux horaires, comprenant également des consultations d'experts.

- **Analyse d'impact**

Compte tenu de l'urgence de la situation, il n'a pas été procédé à une analyse d'impact conformément aux règles pour une meilleure réglementation. La proposition est accompagnée d'un document de travail des services de la Commission. Le document présente les conséquences de l'application de la règle du «créneau utilisé ou perdu» pendant la pandémie de COVID-19, fournit des informations sur le fonctionnement de la dérogation relative à l'utilisation des créneaux horaires depuis son entrée en vigueur et décrit les insuffisances qui sont apparues sur le marché de l'aviation. En outre, il analyse la suppression progressive de l'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires qui serait liée à la reprise progressive du trafic aérien. Il présente une piste privilégiée afin de remédier aux insuffisances et en évalue les conséquences probables.

- **Droits fondamentaux**

Sans objet.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission devrait continuer à suivre l'évolution de la pandémie de COVID-19 et son incidence sur le transport aérien. Ainsi que le prévoit le règlement (UE) 2020/459, la Commission devrait être habilitée à adopter un acte délégué prolongeant les périodes concernées par la mesure et à adapter, selon les besoins, l'exigence d'utilisation minimale.

- **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

Une nouvelle définition temporaire des «nouveaux arrivants» est ajoutée à l'article 2 du règlement sur les créneaux horaires afin de permettre à un plus grand nombre de transporteurs aériens de prétendre au statut de nouvel arrivant et d'obtenir des créneaux horaires du pool, de manière à accroître la concurrence dans les aéroports au regard du taux d'utilisation réduit qui permet aux transporteurs en place à l'aéroport de conserver plus facilement leurs créneaux horaires.

En outre, une nouvelle définition des «paramètres de coordination COVID-19» est ajoutée et le paragraphe 6 *bis* est inséré à l'article 8 afin de tenir compte de la possibilité que des mesures sanitaires spécifiques imposées dans un aéroport par la pandémie de COVID-19 puissent réduire la capacité disponible dans cet aéroport et que, partant, les créneaux horaires ne puissent pas tous être exploités aux moments pour lesquels ils ont été attribués. Les coordonnateurs devraient être en mesure de reprogrammer ou d'annuler les attributions ou les demandes de créneaux horaires qui ne peuvent être satisfaites après en avoir discuté avec les transporteurs aériens concernés. Les associations de transporteurs aériens, d'aéroports et de coordonnateurs de créneaux examinent actuellement la meilleure manière de répondre à ces situations en tenant compte des différents intérêts commerciaux. Les coordonnateurs devraient tenir compte de ces bonnes pratiques, prenant la forme de lignes directrices sectorielles ou de règles locales, pour autant qu'elles soient conformes aux principes de transparence et de non-discrimination et qu'elles ne remettent pas en cause l'indépendance des coordonnateurs.

Lorsqu'au cours d'une période de planification horaire donnée, des créneaux ont été mis à disposition par des transporteurs détenant des droits acquis sur la série de créneaux horaires concernée, les transporteurs qui ont fait usage de ces créneaux sont susceptibles de contribuer à l'utilisation efficace de la série de créneaux horaires concernée au cours des périodes de planification horaire ultérieures. Par conséquent, un nouveau paragraphe 2 *bis* est ajouté à l'article 8, qui accorde à ces transporteurs aériens la priorité pour l'attribution de la série en question au cours de la période suivante de planification horaire équivalente, à condition que le transporteur aérien détenant initialement des droits acquis sur les créneaux d'une série donnée ne les demande pas et que le transporteur demandeur ait exploité cinq des créneaux horaires composant la série. Afin d'éviter la fragmentation des capacités aéroportuaires et des horaires, il convient d'attribuer au transporteur aérien prioritaire la totalité de la série dont font partie les créneaux horaires exploités. Si plusieurs transporteurs aériens ont utilisé des créneaux horaires de la même série, la priorité est donnée au transporteur qui en a utilisé le plus grand nombre.

Un nouveau point e) est ajouté à l'article 10, paragraphe 4, en prévision d'une situation dans laquelle la capacité des passagers à emprunter certaines liaisons serait fortement affectée par les mesures adoptées par les autorités publiques pour contenir la propagation de la pandémie de COVID-19 (par exemple, des restrictions en matière de droits de trafic, des restrictions imposées aux passagers et/ou à l'équipage, ou encore des fermetures de frontières), après l'achèvement du processus d'attribution des créneaux horaires pour une saison ultérieure. Dans de tels cas, les transporteurs aériens peuvent être exemptés de l'application de la règle du «créneau utilisé ou perdu» (telle que modifiée). Toutefois, cet avantage est limité de manière à éviter tout effet indésirable (pour plus d'informations, se référer aux quatre nouveaux alinéas ajoutés à l'article 10, paragraphe 4).

L'article 10 *bis* est modifié de plusieurs manières. La durée de la dérogation actuelle visée à l'article 10 *bis* [instituée en mars 2020 par le règlement (UE) 2020/459] a été prolongée jusqu'au 27 mars 2021 par le règlement délégué (UE) 2020/1477 adopté le 14 octobre 2020. Pendant cette période, les coordonnateurs sont tenus, aux fins de l'évaluation des droits prioritaires, de considérer les créneaux attribués pour la période du 1^{er} mars 2020 au 27 mars 2021 comme ayant été exploités par le transporteur aérien auquel ils ont initialement été attribués. Une période d'allègement supplémentaire des règles est maintenue pour les créneaux horaires utilisés entre l'UE et la Chine ou entre l'Union européenne et Hong Kong (à compter du 23 janvier 2020).

Une nouvelle proposition de paragraphe 2 *bis* sous l'article 10 *bis* prévoit que, pour une série de créneaux horaires attribués pour la période allant du 28 mars 2021 au 30 octobre 2021, les transporteurs aériens auront droit à la même série de créneaux horaires au cours de la période suivante de planification horaire équivalente, dès lors qu'ils ont utilisé 40 % des créneaux de cette série.

Le point a) d'un nouveau paragraphe 3 *bis* sous l'article 10 *bis* restreint le champ d'application de l'allègement applicable aux créneaux horaires attribués en vertu de l'article 10, paragraphe 2, du règlement sur les créneaux horaires. Il est proposé que les créneaux horaires constituant une série et nouvellement attribués pour la période de planification horaire concernée ne soient pas éligibles à l'allègement et doivent être exploités conformément au taux d'utilisation des créneaux de 80 % pour que le transporteur qui les exploite ait droit à la même série au cours de la période suivante de planification horaire équivalente.

L'article 10 *bis*, paragraphe 3 *bis*, point b), exclut de l'allègement les créneaux horaires qui ont été échangés contre une compensation financière ou une autre forme de compensation. Il est important de veiller à ce que la valeur de l'allègement ne soit incluse dans aucune transaction secondaire ou location d'un créneau horaire à un autre transporteur aérien. Cette disposition n'a pas d'effet rétroactif, en ce sens que les créneaux horaires qui ont fait l'objet d'une transaction et qui ont été exploités par le transporteur aérien «acquéreur» avec effet à compter de la période de planification horaire équivalente précédente (ou avant) sont éligibles à l'allègement.

Un nouveau paragraphe 7 est inséré dans l'article 10 *bis*, qui prévoit qu'au cours de la période d'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires, un transporteur aérien qui n'a pas l'intention d'utiliser un créneau horaire doit le mettre à disposition en vue d'une réattribution temporaire à d'autres transporteurs aériens au plus tard trois semaines avant la date prévue pour l'exploitation de ce créneau horaire. L'objectif est d'aider d'autres transporteurs qui pourraient vouloir exploiter ces créneaux de façon ponctuelle. Il convient de permettre aux

autres transporteurs aériens de disposer de suffisamment de temps pour planifier leurs opérations et de veiller également à ce que les passagers, les aéroports et les prestataires de services aéroportuaires soient informés à l'avance des opérations prévues des transporteurs aériens.

Le paragraphe 4 de l'article 10 *bis* habilite la Commission à adopter des actes délégués afin de prolonger encore la période d'application de l'allègement si la pandémie de COVID-19 n'est pas enrayée et continue d'avoir une incidence négative sur le secteur du transport aérien, y compris sur les droits acquis. La Commission est également habilitée à modifier le taux d'utilisation en fonction de l'évolution des niveaux de trafic. Compte tenu de la rapidité avec laquelle l'épidémie s'est propagée, les actes délégués devraient être adoptés dans le cadre d'une procédure d'urgence.

Un nouvel alinéa est ajouté à l'article 14, paragraphe 5, prévoyant un système de sanctions et de mesures en cas de non-respect des dispositions du nouveau paragraphe 7 de l'article 10 *bis*.

Un nouveau point c) ajouté à l'article 14, paragraphe 6, permet au coordonnateur de prendre des mesures et de retirer des créneaux horaires lorsqu'un transporteur aérien cesse ses opérations dans l'aéroport concerné. Dans ce cas, le coordonnateur peut retirer immédiatement les créneaux pour le reste de la période de planification horaire, sans avoir à attendre la fin de cette période, et peut mettre à disposition les créneaux en vue de leur réattribution dans les meilleurs délais.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil en ce qui concerne l'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté en raison de la pandémie de COVID-19

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen³,
vu l'avis du Comité des régions⁴,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) La pandémie de COVID-19 a entraîné une chute brutale du trafic aérien en raison de la baisse notable de la demande et des mesures directes prises par les États membres et les pays tiers pour l'endiguer. Elle a des effets préjudiciables sur les transporteurs aériens depuis le 1^{er} mars 2020, et il est probable qu'à l'avenir, elle continue d'avoir des répercussions négatives sur les transporteurs aériens jusqu'à l'hiver 2024/2025 inclus.
- (2) Cette situation échappe au contrôle des transporteurs aériens et a conduit ces derniers à annuler volontairement ou involontairement des services aériens pour s'adapter aux circonstances. En particulier, les annulations volontaires protègent la santé financière des transporteurs aériens tout en évitant les incidences négatives sur l'environnement résultant de l'exploitation de vols avec des avions vides ou quasi-vides dans le seul but de conserver leurs créneaux horaires.
- (3) 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 baisse annuelle constante du trafic aérien de l'ordre de 74 % à la mi-juin 2020.
- (4) Du point de vue des réservations connues, des prévisions d'Eurocontrol et des prévisions épidémiologiques, il n'est pas possible de prévoir à quel moment la période de forte baisse de la demande provoquée par la pandémie de COVID-19 est susceptible de prendre fin. Selon les dernières prévisions d'Eurocontrol, le trafic aérien

³ JO C du, p..

⁴ JO C du, p..

en février 2021 représentera environ la moitié du niveau de février 2020. Les prévisions allant au-delà de cette date reposent sur un certain nombre de facteurs inconnus, tels que la disponibilité d'un vaccin contre la COVID-19. Dans ces circonstances, il convient que les transporteurs aériens n'utilisant pas leurs créneaux horaires conformément au taux d'utilisation des créneaux fixé par le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil⁵ ne perdent pas automatiquement les droits acquis sur l'utilisation des séries de créneaux horaires prévus à l'article 8, paragraphe 2, et à l'article 10, paragraphe 2, dont ils bénéficieraient dans d'autres circonstances. Il y a lieu d'établir des règles particulières à cet effet.

- (5) Ces règles devraient, dans le même temps, permettre de remédier aux effets éventuellement négatifs sur la concurrence entre transporteurs aériens. En particulier, il convient de veiller à ce que les transporteurs aériens disposés à fournir des services soient en mesure d'utiliser les capacités inutilisées dans la perspective éventuelle de conserver ces créneaux horaires sur le long terme. De la sorte, les transporteurs aériens continueraient d'être encouragés à utiliser les capacités aéroportuaires, ce qui, en retour, profiterait aux consommateurs.
- (6) Il est donc nécessaire de définir, conformément à ces principes et pour une période limitée dans le temps, les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens continuent de bénéficier des droits d'utilisation des séries de créneaux horaires prévus à l'article 8, paragraphe 2, et à l'article 10, paragraphe 2, et de fixer les exigences selon lesquelles les transporteurs aériens concernés seraient tenus de libérer les capacités inutilisées.
- (7) La définition du terme «nouvel arrivant» devrait être adaptée aux fins de la période concernée, de manière à augmenter le nombre de transporteurs aériens pouvant prétendre au statut de nouvel arrivant et à donner ainsi à davantage de transporteurs aériens qui le souhaitent la possibilité d'établir et d'étendre leurs opérations. Dans le même temps, il convient de limiter les avantages correspondants aux véritables nouveaux arrivants, en excluant les transporteurs qui, avec leur société mère, leurs propres filiales ou les filiales de leur société mère, détiennent plus de 10 % du nombre total de créneaux horaires attribués le jour en question dans un aéroport donné.
- (8) Au cours de la période pendant laquelle l'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires est en vigueur, le système d'attribution devrait tenir compte des efforts consentis par les transporteurs aériens qui ont exploité des vols en utilisant des créneaux horaires faisant partie d'une série à laquelle un autre transporteur aérien a droit en vertu de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, mais qui ont été mis à la disposition du coordonnateur de créneaux horaires en vue d'une réattribution temporaire. Par conséquent, les transporteurs aériens qui ont exploité au moins cinq créneaux horaires d'une série devraient être prioritaires lors de l'attribution de ces séries au cours de la période suivante de planification horaire équivalente, pour autant que le transporteur aérien qui y a droit en vertu de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, ne demande pas ces séries.
- (9) L'imposition dans les aéroports de certaines mesures sanitaires liées à la COVID-19 est susceptible de réduire la capacité disponible, de sorte qu'il pourrait être nécessaire de prévoir des paramètres de coordination spécifiques dans le cadre de la COVID-19.

⁵ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

Dans de telles circonstances, et afin de permettre l'application correcte de ces paramètres, les coordonnateurs devraient être habilités à adapter la programmation des créneaux horaires attribués aux transporteurs aériens en vertu de l'article 8 ou à annuler ces créneaux pour la période de planification horaire au cours de laquelle lesdites mesures sanitaires liées à la COVID-19 sont applicables.

- (10) Les conséquences négatives d'éventuelles mesures prises par les autorités publiques pour restreindre la possibilité de voyager à très brève échéance ne sauraient être imputées aux transporteurs aériens et devraient donc être atténuées. Par conséquent, les transporteurs aériens ne devraient pas être pénalisés pour ne pas avoir utilisé des créneaux horaires lorsque cette non-utilisation résulte de mesures restrictives de ce type qui n'avaient pas encore été publiées au moment de l'attribution des créneaux horaires. Dans de telles circonstances, les transporteurs aériens devraient conserver le droit d'utiliser ces séries au cours de la saison aéronautique équivalente suivante. Ces mesures pourraient inclure, par exemple, des restrictions sévères imposées par les pouvoirs publics en raison de la COVID-19 quant au nombre maximal de passagers à l'arrivée ou au départ sur un vol donné ou dans un aéroport donné, ou des mesures qui rendent pratiquement ou techniquement impossible l'exploitation d'un service aérien compte tenu de l'imposition de restrictions relatives à la circulation du personnel navigant ou à la disponibilité de services d'appui direct indispensables pour l'exploitation d'un service aérien. L'atténuation spécifique des effets résultant de l'imposition de telles mesures devrait être limitée à un maximum de deux périodes de planification horaire consécutives.
- (11) Les transporteurs aériens devraient être exemptés, dans la mesure nécessaire, des exigences relatives à l'utilisation des créneaux horaires, qui entrent en ligne de compte pour les droits d'utilisation des créneaux horaires au cours de la période suivante de planification horaire équivalente, pendant les périodes où la demande est fortement touchée par les effets de la pandémie de COVID-19. Cette mesure devrait leur permettre d'accroître leurs services lorsque les circonstances le permettront. Le taux d'utilisation minimal plus faible fixé à cet effet devrait tenir compte des perspectives actuelles concernant le trafic aérien, qui se situent à 50 % par rapport aux niveaux de trafic de 2019, de l'incertitude entourant la pandémie de COVID-19, du retour de la confiance des consommateurs et de la reprise des niveaux de trafic. Toutefois, étant donné la perspective d'une nouvelle augmentation des niveaux de trafic à un moment donné, il devrait être possible de modifier le taux d'utilisation minimal par voie d'actes délégués. Les transporteurs aériens et les coordonnateurs devraient pouvoir effectuer en temps utile les préparatifs nécessaires, en fonction des conditions applicables à l'exploitation des créneaux horaires au cours d'une période de planification horaire donnée. Par conséquent, la Commission devrait s'efforcer d'adopter l'acte délégué dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, devrait adopter de tels actes avant la date limite de restitution des créneaux horaires prévue à l'article 10, paragraphe 3.
- (12) Afin de réduire au minimum les barrières à l'entrée et d'éviter que l'allègement des exigences générales en matière d'utilisation des créneaux horaires ait une incidence négative sur la position concurrentielle des transporteurs aériens au-delà de ce qui est justifié, l'application de l'allègement devrait être limitée aux créneaux horaires que le transporteur aérien avait précédemment exploités dans les aéroports concernés. De même, l'allègement ne devrait pas s'appliquer aux créneaux horaires qui ont été échangés dans le cadre d'un accord commercial, moyennant une compensation monétaire ou autre, entre transporteurs n'appartenant pas au même groupe.

- (13) Afin d'apporter une réponse souple, lorsque cela s'avère nécessaire et justifié, aux difficultés que le secteur du transport aérien rencontre en raison de la pandémie de COVID-19, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de modifier le règlement (CEE) n° 95/93 en ce qui concerne la prolongation de la période d'application de l'allègement de la règle d'utilisation des créneaux horaires prévue par le présent règlement. 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»⁶. En particulier, pour garantir 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.
- (14) Les aéroports, les prestataires de services aéroportuaires et les transporteurs aériens doivent avoir une visibilité sur les capacités disponibles aux fins d'une planification adéquate. Les transporteurs aériens devraient mettre à la disposition du coordonnateur les créneaux qu'ils n'entendent pas utiliser, en vue d'une éventuelle réattribution, dans les meilleurs délais et au plus tard trois semaines avant la date prévue pour leur exploitation. Ils devraient faire l'objet de sanctions appropriées ou de mesures équivalentes en cas de non-respect de la règle.
- (15) Lorsqu'il a la certitude qu'un transporteur aérien a cessé ses opérations dans un aéroport, le coordonnateur devrait immédiatement retirer les créneaux horaires au transporteur aérien en question et les placer dans le pool en vue de leur réattribution à d'autres transporteurs.
- (16) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19 et justifiant les mesures prévues dans le présent règlement, il s'avère 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.
- (17) Compte tenu de l'urgence engendrée par les circonstances exceptionnelles liées à la pandémie de COVID-19 et justifiant les mesures proposées, il est jugé approprié de prévoir une entrée en vigueur immédiate du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CEE) n° 95/93 est modifié comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point b *bis*) suivant est inséré:

«b *bis*) au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2 *bis*, on entend par "nouvel arrivant":

⁶ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

i) un transporteur aérien demandant que lui soit attribué, dans le cadre d'une série de créneaux horaires, un créneau horaire dans un aéroport pour un jour quelconque, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait au total de moins de sept créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question; ou

ii) un transporteur aérien demandant que lui soit attribuée une série de créneaux horaires en vue d'un service régulier de passagers sans escale entre deux aéroports de l'Union européenne, lorsque deux autres transporteurs aériens au plus exploitent le même service régulier sans escale entre ces aéroports le jour en question, sachant que, si sa demande était acceptée, il disposerait néanmoins de moins de neuf créneaux horaires dans cet aéroport, le jour en question, pour ce service sans escale.

Un transporteur aérien qui, avec sa société mère, ses propres filiales ou les filiales de sa société mère, détient plus de 10 % du total des créneaux horaires attribués le jour en question dans un aéroport donné, n'est pas considéré comme un nouvel arrivant dans cet aéroport;»

b) le point m) est remplacé par le texte suivant:

«m) “paramètres de coordination”, l'expression, en termes opérationnels, de la capacité totale disponible pour l'attribution de créneaux horaires dans un aéroport au cours de chaque période de coordination, en reflétant l'ensemble des facteurs techniques, opérationnels et environnementaux qui influent sur les performances des infrastructures aéroportuaires et de ses différents sous-systèmes;»

c) le point n) suivant est ajouté:

«n) “paramètres de coordination COVID-19”, des paramètres de coordination révisés donnant lieu à une réduction de la capacité aéroportuaire disponible dans un aéroport coordonné en raison de mesures sanitaires particulières imposées par les États membres en réponse à la pandémie de COVID-19.»

2) L'article 8 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis*. Au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2 *bis*, une série de créneaux horaires qui est remise dans le pool de créneaux horaires conformément à l'article 8, paragraphe 1, à la fin de la période de planification horaire (ci-après la “période de planification horaire de référence”), est attribuée, sur demande, pour la période suivante de planification horaire équivalente, à un transporteur aérien qui a exploité au moins cinq créneaux horaires de la série en question en application de l'article 10 *bis*, paragraphe 7, au cours de la période de planification horaire de référence.

Si plusieurs demandeurs satisfont aux exigences figurant au premier alinéa, la priorité est accordée au transporteur aérien ayant exploité le plus grand nombre de créneaux horaires de cette série.»

b) le paragraphe 6 *bis* suivant est inséré:

«6 *bis*. Au cours de la période d'application des paramètres de coordination COVID-19 et afin de permettre l'application correcte de ces paramètres, le coordonnateur peut modifier la programmation des créneaux horaires demandés ou attribués relevant de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2 *bis*, ou les annuler après avoir entendu le transporteur aérien concerné. Dans ce cadre, le coordonnateur tient compte des règles et lignes directrices complémentaires visées à l'article 8, paragraphe 5, en respectant les conditions qui y sont énoncées.»

3) L'article 10, paragraphe 4, est modifié comme suit:

a) le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) procédure judiciaire relative à l'application de l'article 9 en ce qui concerne des liaisons pour lesquelles des obligations de service public ont été imposées au titre de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 avec pour conséquence la suspension temporaire de l'exploitation de ces liaisons;»

b) le point e) suivant est ajouté:

«e) au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2 *bis*, l'introduction, après le 31 janvier pour la saison d'été suivante ou après le 31 août pour la saison d'hiver suivante, par les autorités publiques de mesures destinées à lutter contre la propagation de la pandémie de COVID-19 à une extrémité d'une liaison pour laquelle les créneaux horaires en question ont été utilisés ou auraient dû être utilisés, à condition que ces mesures n'aient pas été publiées au moment de l'attribution de la série de créneaux horaires et que ces mesures donnent lieu à l'un des éléments suivants:

- une fermeture partielle ou complète de la frontière, de l'aéroport ou de l'espace aérien pendant une partie substantielle de la période de planification horaire concernée,
- un obstacle sérieux à la possibilité pour les passagers de voyager avec n'importe quel transporteur sur cette liaison directe pendant une partie substantielle de la période de planification horaire concernée.»

c) les alinéas suivants sont ajoutés:

«Le point e) du premier alinéa s'applique pendant la période où les mesures qui y sont visées sont en vigueur et pendant six semaines supplémentaires, dans les limites visées aux troisième, quatrième et cinquième alinéas. Toutefois, si la mesure visée au point e) cesse de s'appliquer moins de six semaines avant la fin d'une période de planification horaire, le point e) ne s'applique au reste de la période de six semaines que si les créneaux horaires de la période de planification horaire suivante sont utilisés pour la même liaison.

Le point e) du premier alinéa ne s'applique qu'aux créneaux horaires utilisés pour des liaisons pour lesquelles ils étaient déjà utilisés avant la publication des mesures visées au point e).

Le point e) du premier alinéa cesse de s'appliquer si le transporteur aérien utilisant les créneaux horaires en question modifie ses opérations et opte pour une liaison non concernée par les mesures prises par les autorités publiques.

Le point e) du premier alinéa s'applique au maximum pendant deux périodes de planification horaire consécutives.»

4) L'article 10 *bis* est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Aux fins de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, les coordonnateurs considèrent les créneaux horaires attribués pour la période du 1^{er} mars 2020 au 27 mars 2021 comme ayant été exploités par le transporteur aérien auquel ils ont initialement été attribués.»

b) le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis*. En ce qui concerne la période allant du 28 mars 2021 au 30 octobre 2021 et aux fins de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, si un transporteur aérien démontre, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 40 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée, le transporteur aérien a

le droit d'utiliser la même série de créneaux horaires lors la période suivante de planification horaire équivalente.

En ce qui concerne la période visée au premier alinéa, les pourcentages visés à l'article 10, paragraphe 4, et à l'article 14, paragraphe 6, point a), sont de 40 %.»

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. En ce qui concerne les créneaux horaires attribués pour une date comprise entre le 9 avril 2020 et le 27 mars 2021, le paragraphe 1 ne s'applique que si le transporteur aérien a restitué au coordonnateur les créneaux horaires en question non utilisés en vue de leur réattribution à d'autres transporteurs aériens.»

d) le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

«3 *bis*. Le paragraphe 2 *bis* ne s'applique pas:

a) à l'égard d'une série de créneaux horaires attribués à un transporteur aérien pour une période de planification horaire donnée, si ce transporteur ne s'est pas vu attribuer la même série de créneaux horaires lors de la période de planification horaire équivalente précédente;

b) à l'égard d'une série de créneaux horaires qui, à compter de la période de planification horaire en question, ont été échangés entre transporteurs aériens conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 1, point c), et que l'échange a comporté une compensation monétaire ou toute autre forme de compensation.»

e) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Lorsque la Commission constate, d'une part, sur la base des données publiées par Eurocontrol, qui est le gestionnaire de réseau pour les fonctions de réseau de trafic aérien du ciel unique européen, que la baisse du niveau du trafic aérien persiste par rapport au niveau de la période correspondante de 2019 et, eu égard aux prévisions de trafic d'Eurocontrol, est susceptible de se poursuivre et, d'autre part, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles, que cette situation est une conséquence de la pandémie de COVID-19, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* pour modifier en conséquence la période visée au paragraphe 2 *bis*.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* afin de modifier les pourcentages visés au paragraphe 2 *bis* du présent article dans une fourchette comprise entre 0 et 80 %. À cette fin, la Commission examine les modifications intervenues depuis l'entrée en vigueur du règlement (UE) [2021/XXX référence du présent règlement], eu égard aux éléments suivants:

a) les données publiées par Eurocontrol sur les niveaux de trafic et les prévisions de trafic;

b) l'évolution des tendances du trafic aérien au cours des périodes de planification horaire, compte tenu également de l'évolution observée depuis le début de la pandémie de COVID-19; et

c) les indicateurs relatifs à la demande de transport aérien de passagers et de marchandises, y compris les tendances relatives à la taille de la flotte, à son utilisation et aux coefficients de remplissage.

Les actes délégués adoptés en vertu du présent paragraphe sont adoptés au plus tard le 24 janvier pour la période de planification horaire de l'été suivant et au plus tard le 24 août pour la période de planification horaire de l'hiver suivant.»

f) le paragraphe 5 est supprimé;

g) le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«7. Au cours de la période visée au paragraphe 2 *bis*, les transporteurs aériens mettent à la disposition du coordonnateur tout créneau horaire qu'ils n'ont pas l'intention d'utiliser, en vue de sa réattribution à d'autres transporteurs aériens, au moins trois semaines avant la date d'exploitation.»

5) À l'article 12 *bis*, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 *bis* est conféré à la Commission jusqu'au 24 août 2024.»

6) L'article 14 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 5, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les États membres établissent et appliquent des sanctions effectives, dissuasives et proportionnées ou des mesures équivalentes en cas de non-respect répété et délibéré des dispositions de l'article 10 *bis*, paragraphe 7, par un transporteur aérien. Ces sanctions et mesures incluent la possibilité de retirer l'avantage conféré par l'article 10 *bis*, paragraphe 2 *bis*, lorsque cela est justifié au regard du cas en question.»

b) au paragraphe 6, le point c) suivant est ajouté: «c) Au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 2 *bis*, lorsqu'un coordonnateur détermine, sur la base des informations dont il dispose, qu'un transporteur aérien a cessé ses opérations dans un aéroport et n'est plus en mesure d'exploiter les créneaux qui lui ont été attribués, il retire à ce transporteur aérien la série de créneaux horaires en question pour le reste de la période de planification horaire et place ladite série dans le pool, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.»

Article 2

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président