UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN **LE CONSEIL**

Bruxelles, le 16 février 2021
(OR. en)

2020/0358 (COD)
LEX 2060

PE-CONS 1/1/21
REV 1

AVIATION 18
COVID-19 14
CODEC 71

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 L'UNION EN RAISON DE LA CRISE DE LA COVID-19

RÈGLEMENT (UE) 2021/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 16 février 2021

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 l'Union en raison de la crise de la 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 européen[1],

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire[2],

---

1 Avis du 27 janvier 2021 (non encore paru au Journal officiel).

2 Position du Parlement européen du 11 février 2021 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 15 février 2021.

considérant ce qui suit:

(1) La crise de la COVID-19 a entraîné une chute brutale du trafic aérien en raison d'une baisse notable de la demande et des mesures directes prises par les États membres et les pays tiers pour contenir la propagation de la COVID-19. Elle a eu des effets préjudiciables sur les transporteurs aériens depuis le 1er mars 2020, et il est probable que cela continue au cours des années à venir.

(2) Ces circonstances échappent au contrôle des transporteurs aériens et ont conduit à l'annulation volontaire ou obligatoire de leurs services aériens. En particulier, les annulations volontaires protègent la santé financière des transporteurs aériens et évitent les incidences négatives sur l'environnement causées par 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) Il n'est pas possible, sur la base des réservations connues, des prévisions d'Eurocontrol et des prévisions épidémiologiques, de prévoir à quel moment la période de forte baisse de la demande provoquée par la crise de la COVID-19 est susceptible de prendre fin. Selon les dernières prévisions d'Eurocontrol, le trafic aérien 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 de vaccins contre la COVID-19. Dans ces circonstances, il convient que les transporteurs aériens qui n'utilisent pas leurs créneaux horaires conformément au taux d'utilisation des créneaux horaires fixé par le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil[1] ne perdent pas automatiquement les droits acquis sur les séries de créneaux horaires, prévus à l'article 8, paragraphe 2, et à l'article 10, paragraphe 2, dudit règlement, dont ils pourraient bénéficier dans d'autres circonstances. Le présent règlement devrait 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 est nécessaire de veiller à ce que les transporteurs aériens prêts à fournir des services soient autorisés à utiliser les capacités inutilisées et à ce qu'ils aient la perspective de conserver ces créneaux horaires sur le long terme. De la sorte, les transporteurs aériens continueraient d'être encouragés à utiliser la capacité aéroportuaire, ce qui, en retour, profiterait aux consommateurs.

---

[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).

(6) Il est donc nécessaire de fixer, conformément à ces principes et pour une période limitée, les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens continuent d'avoir droit à des séries de créneaux horaires au titre de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 95/93, et de fixer les exigences selon lesquelles les transporteurs aériens concernés seraient tenus de libérer les capacités inutilisées.

(7) Pour la période pendant laquelle le transport aérien subit les conséquences négatives de la crise de la COVID-19, la définition du terme "nouvel arrivant" devrait être élargie de manière à augmenter le nombre de transporteurs aériens couverts, et à donner ainsi à davantage de transporteurs aériens la possibilité d'établir et d'étendre leurs opérations s'ils le souhaitent. Cependant, il est nécessaire de limiter les avantages dont bénéficient les transporteurs aériens couverts par cette définition aux véritables nouveaux arrivants, en excluant tout transporteur aérien qui, avec sa société mère, ses propres filiales ou les filiales de sa société mère, détient 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 appliqué, le système d'attribution des créneaux horaires devrait tenir compte des efforts consentis par les transporteurs aériens qui ont exploité des vols en utilisant des créneaux horaires qui font partie d'une série à laquelle un autre transporteur aérien a droit au titre de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 95/93, 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 desdits articles ne demande pas ces séries.

(9) L'imposition dans les aéroports de mesures sanitaires spécifiques 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. Dans de telles circonstances, et afin de permettre l'application correcte de ces paramètres, les coordonnateurs devraient être autorisés à adapter la programmation des créneaux horaires attribués aux transporteurs aériens en vertu de l'article 8 du règlement (CEE) n° 95/93 ou à annuler ces créneaux horaires pour la période de planification horaire au cours de laquelle les mesures sanitaires spécifiques liées à la COVID-19 sont applicables.

(10) Pour faciliter l'utilisation de la capacité aéroportuaire pendant la période de planification horaire de l'été 2021, les transporteurs aériens devraient être autorisés à restituer les créneaux horaires historiques au coordonnateur avant le début de la période de planification horaire afin qu'ils puissent être réattribués de manière ponctuelle. Les transporteurs aériens qui restituent une série complète de créneaux horaires avant la date limite fixée par le présent règlement devraient conserver leur droit à la même série de créneaux horaires dans cet aéroport pour la période de planification horaire de l'été 2022. Au vu des autres mesures d'allègement des règles relatives aux créneaux horaires que contient le présent règlement, les transporteurs aériens ayant un grand nombre de créneaux horaires dans un aéroport devraient être autorisés à en restituer au maximum la moitié de cette manière.

(11) Sans préjudice de l'obligation des États membres de se conformer au droit de l'Union, en particulier aux règles énoncées dans les traités et dans le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil[1], les conséquences négatives d'éventuelles mesures, adoptées par les autorités publiques d'États membres ou de pays tiers pour lutter contre la propagation de la COVID-19 et pour restreindre la possibilité de voyager à très brève échéance, ne sauraient être imputées aux transporteurs aériens et devraient être atténuées lorsqu'elles ont un impact significatif sur la viabilité des voyages ou la possibilité de voyager ou sur la demande sur les liaisons concernées. Cela devrait comprendre les mesures qui aboutissent à une fermeture partielle ou totale de la frontière ou de l'espace aérien ou à une fermeture partielle ou totale, ou à une réduction de la capacité, des aéroports concernés, à des restrictions des déplacements du personnel navigant entravant de manière significative l'exploitation des services aériens ou à un obstacle sérieux à la possibilité pour les passagers de voyager avec n'importe quel transporteur sur la liaison concernée, y compris les restrictions de voyage, les restrictions de déplacement ou les mesures de quarantaine dans le pays ou la région de destination ou les restrictions quant à la disponibilité de services d'appui direct essentiels pour l'exploitation d'un service aérien. Des mesures d'atténuation devraient permettre que les transporteurs aériens ne soient pas 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. L'atténuation spécifique des effets résultant de l'imposition de telles mesures restrictives devrait être d'une durée limitée et, en tout état de cause, ne devrait pas dépasser deux périodes de planification horaire consécutives.

---

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

(12) Pendant les périodes où la demande est fortement touchée à la suite de la crise de la COVID-19, les transporteurs aériens devraient être exemptés, dans la mesure nécessaire, des exigences d'utilisation des créneaux horaires afin de conserver le droit à ces créneaux horaires lors de la période suivante de planification horaire équivalente. Cette mesure devrait permettre aux transporteurs aériens 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 concernant le trafic aérien pour 2021, à compter du début de 2021, qui se situait à 50 % par rapport aux niveaux de trafic de 2019, de l'incertitude entourant la crise de la COVID-19, du retour de la confiance des consommateurs et de la reprise des niveaux de trafic.

(13) Afin de tenir compte de l'évolution de l'impact de la crise de la COVID-19 et du manque de clarté qui en résulte en ce qui concerne l'évolution des niveaux de trafic à moyen terme, et afin d'apporter une réponse souple, lorsque cela s'avère strictement nécessaire et justifié, aux difficultés que le secteur du transport aérien rencontre en conséquence, 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 ce qui concerne la modification de la période d'application de l'allègement de la règle d'utilisation des créneaux horaires et des pourcentages du taux d'utilisation minimal dans une certaine fourchette. 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"[1]. 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.

[1] JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

(14) Pour être en mesure de faire les préparatifs nécessaires dans les temps, les transporteurs aériens et les coordonnateurs doivent avoir connaissance des conditions à appliquer à l'exploitation des créneaux horaires dans une période de planification horaire donnée. La Commission devrait donc s'efforcer d'adopter les actes délégués le plus tôt possible 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, du règlement (CEE) n° 95/93.

(15) Les aéroports, les prestataires de services aéroportuaires et les transporteurs aériens doivent avoir des informations sur les capacités disponibles aux fins d'une planification adéquate. Les transporteurs aériens devraient mettre à la disposition du coordonnateur, en vue d'une éventuelle réattribution à d'autres transporteurs aériens, tout créneau horaire qu'ils n'entendent pas utiliser, le plus tôt possible et au plus tard trois semaines avant la date prévue pour son exploitation. Lorsque des transporteurs aériens, de manière répétée et intentionnelle, ne respectent pas cette obligation, ou toute autre obligation du règlement (CEE) n° 95/93, ils devraient faire l'objet de sanctions appropriées ou de mesures équivalentes.

(16) 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.

(17) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en place de règles spécifiques et l'allègement des règles générales d'utilisation des créneaux horaires pour une période limitée afin d'atténuer les effets de la crise de la COVID-19 sur le trafic aérien, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des dimensions et des effets de l'action envisagée, 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 énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(18) Compte tenu de l'urgence résultant des circonstances exceptionnelles liées à la crise de la COVID-19, 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 européenne, 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.

(19) Afin de permettre l'application rapide des mesures prévues par le présent règlement, celui-ci 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 (CEE) n° 95/93 est modifié comme suit:

1) L'article 2 est modifié comme suit:

a) le point suivant est inséré:

"b *bis*) au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, on entend par "nouvel arrivant":

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, 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 nombre 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 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 à la suite de mesures sanitaires spécifiques imposées par les États membres en réponse à la crise de la COVID-19.";

2) À l'article 7, paragraphe 1, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"1. Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans un aéroport à facilitation d'horaires ou un aéroport coordonné fournissent au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur, respectivement, toutes les informations pertinentes qu'ils demandent. Toutes les informations pertinentes sont présentées sous la forme et dans le délai spécifiés par le facilitateur d'horaires ou le coordonnateur. En particulier, le transporteur aérien indique au coordonnateur, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait du statut de nouvel arrivant, tel qu'il est défini à l'article 2, point b) ou b *bis*), en ce qui concerne les créneaux horaires demandés.".

3) L'article 8 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 2, premier alinéa, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

"2. Sans préjudice des articles 7, 8 *bis* et 9, de l'article 10, paragraphe 1, de l'article 10, paragraphe 2 *bis*, et de l'article 14, le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas lorsque les conditions suivantes sont remplies:";

b) le paragraphe suivant est inséré:

"2 *bis*. Au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, une série de créneaux horaires qui a été remise dans le pool de créneaux horaires conformément au paragraphe 1 du présent article, à la fin de la période de planification horaire (ci-après dénommée "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, pour autant que la série de créneaux horaires n'ait pas déjà été attribuée au transporteur qui détenait à l'origine cette série pour la période suivante de planification horaire équivalente, conformément au paragraphe 2 du présent article.

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

c) le paragraphe 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 de coordination, le coordonnateur peut modifier la programmation des créneaux horaires demandés ou attribués relevant de la période indiquée à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, ou les annuler après avoir entendu le transporteur aérien concerné. Dans ce cadre, le coordonnateur tient compte des règles et lignes directrices complémentaires visées au paragraphe 5 du présent article, en respectant les conditions qui y sont énoncées.".

4) À l'article 8 *bis*, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. a) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel qu'il est défini à l'article 2, point b) ou b *bis*), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés comme le prévoit le paragraphe 1, point b), du présent article, sauf en cas de rachat légalement autorisé des activités d'une entreprise en faillite.

b) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel qu'il est défini à l'article 2, point b) ii) et iii), ou à l'article 2, point b *bis*) ii), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être transférés à une autre liaison comme le prévoit le paragraphe 1, point a), du présent article, à moins que le nouvel arrivant ne bénéficie pour la nouvelle liaison d'une priorité identique à celle qui lui était reconnue pour la liaison initiale.

c) Les créneaux horaires attribués à un nouvel arrivant, tel qu'il est défini à l'article 2, point b) ou b *bis*), ne peuvent pas, pendant deux périodes de planification horaire équivalentes, être échangés comme le prévoit le paragraphe 1, point c), du présent article, sauf afin d'améliorer la programmation des créneaux horaires pour les services en rapport avec la programmation initialement demandée.".

5) L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe suivant est inséré:

"2 *bis*. Nonobstant le paragraphe 2, une série de créneaux horaires attribuée pour la période de planification horaire du 28 mars 2021 au 30 octobre 2021 donne droit au transporteur aérien à la même série de créneaux horaires pour la période de planification horaire du 27 mars 2022 au 29 octobre 2022 si le transporteur aérien a mis la série complète de créneaux horaires à la disposition du coordonnateur pour réattribution avant le … [huit jours après la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Le présent paragraphe ne s'applique qu'aux séries de créneaux horaires qui avaient été attribuées au même transporteur pour la période de planification horaire du 29 mars 2020 au 24 octobre 2020. Le nombre de créneaux horaires dont le transporteur aérien en question peut bénéficier au titre du présent paragraphe est limité à un nombre équivalent à 50 % des créneaux horaires qui étaient attribués au même transporteur pour la période de planification horaire du 29 mars 2020 au 24 octobre 2020, sauf dans le cas d'un transporteur aérien auquel ont été attribués moins de 29 créneaux horaires par semaine en moyenne pendant la précédente période de planification horaire équivalente dans l'aéroport en question.";

b) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) le point suivant est ajouté:

e) au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, introduction par les autorités publiques de mesures destinées à lutter contre la propagation de la 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, que ces mesures aient un impact significatif sur la viabilité des voyages ou la possibilité de voyager ou sur la demande sur les liaisons concernées et qu'elles donnent lieu à l'un des éléments suivants:

i) une fermeture partielle ou totale de la frontière ou de l'espace aérien, ou une fermeture partielle ou totale de l'aéroport ou une réduction de la capacité de l'aéroport, pendant une partie substantielle de la période de planification horaire concernée;

ii) 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, y compris:

– des restrictions de voyage fondées sur la nationalité ou le lieu de résidence, une interdiction de tous les voyages à l'exception des voyages essentiels, ou des interdictions de vols au départ ou à destination de certains pays ou zones géographiques,

– des restrictions de déplacement ou des mesures de quarantaine ou d'isolement à l'intérieur du pays ou de la région où se situe l'aéroport de destination (y compris les points intermédiaires),

– des restrictions quant à la disponibilité de services d'appui direct essentiels pour l'exploitation d'un service aérien;

iii) des restrictions des déplacements du personnel navigant entravant de manière significative l'exploitation des services aériens au départ ou à destination des aéroports desservis, y compris des interdictions d'entrée soudaines ou l'immobilisation de l'équipage dans des lieux inattendus en raison de mesures de quarantaine.";

ii) les alinéas suivants sont ajoutés:

"Le point e) s'applique pendant la période où les mesures qui sont visées dans ledit point s'appliquent et, dans les limites visées aux troisième, quatrième et cinquième alinéas, pendant une période supplémentaire de six semaines au maximum. Toutefois, si les mesures visées au point e) cessent 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) ne s'applique qu'aux créneaux horaires utilisés pour des liaisons pour lesquelles ils étaient déjà utilisés par le transporteur aérien avant la publication des mesures visées audit point.

Le point e) cesse de s'appliquer si le transporteur aérien utilise les créneaux horaires en question pour modifier ses opérations et opter pour une liaison non concernée par les mesures prises par les autorités publiques.

Les transporteurs aériens peuvent justifier de la non-utilisation d'un créneau horaire conformément au point e) pendant deux périodes de planification horaire consécutives au maximum.";

c) au paragraphe 6, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Parmi les demandes des nouveaux arrivants, la préférence est donnée à celles introduites par les transporteurs aériens pouvant prétendre au statut de nouvel arrivant en vertu de l'article 2, point b) i) et ii), de l'article 2, point b) i) et iii) ou de l'article 2, point b *bis*) i) et ii).".

6) L'article 10 *bis* est remplacé par le texte suivant:

"*Article 10* bis
Attribution de créneaux horaires en réponse à la crise de la COVID-19

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 1er mars 2020 au 27 mars 2021 comme ayant été exploités par le transporteur aérien auquel ils ont initialement été attribués.

2. 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 23 janvier 2020 au 29 février 2020 comme ayant été exploités par le transporteur aérien auquel ils ont initialement été attribués en ce qui concerne les services aériens entre les aéroports situés dans l'Union et les aéroports situés dans la République populaire de Chine ou dans la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine.

3. En ce qui concerne les créneaux horaires qui n'ont pas été mis à la disposition du coordonnateur en vue de leur réattribution conformément à l'article 10, paragraphe 2 *bis*, pendant la période 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 50 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle a été attribuée, le transporteur aérien a droit à la même série de créneaux horaires pour la période suivante de planification horaire équivalente.

   En ce qui concerne la période visée au premier alinéa du présent paragraphe, les pourcentages visés à l'article 10, paragraphe 4, et à l'article 14, paragraphe 6, point a), sont de 50 %.

4. En ce qui concerne les créneaux horaires attribués pour une date allant du 9 avril 2020 au 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.

5. 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 crise de la COVID-19, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* pour modifier en conséquence la période visée au paragraphe 3 du présent article.

   La Commission est habilitée à adopter, lorsque cela est strictement nécessaire pour tenir compte de l'évolution de l'impact de la crise de la COVID-19 sur les niveaux de trafic aérien, des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* afin de modifier les pourcentages visés au paragraphe 3 du présent article dans une fourchette comprise entre 30 % et 70 %. À cette fin, la Commission tient compte des modifications qui ont eu lieu depuis le ... [date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], sur la base des 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 de l'évolution observée depuis le début de la crise de la 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 31 décembre pour la période de planification horaire de l'été suivant et au plus tard le 31 juillet pour la période de planification horaire de l'hiver suivant.

6. Lorsque, en cas d'incidence prolongée de la crise de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien dans l'Union, des raisons d'urgence impérieuse l'imposent, la procédure prévue à l'article 12 *ter* est applicable aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.

7. Au cours de la période visée au paragraphe 3, 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.".

7) 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 ... [un an après la date de l'entrée en vigueur du présent règlement].".

8) L'article 14 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Les États membres établissent et appliquent des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives ou des mesures équivalentes aux transporteurs aériens qui, de manière répétée et intentionnelle, ne respectent pas le présent règlement.";

b) au paragraphe 6, le point suivant est ajouté:

"c) Au cours de la période visée à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, 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 horaires 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 les créneaux horaires 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	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*