

Bruxelles, le 13 mars 2020  
(OR. en)

6797/20

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2020/0042 (COD)**

---

---

**AVIATION 34**

**PROPOSITION**

---

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	13 mars 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 111 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 111 final.

---

p.j.: COM(2020) 111 final



Bruxelles, le 13.3.2020  
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne  
l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté**

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

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Justification et objectifs de la proposition

Le règlement (CEE) n° 95/93<sup>1</sup> fixe des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'UE. Dans son article 10, il établit une 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 de planification horaire correspondante de l'année suivante («droits acquis»).

L'épidémie du virus SARS-CoV-2 a un impact considérable sur les transporteurs aériens et entraîne un déclin significatif du trafic aérien dans le monde depuis le début de l'année 2020. Pour les transporteurs aériens européens, ce sont les vols à destination et au départ de la République populaire de Chine et de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine qui ont d'abord été touchés en janvier 2020, mais la propagation du virus depuis janvier 2020 a conduit à une détérioration plus générale, y compris en Europe. Il n'est pas possible de prévoir comment l'épidémie va évoluer, ni la durée de son impact.

Toutefois, compte tenu de la baisse de la demande concernant le trafic passagers, les transporteurs aériens ont déjà commencé et continueront d'annuler des vols, ce qui se traduira, pour les périodes de planification horaire de l'hiver 2019-2020 et de l'été 2020, par une utilisation des créneaux inférieure au seuil de 80 % imposé par le règlement.

Après une croissance annuelle moyenne du nombre de passagers en Europe de 3,3 % entre 2009 et 2019, le nombre de vols a chuté de 10 % au cours des deux premières semaines de mars 2020 par rapport à la même période en 2019, selon Eurocontrol. Compte tenu de la baisse de la demande provoquée par la crise, la plupart des transporteurs aériens européens immobilisent des aéronefs au sol. Cela semble indiquer que la baisse du nombre de vols se poursuivra. La tendance négative d'une année à l'autre s'étend sur la période estivale, pour laquelle, d'après l'IATA, les transporteurs aériens enregistrent une baisse de 40 à 60 % en glissement annuel pour les réservations sur la période mars-juin 2020 en ce qui concerne les liaisons non italiennes, avec un impact un peu plus important sur les liaisons court-courriers par rapport aux vols longue distance. Les réservations sur les liaisons au départ ou à destination de l'Italie ont chuté de plus de 50 % au début du mois de mars 2020, les taux de remplissage ne dépassant pas 40 %.

Pour leur part, les aéroports européens prévoient une perte de 67 millions de passagers au premier trimestre 2020. Ce phénomène affecte sérieusement le transport aérien dans l'ensemble de l'Union.

Sur la base des informations actuellement disponibles auprès d'Eurocontrol, des transporteurs aériens et des aéroports, on peut raisonnablement supposer que la situation actuelle, caractérisée par une baisse exceptionnelle de la demande, durera au moins jusqu'en juin 2020.

---

<sup>1</sup> 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.

Toutefois, en vertu du règlement sur les créneaux horaires, afin d'être assurés d'obtenir les mêmes créneaux pour la saison correspondante l'année suivante, les transporteurs aériens sont tenus d'utiliser les créneaux pendant au moins 80 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle ils leur ont été attribués. En l'absence de toute mesure à même de neutraliser, aux fins de ce calcul, les effets de la situation actuelle, il est probable que les transporteurs aériens exploiteront de nombreux vols avec un très faible coefficient de remplissage afin de protéger leurs droits acquis, aggravant ainsi les pertes financières et causant des effets néfastes sur l'environnement.

En vertu du règlement (CEE) n° 95/93, le coordonnateur de créneaux est le seul responsable de l'attribution des créneaux horaires et est tenu d'agir conformément au règlement [article 4, paragraphe 5]. En ce qui concerne leur mission d'attribution des créneaux horaires, les coordonnateurs sont indépendants et ne sont soumis aux instructions d'aucune des parties.

Dans les circonstances décrites, il convient de modifier le règlement (CEE) n° 95/93 afin de protéger les droits acquis des transporteurs aériens pour les créneaux qui n'ont pas été utilisés pendant la période au cours de laquelle le secteur de l'aviation a été le plus touché par l'épidémie du SARS-CoV-2. La période proposée couvre la période de quatre mois comprise entre mars 2020 et juin 2020 pour tous les vols. En outre, étant donné que les graves conséquences de l'épidémie du virus SARS-CoV-2 sont apparues tout d'abord en République populaire de Chine et dans la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine, il est proposé de protéger, pendant une période plus longue, les droits acquis pour les créneaux utilisés pour les services aériens à destination et en provenance de ces marchés. La période supplémentaire commence le 23 janvier 2020, date à laquelle les autorités ont fermé le premier aéroport de la République populaire de Chine.

Cette modification prendrait la forme d'une règle selon laquelle les coordonnateurs considèrent les créneaux attribués pour les périodes de référence en question comme ayant été exploités. Cette règle permettrait d'atténuer les effets de la crise actuelle et d'offrir une sécurité juridique aux transporteurs aériens pour les parties concernées des périodes de planification. Les éventuels créneaux libérés par les transporteurs aériens pourraient être réattribués par les coordonnateurs en fonction des besoins. Par nature, une telle réattribution se ferait au cas par cas et n'aurait pas d'incidence sur la situation des transporteurs qui, selon la règle proposée, seraient réputés avoir exploité les créneaux en question.

Compte tenu des circonstances actuelles, il est difficile de prévoir avec certitude quand la situation de santé publique et la confiance des consommateurs redeviendront normales. La prolongation de la mesure proposée pour toute la saison d'été 2020 (qui se termine le 24 octobre 2020) pourrait être disproportionnée par rapport à l'objectif clairement défini si la situation devait redevenir normale dans l'intervalle. C'est pourquoi il est proposé d'habiliter la Commission à prolonger la période pendant laquelle les mesures sont applicables, au besoin au moyen d'actes délégués. La Commission devrait fonder ces décisions sur les informations disponibles les plus récentes, publiées par le gestionnaire de réseau de l'UE de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne («Eurocontrol»), et sur les avis scientifiques pertinents.

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

Le règlement (CEE) n° 95/93 ne prévoit pas le cas de figure auquel sont confrontés les transporteurs aériens en raison de l'apparition du SARS-CoV-2 en ce qui concerne la possibilité de maintenir leurs créneaux horaires pendant des périodes de planification consécutives. Il convient dès lors de modifier le règlement afin d'atténuer les effets de la crise

actuelle, 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 fonctionnement efficace du marché intérieur de l'aviation et des services connexes dépendent des performances économiques des transporteurs aériens. Les conséquences économiques néfastes de l'épidémie actuelle de SARS-CoV-2 pour les transporteurs aériens risquent de compromettre leur santé financière et d'avoir des effets négatifs graves sur le système de transport et l'économie dans son ensemble. Il est donc crucial de modifier le règlement relatif aux créneaux horaires pour répondre à la principale préoccupation actuelle des transporteurs aériens.

La mesure répond également à un objectif de durabilité important car elle supprime, pour les transporteurs aériens, l'incitation à exploiter des vols à faible taux de remplissage simplement pour conserver leurs créneaux.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La présente initiative se fonde sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Cette disposition autorise l'adoption de toutes dispositions appropriées pour les transports aériens et a déjà servi de base pour l'adoption du règlement (CEE) n° 95/93.

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

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons suivantes: le règlement (CEE) n° 95/93 ne permet pas aux États membres d'obliger les coordonnateurs, pour des motifs tels que ceux en cause en l'espèce, à considérer comme exploités des créneaux qui n'ont pas été utilisés. Cet objectif ne peut être atteint qu'au moyen d'une modification du règlement lui-même par l'Union.

- **Proportionnalité**

La proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'atténuation des conséquences de l'épidémie actuelle de SARS-CoV-2 aux fins du fonctionnement du règlement (CEE) n° 95/93. La mesure proposée est donc proportionnée, y compris en ce qui concerne son application dans le temps pour les différents types de destinations.

- **Choix de l'instrument**

Pour atteindre son objectif, l'instrument juridique doit être d'application directe et générale, de la même manière que le règlement (CEE) n° 95/93 lui-même. Par conséquent, 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**

Il s'agit d'une mesure urgente suscitée par l'apparition soudaine et imprévisible du virus SARS-CoV-2 et de la propagation de la maladie du Covid-19. Pour cette raison, la mesure ne

relève pas du programme de réglementation affûtée et aucune évaluation ex post n'a été réalisée.

Toutefois, pour ce qui est de sa portée et de ses effets, cette mesure est similaire à de précédentes modifications apportées au règlement (CEE) n° 95/93 pour pallier d'autres situations d'urgence, parmi lesquelles:

- en 2002, au lendemain des attentats terroristes du 11 septembre, le règlement (CE) n° 894/2002;
- en 2003, à la suite de la guerre en Iraq et de l'apparition du syndrome respiratoire aigu sévère (SARS), le règlement (CE) n° 1554/2003; et
- en 2009, pour parer à la crise financière mondiale, le règlement (CE) n° 545/2009.

- **Consultation des parties intéressées**

Compte tenu de l'urgence de la question, les parties intéressées n'ont pas été formellement consultées. Toutefois, tant les autorités des États membres que les parties intéressées ont invité la Commission à adopter une proposition de mesures appropriées dans le cadre du règlement (CEE) n° 95/93.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Comme expliqué, l'urgence de la situation n'a pas permis de recueillir l'expertise voulue. Toutefois, la Commission a tiré parti de l'expérience acquise dans le cadre de l'application et de la modification du règlement (CEE) n° 95/93, qui comprenait également des consultations avec des experts.

- **Analyse d'impact**

Compte tenu de l'urgence de la situation, aucune analyse d'impact n'a été réalisée. Du point de vue de sa portée et de ses effets, cette mesure est similaire aux précédentes modifications apportées au règlement (CEE) n° 95/93 en raison d'autres situations d'urgence. La mesure vise à atténuer les pertes financières subies par les transporteurs aériens en raison de la règle du «créneau utilisé ou perdu» et à réduire les incidences néfastes sur l'environnement.

- **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 mesure ne comporte aucun dispositif spécifique de suivi ou d'établissement de rapports, cependant la Commission devrait être tenue de suivre l'évolution de l'épidémie de SARS-CoV-2 et son incidence sur le transport aérien et, si nécessaire, être habilitée à adopter un acte délégué prorogant les délais concernés par la mesure.

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

L'article 10 *bis* est remplacé par un nouvel article visant à obliger les coordonnateurs à considérer qu'aux fins de l'évaluation de l'obtention des droits acquis, les créneaux attribués pour la période allant du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 30 juin 2020 ont été exploités par le transporteur aérien auquel ils avaient initialement été attribués. Une période supplémentaire antérieure est incluse en ce qui concerne les créneaux utilisés pour les vols entre l'UE et la République populaire de Chine ou entre l'UE et la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine (à compter du 23 janvier 2020). Pour les cas survenant après l'entrée en vigueur du règlement proposé, ces créneaux doivent être restitués au coordonnateur. Les créneaux restitués et réattribués par la suite à d'autres transporteurs aériens ne confèrent aucun droit acquis à ces derniers lorsqu'ils les exploitent.

L'article 10 *bis* habilite également la Commission à adopter des actes délégués si la crise liée à l'apparition du SARS-CoV-2 n'est pas résolue et continue d'avoir une incidence négative sur le transport aérien, y compris sur les droits acquis attachés aux créneaux. Compte tenu de la vitesse à laquelle l'épidémie se développe, les actes délégués doivent être adoptés au moyen d'une procédure d'urgence.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté**

(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<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) L'épidémie de COVID-19 causée par le Syndrome respiratoire aigu sévère-coronavirus (SARS-CoV-2) 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 freiner la propagation. Il s'en est ensuivi des conséquences considérables pour les transporteurs aériens dès janvier 2020 en ce qui concerne la République populaire de Chine et la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine; ces conséquences se sont généralisées depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020 et elles sont susceptibles d'avoir une incidence sur au moins deux périodes de planification, celles de l'hiver 2019/2020 et de l'été 2020.
- (2) Ces circonstances échappent au contrôle des transporteurs aériens et l'annulation volontaire ou obligatoire des services aériens par ces derniers constitue une réponse nécessaire ou légitime à ces circonstances. En particulier, les annulations volontaires protègent la santé financière des transporteurs aériens et évitent les incidences sur l'environnement de l'exploitation de vols avec des avions vides ou quasi-vides, uniquement dans le but de conserver les créneaux aéroportuaires sous-jacents.
- (3) Les chiffres publiés par le gestionnaire de réseau de l'UE de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (ci-après «Eurocontrol») indiquent une baisse annuelle de l'ordre de 10 % du trafic aérien en Europe au cours de la première moitié du mois de mars 2020. Les transporteurs aériens font état

---

<sup>2</sup> JO C du, p. .

<sup>3</sup> JO C du, p. .



d'importantes baisses des réservations et annulent un grand nombre de vols pour les périodes de planification horaire de l'hiver 2019-2020 et de l'été 2020 en raison de l'épidémie.

- (4) En vertu des dispositions de l'article 8, paragraphe 2, en liaison avec l'article 10, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, l'incapacité d'un transporteur aérien à exploiter 80 % d'une série de créneaux horaires attribués dans un aéroport coordonné compromet la conservation des droits acquis en raison d'une utilisation préalable de ces créneaux.
- (5) L'article 10, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 95/93 autorise les coordonnateurs de créneaux à ne pas tenir compte, aux fins du calcul des droits acquis, des créneaux horaires inutilisés pendant des périodes durant lesquelles le transporteur aérien n'est pas en mesure d'exploiter les services aériens prévus en raison, par exemple, de fermetures d'aéroport. Toutefois, cet article ne traite pas de situations telles que l'épidémie de SARS-CoV-2. Il convient donc d'adopter une mesure adéquate.
- (6) Compte tenu des réservations connues et des prévisions épidémiologiques, on peut raisonnablement s'attendre, à ce stade, à ce qu'un nombre important d'annulations imputables à l'apparition du SARS-CoV-2 survienne pour la période comprise entre le 1<sup>er</sup> mars 2020 et, au minimum, le 30 juin 2020. Le fait de ne pas utiliser les créneaux horaires attribués pour cette période ne devrait pas entraîner, pour les transporteurs aériens, la perte des droits qu'ils auraient autrement acquis sur ces créneaux. Il est donc nécessaire de définir les conditions dans lesquelles les créneaux non utilisés devraient être considérés comme des créneaux exploités à ces fins de calcul, en ce qui concerne la saison correspondante suivante.
- (7) Les créneaux dans les aéroports coordonnés constituent une ressource économique précieuse. En dépit de la baisse générale du trafic aérien, l'annulation de services aériens ne devrait pas empêcher l'utilisation des créneaux horaires par d'autres transporteurs aériens qui pourraient souhaiter les utiliser temporairement même s'ils ne permettent pas d'obtenir des droits acquis. Par conséquent, lorsqu'ils ne sont pas utilisés par le transporteur aérien auquel ils étaient attribués, les créneaux devraient être restitués sans délai au coordonnateur.
- (8) L'évolution du SARS-CoV-2 et ses conséquences futures pour les transporteurs aériens sont difficiles à prévoir. La Commission devrait analyser en permanence l'impact du SARS-CoV-2 sur le secteur du transport aérien et l'Union devrait être en mesure de prolonger sans attendre la période durant laquelle les mesures prévues par le présent règlement s'appliquent dans l'hypothèse où les conditions défavorables persisteraient.
- (9) Afin d'étendre, si cela est nécessaire et justifié, les mesures énoncées dans le présent règlement, 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 présent règlement dans l'objectif de prolonger la période durant laquelle les mesures envisagées par le présent règlement s'appliquent. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer». En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts

ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

- (10) Compte tenu de l'urgence résultant des circonstances exceptionnelles qui justifient les mesures proposées, il convient 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) Compte tenu de l'urgence résultant des circonstances exceptionnelles qui justifient les mesures établies, il convient 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 10 *bis* est remplacé par le texte suivant:

*«Article 10 bis*

1. Aux fins de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, les coordonnateurs considèrent les créneaux attribués pour la période du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 30 juin 2020 comme ayant été exploités par le transporteur aérien auquel ils avaient initialement été attribués.

2. Aux fins de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, les coordonnateurs considèrent les créneaux attribués pour la période du 23 janvier 2020 au 29 février 2020 comme ayant été exploités par le transporteur aérien auquel ils avaient initialement été attribués en ce qui concerne les services aériens entre les aéroports situés dans l'Union européenne 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 attribués pour une date qui est postérieure à une semaine après l'entrée en application du présent règlement, le paragraphe 1 ne s'applique que si les créneaux en question non utilisés ont été mis à la disposition du coordonnateur en vue de leur réattribution à d'autres transporteurs aériens.

4. Lorsque la Commission constate, d'une part, sur la base des chiffres publiés par le gestionnaire de réseau de l'Union européenne de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne («Eurocontrol»), que la baisse du niveau du trafic aérien persiste par rapport au niveau de la période correspondante de l'année précédente et est susceptible de se poursuivre et, d'autre part, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles, que cette situation est une conséquence de l'épidémie de SARS-CoV-2, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* pour modifier en conséquence la période visée au paragraphe 1.

5. La Commission surveille en permanence la situation à la lumière des critères énoncés au paragraphe 4. Sur la base des informations dont elle dispose, elle présente un rapport de synthèse à ce sujet au plus tard le 15 avril 2020. Si nécessaire, elle adopte dans les meilleurs délais l'acte délégué prévu au paragraphe 4.

6. Si, en cas d'incidence prolongée du SARS-CoV-2 sur le secteur du transport aérien dans l'Union européenne, des raisons d'urgence impérieuse l'imposent, la procédure prévue à l'article 12 *ter* s'applique aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.»

(2) Les articles 12 *bis* et 12 *ter* suivants sont insérés:

«Article 12 *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 10 *bis* est conféré à la Commission pour une période d'un an à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 *bis* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

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

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 *bis* 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 12 ter*

### **Procédure d'urgence**

1. Les actes délégués adoptés en vertu du présent article entrent en vigueur sans tarder et s'appliquent tant qu'aucune objection n'est exprimée conformément au paragraphe 2. La notification d'un acte délégué au Parlement européen et au Conseil expose les raisons du recours à la procédure d'urgence.

2. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué, conformément à la procédure visée à l'article 12 *bis*, paragraphe 6. 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*

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*