



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 18 décembre 2020
(OR. en)**

2020/0363 (COD)

PE-CONS 66/20

**UK 124
PREP-BXT 62
AVIATION 241
CODEC 1329**

ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

Objet: **RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien à l'issue de la période de transition prévue dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique**

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

du ...

**relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base
du transport aérien à l'issue de la période de transition
prévue dans l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord de l'Union européenne
et de la Communauté européenne de l'énergie atomique**

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

après consultation du Comité économique et social européen,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire¹,

¹ Position du Parlement européen du 18 décembre 2020 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du

considérant ce qui suit:

- (1) L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique¹ (ci-après dénommé "accord de retrait") a été conclu par l'Union en vertu de la décision (UE) 2020/135 du Conseil² et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. La période de transition prévue à l'article 126 de l'accord de retrait (ci-après dénommée "période de transition"), durant laquelle le droit de l'Union continue d'être applicable au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et sur son territoire (ci-après dénommé "Royaume-Uni") conformément à l'article 127 de l'accord de retrait, prend fin le 31 décembre 2020. Le 25 février 2020, le Conseil a adopté la décision (UE, Euratom) 2020/266³ qui a autorisé l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni en vue d'un nouvel accord de partenariat. Ainsi qu'il ressort des directives de négociation, l'autorisation concerne notamment les éléments requis pour aborder de manière exhaustive les relations en matière d'aviation avec le Royaume-Uni à l'issue de la période de transition. Toutefois, il n'est pas certain qu'un accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant leurs relations futures dans ce domaine sera entré en vigueur d'ici la fin de cette période.

¹ JO L 29 du 31.1.2020, p. 7.

² Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

³ Décision (UE, Euratom) 2020/266 du Conseil du 25 février 2020 autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord en vue d'un nouvel accord de partenariat (JO L 58 du 27.2.2020, p. 53).

- (2) Le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil¹ établit les conditions d'octroi de la licence d'exploitation de l'Union aux transporteurs aériens et consacre la liberté de fournir des services aériens intra-UE.
- (3) À la fin de la période de transition et en l'absence de dispositions particulières, l'ensemble des droits et obligations découlant du droit de l'Union en matière d'accès au marché tels qu'établis par le règlement (CE) n° 1008/2008 prendront fin, en ce qui concerne les relations entre le Royaume-Uni et les États membres.
- (4) Il y a donc lieu d'instaurer un ensemble de mesures temporaires pour permettre aux transporteurs titulaires d'une licence du Royaume-Uni de fournir des services de transport aérien entre le territoire de ce dernier et le territoire des États membres. Afin de garantir un équilibre adéquat entre le Royaume-Uni et les États membres, les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi par le Royaume-Uni de droits équivalents aux transporteurs aériens titulaires d'une licence de l'Union et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.

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).

- (5) La crise découlant de la pandémie de COVID-19 pose des défis logistiques importants aux États membres, notamment en ce qui concerne la capacité de transporter des volumes importants de médicaments, de vaccins et de matériel médical à destination et en provenance de pays tiers dans des délais courts et dans des conditions de stockage et de logistique particulièrement exigeantes. Il est nécessaire de veiller à ce qu'une capacité de transport aérien suffisante soit mise à disposition et à ce qu'une souplesse supplémentaire exceptionnelle soit accordée aux États membres à cette fin, y compris la possibilité de recourir à des aéronefs de pays tiers. Il convient, dès lors, d'accorder des éléments supplémentaires de droits de trafic de cinquième liberté tout-cargo strictement limités à l'exécution de ce type d'opération sur une base ad hoc, afin de pouvoir recourir aux transporteurs aériens du Royaume-Uni dans ces circonstances exceptionnelles. Les États membres devraient également pouvoir autoriser des droits supplémentaires pour la fourniture de services d'ambulance aérienne.
- (6) Afin de refléter son caractère temporaire, le présent règlement devrait s'appliquer jusqu'au 30 juin 2021 ou jusqu'à l'entrée en vigueur ou, si cela est prévu, l'application provisoire d'un futur accord couvrant la fourniture de services aériens avec le Royaume-Uni, auquel l'Union serait partie, négocié par la Commission conformément à l'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, la première des deux dates étant retenue.
- (7) Afin de maintenir des niveaux de connectivité mutuellement bénéfiques, certains accords de coopération commerciale devraient être prévus, tant pour les transporteurs aériens du Royaume-Uni que pour les transporteurs aériens de l'Union, conformément au principe de la réciprocité.

- (8) Au vu des circonstances exceptionnelles et uniques qui rendent nécessaire l'adoption du présent règlement, et conformément aux traités, il convient que l'Union exerce temporairement la compétence partagée concernée qui lui est attribuée au titre des traités. Tout effet du présent règlement sur la répartition des compétences entre l'Union et les États membres devrait toutefois être strictement limité dans le temps. La compétence exercée par l'Union devrait par conséquent l'être uniquement au regard de la période d'application du présent règlement. Dès lors, la compétence partagée ainsi exercée cessera d'être exercée par l'Union aussitôt que le présent règlement cessera de s'appliquer. Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, les États membres seront donc, à partir de ce moment, dans la même situation en ce qui concerne l'exercice de leur compétence que celle dans laquelle ils se seraient trouvés si le règlement n'avait pas été adopté. De plus, il est rappelé que, conformément au protocole n° 25 sur l'exercice des compétences partagées, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le champ d'application de l'exercice de compétences de l'Union dans le présent règlement ne couvre que les éléments régis par le présent règlement et ne couvre donc pas tout le domaine. Les compétences respectives de l'Union et des États membres en ce qui concerne la conclusion d'accords internationaux dans le domaine du transport aérien doivent être définies conformément aux traités et en tenant compte des dispositions pertinentes du droit de l'Union, y compris la décision (UE, Euratom) 2020/266 autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni.

- (9) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les États membres de délivrer des autorisations d'exploitation pour les services aériens réguliers de transporteurs aériens de l'Union dans l'exercice des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni, à l'image des situations survenant dans le cadre d'accords internationaux. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres ne devraient pas introduire de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union.
- (10) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'adoption de mesures visant à garantir un degré équitable de réciprocité entre les droits unilatéralement accordés par l'Union aux transporteurs aériens du Royaume-Uni et par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union, et à garantir que la concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et ceux du Royaume-Uni pour la fourniture de services aériens se déroule dans des conditions équitables. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil¹. Au vu de leurs conséquences potentielles pour la connectivité aérienne des États membres, la procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de ces mesures. La Commission devrait adopter des actes d'exécution immédiatement applicables lorsque, dans des cas dûment justifiés, des raisons d'urgence impérieuses le requièrent. De tels cas dûment justifiés pourraient concerner des situations où le Royaume-Uni n'octroie pas de droits équivalents à des transporteurs aériens de l'Union et cause ainsi un déséquilibre manifeste, ou lorsque des conditions de concurrence moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni pour la fourniture de services de transports aériens au titre du présent règlement mettent en péril la viabilité économique de transporteurs aériens de l'Union.

¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des mesures provisoires régissant le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni en cas d'absence d'un accord régissant leurs relations futures dans le domaine de l'aviation à la fin de la période de transition, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (12) Compte tenu de l'urgence résultant de la fin de la période de transition, il s'est avéré 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.
- (13) Gibraltar n'est pas inclus dans le champ d'application territorial du présent règlement ni dans les références faites au Royaume-Uni dans ce texte.
- (14) Le présent règlement est sans préjudice de la position juridique du Royaume d'Espagne concernant la souveraineté sur le territoire sur lequel est situé l'aéroport de Gibraltar.

- (15) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer, en principe, à compter du jour suivant la fin de la période de transition, à moins qu'un accord régissant les relations futures entre l'Union et le Royaume-Uni dans le domaine de l'aviation ne soit entré en vigueur ou, le cas échéant, ne soit appliqué à titre provisoire à cette date. Toutefois, afin que les procédures administratives nécessaires puissent se dérouler dans les meilleurs délais, il importe que certaines dispositions soient applicables dès l'entrée en vigueur du présent règlement,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement établit un ensemble de mesures temporaires régissant le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni après l'expiration de la période de transition prévue à l'article 126 de l'accord de retrait.

Article 2

Exercice de compétence

1. L'exercice de la compétence de l'Union en vertu du présent règlement est limité à la période d'application du présent règlement, telle qu'elle est définie à l'article 15, paragraphe 4. À l'issue de cette période, l'Union cesse immédiatement d'exercer ladite compétence en application du présent règlement et les États membres se trouvent dans la même situation en ce qui concerne l'exercice de leur compétence conformément à l'article 2, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne que celle dans laquelle ils se seraient trouvés si le règlement n'avait pas été adopté.
2. L'exercice de la compétence de l'Union en vertu du présent règlement est sans préjudice de la compétence des États membres en matière de droits de trafic dans toute négociation, signature ou conclusion en cours ou à venir d'accords internationaux concernant les services aériens avec tout autre pays tiers, et avec le Royaume-Uni pour la période après que le présent règlement aura cessé de s'appliquer.

3. L'exercice de la compétence de l'Union visé au paragraphe 1 couvre uniquement les éléments régis par le présent règlement.
4. Le présent règlement est sans préjudice des compétences respectives de l'Union et des États membres dans le domaine du transport aérien en ce qui concerne des éléments autres que ceux régis par le présent règlement. Il est également sans préjudice de la décision (UE, Euratom) 2020/266 autorisant l'ouverture de négociations avec le Royaume-Uni en vue d'un nouvel accord de partenariat.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "transport aérien": le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant les services aériens réguliers et non réguliers;
- 2) "transport aérien international": une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- 3) "transporteur aérien de l'Union": un transporteur aérien titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par une autorité compétente pour l'octroi des licences en vertu du chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008;

- 4) "transporteur aérien du Royaume-Uni": un transporteur aérien qui:
- a) a son établissement principal au Royaume-Uni; et
 - b) remplit l'une des deux conditions suivantes:
 - i) le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, directement ou indirectement par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires; ou
 - ii) des États membres de l'Union et/ou des ressortissants d'États membres de l'Union et/ou d'autres États membres de l'Espace économique européen et/ou des ressortissants de ces États, quelle que soit la combinaison, séparément ou conjointement avec le Royaume-Uni et/ou des ressortissants du Royaume-Uni détiennent plus de 50 % de l'entreprise et la contrôlent effectivement, directement ou indirectement par l'entremise d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires;
 - c) dans le cas visé au point b) ii), était titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 le jour précédant le premier jour d'application du présent règlement visé à l'article 15, paragraphe 2, premier alinéa;

- 5) "contrôle effectif": une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément, soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment:
- a) à un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
 - b) à des droits ou à des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;
- 6) "droit de la concurrence": droit qui couvre le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport aérien:
- a) un comportement consistant en:
 - i) des accords conclus entre transporteurs aériens, des décisions prises par des associations de transporteurs aériens et des pratiques concertées ayant pour objet ou effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence;
 - ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs aériens;
 - iii) des mesures adoptées ou maintenues en vigueur par le Royaume-Uni concernant des entreprises publiques et des entreprises auxquelles le Royaume-Uni accorde des droits spéciaux ou exclusifs et qui sont contraires au point i) ou ii);

- b) des concentrations entre transporteurs aériens qui entravent de manière significative la concurrence effective, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;
- 7) "subvention": toute contribution financière accordée à un transporteur aérien ou à un aéroport par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit, conférant un avantage, et notamment:
- a) le transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise, ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
 - b) ce qui précède ou le non-recouvrement des recettes normalement exigibles;
 - c) la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale ou l'achat de biens ou de services;
 - d) des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions visées aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics.

Aucun avantage n'est réputé conféré par une contribution financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public lorsqu'un opérateur privé uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, verse la même contribution financière;

- 8) "autorité indépendante de la concurrence": une autorité qui est chargée de l'application et de l'exécution du droit de la concurrence ainsi que du contrôle des subventions et qui remplit les conditions suivantes:
- a) l'autorité est indépendante sur le plan opérationnel et est dotée des ressources adéquates nécessaires à l'accomplissement de ses tâches;
 - b) dans l'exercice de ses fonctions et de ses compétences, l'autorité dispose des garanties nécessaires d'indépendance à l'égard de toute influence politique ou d'autres influences externes et agit avec impartialité; et
 - c) les décisions de l'autorité sont soumises au contrôle juridictionnel;
- 9) "discrimination": tout type de différenciation, sans justification objective, en ce qui concerne les livraisons de biens et les prestations de services, y compris les services publics, employés pour l'exploitation de services de transport aérien, ou en ce qui concerne leur traitement par les autorités publiques compétentes pour de tels services;

- 10) "service de transport aérien régulier": une série de vols qui présente les caractéristiques suivantes:
- a) sur chaque vol, des sièges et/ou des capacités de transport de fret et/ou de courrier, vendus individuellement, sont mis à disposition du public (soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés);
 - b) il est exploité de façon à assurer la liaison entre les mêmes aéroports – deux ou plus:
 - i) soit selon un horaire publié;
 - ii) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;
- 11) "service de transport aérien non régulier": un service de transport aérien commercial effectué autrement qu'un service aérien régulier;
- 12) "territoire de l'Union": le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale des États membres auxquels le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne s'appliquent, dans les conditions qui y sont fixées, et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 13) "territoire du Royaume-Uni": le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale du Royaume-Uni et l'espace aérien au-dessus de ceux-ci;
- 14) "convention de Chicago": la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Article 4
Droits de trafic

1. Les transporteurs aériens du Royaume-Uni peuvent, dans les conditions fixées dans le présent règlement:
 - a) survoler le territoire de l'Union sans y atterrir;
 - b) effectuer des escales sur le territoire de l'Union à des fins non commerciales, au sens de la convention de Chicago;
 - c) exploiter des services de transport aérien international réguliers et non réguliers de passagers, des services combinés de passagers et de fret et des services de fret uniquement, entre deux points dont l'un est situé sur le territoire du Royaume-Uni et l'autre sur le territoire de l'Union.

2. Les États membres ne négocient ni ne concluent d'accords ou d'arrangements bilatéraux avec le Royaume-Uni sur des questions relevant du champ d'application du présent règlement pour la période au cours de laquelle le présent règlement est applicable. Pour cette période, ils n'accordent pas non plus aux transporteurs aériens du Royaume-Uni d'autres droits, en matière de transport aérien, que ceux octroyés par le présent règlement.

3. Nonobstant le paragraphe 2, les États membres peuvent autoriser, sur une base ad hoc et conformément à leur droit national, la prestation des services suivants sur leur territoire par un transporteur aérien du Royaume-Uni:
- a) des services d'ambulance aérienne;
 - b) des services de transport aérien non réguliers tout-cargo entre des points situés sur leur territoire et des points situés dans un pays tiers dans le cadre d'un service ayant pour origine ou destination le Royaume-Uni, dans la mesure nécessaire au transport d'équipements médicaux, de vaccins et de médicaments, à condition qu'ils ne constituent pas une forme déguisée de services aériens réguliers.

Article 5

Accords de coopération commerciale

1. Des services de transport aérien visés à l'article 4 peuvent être fournis au moyen d'accords de réservation de capacité ou de partage de codes, dans les conditions ci-après:
- a) le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur contractuel avec tout transporteur effectif qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur effectif d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de trafic nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de trafic au titre de l'accord en question;

- b) le transporteur aérien du Royaume-Uni peut agir en tant que transporteur effectif avec tout transporteur contractuel qui est un transporteur aérien de l'Union ou un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou avec tout transporteur contractuel d'un pays tiers qui, en vertu du droit de l'Union ou, selon le cas, en vertu du droit du ou des États membres concernés, est titulaire des droits de route nécessaires ainsi que du droit pour ses transporteurs d'exercer lesdits droits de route au titre de l'accord en question.
2. Les droits octroyés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du paragraphe 1 ne s'entendent en aucun cas comme conférant à des transporteurs aériens d'un pays tiers de quelconques droits autres que ceux dont ils jouissent au titre du droit de l'Union ou du droit du ou des États membres concernés.
3. Le recours à des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, que ce soit en qualité de transporteur effectif ou de transporteur contractuel, ne doit pas permettre à un transporteur aérien du Royaume-Uni d'exercer des droits autres que ceux prévus à l'article 4, paragraphe 1.

Toutefois, le premier alinéa du présent paragraphe n'est pas appliqué de manière à empêcher les transporteurs aériens du Royaume-Uni de fournir des services de transports aériens entre deux points dont l'un est situé sur le territoire de l'Union et l'autre sur le territoire d'un pays tiers, sous réserve que les conditions suivantes soient remplies:

- a) le transporteur du Royaume-Uni agit en tant que transporteur contractuel au titre d'un accord de réservation de capacité ou de partage de codes avec un transporteur effectif qui, en vertu du droit de l'Union ou du droit du ou des États membres concernés, bénéficie des droits de trafic nécessaires ainsi que du droit d'exercer lesdits droits de trafic au titre de l'accord en question;
- b) le service de transport aérien en question fait partie d'un transport effectué par ce transporteur du Royaume-Uni entre un point situé sur le territoire du Royaume-Uni et le point correspondant situé sur le territoire du pays tiers concerné.

4. Les États membres concernés exigent que les accords visés au présent article soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions fixées au présent article ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

Article 6
Location d'aéronef

1. Dans l'exercice des droits visés à l'article 4, paragraphe 1, un transporteur aérien du Royaume-Uni peut fournir des services de transport aérien en utilisant ses propres aéronefs et dans tous les cas suivants:
 - a) en utilisant un aéronef loué sans équipage auprès d'un quelconque loueur;
 - b) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un autre transporteur aérien du Royaume-Uni;
 - c) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'un transporteur aérien d'un pays autre que le Royaume-Uni, à condition que la location soit justifiée par des besoins exceptionnels, des besoins de capacité saisonniers ou des difficultés opérationnelles du preneur et que la durée de location ne dépasse pas ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire ces besoins ou surmonter ces difficultés.

2. Les États membres concernés exigent que les accords visés au paragraphe 1 soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions qui y sont établies ainsi que des exigences applicables en vertu du droit de l'Union et du droit national, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

Article 7
Équivalence des droits

1. La Commission contrôle les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union et les conditions de leur exercice.
2. Si la Commission considère que les droits accordés par le Royaume-Uni aux transporteurs aériens de l'Union ne sont pas, de jure ou de facto, équivalents à ceux accordés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, ou que ces droits ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs de l'Union, elle adopte sans tarder, afin de rétablir l'équivalence, des actes d'exécution pour:
 - a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
 - b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation; ou
 - c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 14, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de défaut grave d'équivalence aux fins du présent paragraphe, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

Article 8

Concurrence loyale

1. La Commission contrôle les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de l'Union et les aéroports de l'Union entrent en concurrence avec les transporteurs aériens du Royaume-Uni et les aéroports du Royaume-Uni pour la fourniture des services de transport aérien couverts par le présent règlement.
2. Lorsqu'elle considère que, du fait de l'une des situations visées au paragraphe 3, ces conditions sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens du Royaume-Uni, la Commission adopte sans tarder, afin de remédier à cette situation, des actes d'exécution pour:
 - a) fixer des limites à la capacité autorisée de services de transport aérien réguliers mise à la disposition des transporteurs aériens du Royaume-Uni et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
 - b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de retirer lesdites autorisations d'exploitation de certains ou de l'ensemble des transporteurs aériens du Royaume-Uni; ou

- c) imposer des obligations financières ou des restrictions d'exploitation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 14, paragraphe 2. Ils sont adoptés en conformité avec la procédure d'urgence visée à l'article 14, paragraphe 3, lorsque, dans des cas dûment justifiés de menace pesant sur la viabilité économique d'une ou plusieurs activités de transporteurs aériens de l'Union, des raisons d'urgence impérieuse le requièrent.

- 3. Les actes d'exécution visés au paragraphe 2 sont adoptés, sous réserve des conditions visées audit paragraphe, pour remédier aux situations suivantes:

- a) l'octroi de subventions par le Royaume-Uni;
- b) l'absence de mise en place ou d'application effective d'une législation en matière de concurrence par le Royaume-Uni;
- c) l'absence de mise en place ou de maintien d'une autorité indépendante de la concurrence par le Royaume-Uni;

- d) l'application par le Royaume-Uni de normes de protection des travailleurs, de sûreté, de sécurité ou de protection de l'environnement ou des droits des passagers moins strictes que celles prévues par le droit de l'Union ou, en l'absence de dispositions pertinentes dans le droit de l'Union, moins strictes que celles appliquées par tous les États membres ou, en tout état de cause, moins strictes que les normes internationales pertinentes;
 - e) toute forme de discrimination à l'égard des transporteurs aériens de l'Union.
4. Aux fins du paragraphe 1, la Commission peut demander des informations aux autorités compétentes du Royaume-Uni, aux transporteurs aériens du Royaume-Uni ou aux aéroports du Royaume-Uni. Si les autorités compétentes du Royaume-Uni, le transporteur aérien du Royaume-Uni ou l'aéroport du Royaume-Uni ne fournissent pas les informations demandées dans le délai raisonnable fixé par la Commission ou fournissent des informations incomplètes, la Commission peut agir conformément au paragraphe 2.
5. Le règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil¹ ne s'applique pas aux questions relevant du champ d'application du présent règlement.

¹ Règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004 (JO L 123 du 10.5.2019, p. 4).

Article 9
Autorisation d'exploitation

1. Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national en matière de sécurité aérienne, pour exercer les droits que leur confère l'article 4, les transporteurs aériens du Royaume-Uni sont tenus d'obtenir une autorisation d'exploitation de chaque État membre dans lequel ils souhaitent opérer.
2. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, l'État membre concerné accorde l'autorisation d'exploitation appropriée sans retard injustifié, pour autant que:
 - a) le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation du Royaume-Uni; et que
 - b) le Royaume-Uni exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien du Royaume-Uni demandeur, l'autorité compétente soit clairement identifiée et le transporteur aérien du Royaume-Uni détienne un certificat de transporteur aérien délivré par ladite autorité.

3. Sans préjudice de la nécessité de prévoir un délai suffisant pour effectuer les évaluations nécessaires, les transporteurs aériens du Royaume-Uni ont le droit de présenter leurs demandes d'autorisation d'exploitation dès le jour de l'entrée en vigueur du présent règlement. Les États membres sont compétents pour approuver ces demandes à compter de cette date, sous réserve que les conditions de cette approbation soient remplies. Toutefois, toute autorisation ainsi accordée ne prend effet que le premier jour d'application du présent règlement visé à l'article 15, paragraphe 2, premier alinéa.

Article 10

Plans opérationnels, programmes et horaires

1. Les transporteurs aériens du Royaume-Uni soumettent les plans d'exploitation, les programmes et les horaires des services aériens aux autorités compétentes de chaque État membre concerné pour approbation. Toute soumission doit avoir lieu au moins 30 jours avant le début des opérations. Les soumissions concernant la fourniture de services aériens qui doivent avoir lieu en janvier 2021 sont faites le plus tôt possible avant le début des opérations.
2. Sous réserve de l'article 9, les plans d'exploitation, les programmes et les horaires de la saison IATA en cours le premier jour d'application du présent règlement visé à l'article 15, paragraphe 2, premier alinéa, et ceux de la première saison suivante peuvent être soumis, et approuvés, avant cette date.

3. Le présent règlement n'empêche pas les États membres de délivrer des autorisations pour l'exploitation de services aériens réguliers par des transporteurs de l'Union dans le cadre des droits qui leur sont conférés par le Royaume-Uni. En ce qui concerne lesdites autorisations, les États membres n'introduisent pas de discrimination entre les transporteurs de l'Union.

Article 11

Refus, révocation, suspension et limitation d'autorisation

1. Les États membres refusent ou, le cas échéant, retirent ou suspendent l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni lorsque:
 - a) le transporteur aérien ne peut être considéré comme un transporteur aérien du Royaume-Uni au titre du présent règlement; ou
 - b) les conditions visées à l'article 9, paragraphe 2, ne sont pas remplies.
2. Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions ses opérations dans l'une quelconque des situations suivantes:
 - a) les exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté ne sont pas respectées;
 - b) les exigences applicables qui concernent l'entrée ou l'exploitation sur le territoire de l'État membre concerné des aéronefs assurant des services de transport aérien, ou leur sortie dudit territoire, ne sont pas respectées;

- c) les exigences applicables qui concernent l'entrée ou les activités sur le territoire de l'État membre concerné, ou la sortie de ce territoire, de passagers, de membres d'équipage, de bagages, de fret et/ou de courrier à bord des aéronefs (y compris les réglementations relatives à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) ne sont pas respectées.
3. Les États membres refusent, retirent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens du Royaume-Uni, ou limitent ou soumettent à conditions leurs opérations, lorsque la Commission le requiert en application de l'article 7 ou 8.
4. Les États membres informent la Commission et les autres États membres de toute décision de refuser ou de retirer l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien du Royaume-Uni en application des paragraphes 1 et 2, sans retard injustifié.

Article 12
Certificats et licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par le Royaume-Uni et toujours en cours de validité sont reconnus comme valables par les États membres aux fins de l'exploitation de services de transport aérien par des transporteurs aériens du Royaume-Uni au titre du présent règlement, pour autant que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés en application et conformément, à tout le moins, aux normes internationales pertinentes établies par la convention de Chicago.

Article 13
Consultation et coopération

1. Les autorités compétentes des États membres consultent les autorités compétentes du Royaume-Uni et coopèrent avec elles dans la mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre du présent règlement.
2. Les États membres fournissent à la Commission, sur demande et sans retard injustifié, toute information obtenue conformément au paragraphe 1 du présent article ou toute autre information pertinente aux fins de la mise en œuvre des articles 7 et 8.

Article 14

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par le règlement (CE) n° 1008/2008. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011, en liaison avec l'article 5, s'applique.

Article 15

Entrée en vigueur et application

1. Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il s'applique à compter du jour suivant celui où le droit de l'Union cesse d'être applicable au Royaume-Uni et sur son territoire, conformément aux articles 126 et 127 de l'accord de retrait.

Toutefois, l'article 9, paragraphe 3, et l'article 10, paragraphe 2, s'appliquent dès l'entrée en vigueur du présent règlement.

3. Le présent règlement ne s'applique pas si un accord, auquel l'Union est partie, régissant pleinement la fourniture de services de transport aérien avec le Royaume-Uni est entré en vigueur ou, le cas échéant, est appliqué à titre provisoire à la date visée au paragraphe 2, premier alinéa.
4. Le présent règlement cesse de s'appliquer à la plus proche des deux dates suivantes:
 - a) le 30 juin 2021;
 - b) la date d'entrée en vigueur d'un accord, tel qu'il est visé au paragraphe 3 ou, le cas échéant, la date à laquelle il est appliqué à titre provisoire.

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
