

Bruxelles, le 7 octobre 2022
(OR. en)

13261/22

**Dossier interinstitutionnel:
2022/0214(COD)**

**CODEC 1440
AVIATION 238
COVID-19 156
PE 119**

NOTE D'INFORMATION

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil en ce qui concerne l'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne en raison de la pandémie de COVID-19 - Résultat de la première lecture du Parlement européen (Strasbourg, du 3 au 6 octobre 2022)

I. INTRODUCTION

Après que l'assemblée plénière du Parlement européen a approuvé, le 4 octobre 2022, la demande de la commission des transports et du tourisme (TRAN) de procéder conformément à l'article 163 du règlement intérieur du Parlement européen (procédure d'urgence), les groupes PPE, S&D, Renew et Verts/ALE ont présenté un amendement (amendement 1). Aucun autre amendement n'a été déposé.

II. VOTE

Lors du vote intervenu le 6 octobre 2022, l'assemblée plénière a adopté l'amendement 1 à la proposition de règlement visée en objet et a ensuite adopté la proposition avec cet amendement lors du vote final.

La proposition de la Commission ainsi modifiée constitue la position du Parlement en première lecture, contenue dans sa résolution législative qui figure à l'annexe de la présente note¹.

¹ Le texte de la position du Parlement contenu dans la résolution législative indique les modifications apportées à la proposition de la Commission par les amendements: les passages ajoutés par rapport au texte de la Commission sont signalés en caractères *gras et italiques*, et les passages supprimés par le signe "■".

P9_TA(2022)0348

Allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union *I**

Résolution législative du Parlement européen du 6 octobre 2022 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil en ce qui concerne l'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne en raison de la pandémie de COVID-19 (COM(2022)0334 – C9-0225/2022 – 2022/0214(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2022)0334),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0225/2022),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 22 septembre 2022²,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu les articles 59 et 163 de son règlement intérieur,
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;

² Non encore paru au Journal officiel.

3. charge sa Présidente de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

P9_TC1-COD(2022)0214

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 6 octobre 2022 en vue de l'adoption du règlement (UE) 2022/... 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 *d'une situation épidémiologique ou d'une agression militaire*

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen³,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire⁴,

³ Avis du 22 septembre 2022 (non encore paru au Journal officiel).

⁴ Position du Parlement européen du 6 octobre 2022.

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil⁵ a été modifié à plusieurs reprises depuis le début de la crise de la COVID-19, car l'exigence fixée par ledit règlement d'exploiter au moins 80 % d'une série de créneaux horaires afin de conserver le droit à la même série de créneaux horaires pour la période suivante de planification horaire équivalente est devenue insoutenable pour les transporteurs aériens compte tenu de la forte réduction des niveaux de trafic aérien.
- (2) Les chiffres publiés par Eurocontrol, qui est le gestionnaire de réseau pour les fonctions de réseau de trafic aérien du ciel unique européen, montrent que le trafic aérien a connu une forte reprise depuis le début de la période de planification horaire de l'été 2022 et que, selon les prévisions de base, le trafic aérien au début de la période de planification horaire de l'hiver 2022-2023 devrait être d'environ 90 % des niveaux de 2019. Ces chiffres justifient un retour à l'exigence d'utiliser 80 % des créneaux horaires comme règle générale *pour la période de planification horaire de l'été 2023*, complétée par un allègement spécifique des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les cas de non-utilisation justifiée des créneaux horaires.
- (3) Néanmoins, en raison de la crise de la COVID-19, la situation dans le secteur de l'aviation reste très incertaine. Comme ce fut le cas à la fin de l'année 2021, de nouveaux variants du virus de la COVID-19 peuvent apparaître et provoquer des réactions soudaines tant des autorités nationales que des consommateurs, qui peuvent à leur tour avoir des répercussions négatives sur le trafic aérien. En outre, certains marchés long-courriers continuent d'être touchés par des mesures sanitaires qui entravent sérieusement le trafic aérien.
- (4) La *guerre d'agression menée par* la Russie contre l'Ukraine a également une incidence sur le trafic aérien et la capacité des transporteurs aériens à exploiter leurs créneaux horaires, car les transporteurs aériens de l'Union sont empêchés d'entrer dans l'espace aérien de la Biélorussie, de la Russie et de l'Ukraine.

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

- (5) Les restrictions de déplacement imposées par les États pour des raisons sanitaires et l'impossibilité d'entrer dans l'espace aérien de ce qui est devenu une zone de guerre échappent au contrôle des transporteurs aériens. Ces circonstances peuvent provoquer l'annulation volontaire ou obligatoire de leurs services aériens ou l'adaptation des horaires. En particulier, les annulations volontaires protègent la santé financière des transporteurs aériens et, en même temps, évitent les incidences négatives sur l'environnement résultant de l'exploitation de vols dans le seul but de conserver leurs créneaux horaires.
- (6) 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 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.
- (7) Parallèlement, il est important de rappeler les objectifs du règlement (CEE) n° 95/93, qui sont notamment de veiller à l'utilisation efficace de la capacité des aéroports et de garantir à tous les transporteurs aériens un accès équitable aux capacités aéroportuaires limitées, favorisant ainsi la concurrence. L'ajustement des exigences normales d'utilisation des créneaux par l'application d'un taux d'utilisation plus faible ou l'extension des exceptions de non-utilisation justifiée des créneaux horaires devrait être strictement limité aux situations où l'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires est nécessaire et ne devrait pas conduire à des avantages concurrentiels déloyaux pour les transporteurs aériens détenant des créneaux horaires historiques.
- (8) 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 les capacités aéroportuaires, ce qui, en retour, profiterait aux consommateurs au niveau de la connectivité.

- (9) Par conséquent, il est 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. Cette période devrait s'étendre du **30 octobre 2022** au **28 octobre 2023**, **conformément aux prévisions de reprise d'Eurocontrol**.
- (10) Durant cette période, la définition du terme "nouvel arrivant" devrait rester large 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.
- (11) Du **30 octobre 2022** au **28 octobre 2023**, le système d'attribution des créneaux horaires devrait continuer à tenir compte des efforts consentis par les transporteurs aériens qui ont effectué 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 avoir la priorité dans l'attribution de ces séries lors de la période suivante de planification horaire équivalente, sous réserve de la disponibilité des capacités aéroportuaires.
- (12) Pour faire face aux effets de la **guerre d'agression menée par** la Russie contre l'Ukraine et pour soutenir le rétablissement de la connectivité entre l'Union et l'Ukraine, il est nécessaire de prolonger la période pendant laquelle les opérateurs peuvent invoquer la raison énoncée à l'article 10, paragraphe 4, point a), du règlement (CEE) n° 95/93 pour justifier la non-utilisation de la série de créneaux horaires sur les liaisons entre l'Union et l'Ukraine.

- (13) 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 Conseil⁶, les conséquences négatives sur la capacité des passagers à voyager en raison d'éventuelles restrictions adoptées par les autorités publiques d'États membres ou de pays tiers pour faire face aux situations épidémiologiques, aux catastrophes naturelles ou aux troubles politiques, ***tels que des rébellions, des émeutes ou de graves troubles de l'ordre public***, ne sauraient être imputées aux transporteurs aériens et devraient être atténuées lorsque les mesures en question ont un impact significatif sur la viabilité des voyages ou la possibilité de voyager ou sur la demande sur les liaisons concernées. 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 restrictions de ce type.
- (14) Afin de réduire le risque de distorsions de la concurrence et de veiller à une utilisation efficace de la capacité des aéroports, l'allègement spécifique des effets de l'imposition des restrictions en question devrait avoir une durée et une portée limitées, garantissant ainsi que l'effet des mesures d'atténuation est limité à la période pour laquelle elles étaient justifiées. Les créneaux horaires couverts par ces ***mesures d'atténuation des effets*** des restrictions ***devraient être réputés avoir été exploités aux fins*** du règlement (CEE) n° 95/93.

⁶ 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).

- (15) Il est nécessaire de préciser que les dispositions relatives aux exceptions de non-utilisation justifiée des créneaux horaires ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens faisant l'objet de mesures restrictives adoptées en vertu de *l'article 29 du traité sur l'Union européenne* ou de l'article 215 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ni aux transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union qui figurent à l'annexe A ou B du règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission⁷. Afin d'assurer l'application effective de ces mesures, l'impossibilité d'invoquer les dispositions relatives aux exceptions de non-utilisation justifiée des créneaux horaires devrait également s'appliquer aux transporteurs aériens qui font déjà l'objet de telles mesures restrictives en vigueur à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
- (16) La coopération entre les coordonnateurs devrait être renforcée afin d'assurer une mise en œuvre uniforme du règlement (CEE) n° 95/93 dans l'ensemble de l'Union.
- (17) *Les coordonnateurs devraient échanger les bonnes pratiques concernant la mise en œuvre du règlement (CEE) n° 95/93, notamment par l'intermédiaire de l'Association européenne des coordonnateurs d'aéroports (EUACA). L'EUACA est encouragée à continuer de publier* des orientations pour assurer une mise en œuvre harmonisée des règles de l'Union, notamment en ce qui concerne la disposition relative aux mesures d'atténuation des restrictions. *En outre*, le fait que les mesures d'atténuation sont appliquées ou non est une information importante pour les transporteurs aériens lorsqu'ils planifient leurs horaires. Par conséquent, il est nécessaire de veiller à une communication transparente de la part des coordonnateurs.

⁷ Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).

- (18) S'il convient que les mesures d'atténuation des restrictions soient interprétées de manière stricte, puisqu'il s'agit d'une exception aux exigences normales d'utilisation des créneaux horaires, il devrait être possible, dans certains cas, d'exiger une action commune de tous les coordonnateurs afin de garantir des conditions de concurrence équitables dans l'ensemble de l'Union. Sous certaines conditions, et sur la base d'une décision unanime, les coordonnateurs **devraient pouvoir** appliquer cette disposition à tous les créneaux horaires détenus dans les aéroports coordonnés.
- (19) *Les incertitudes liées à l'évolution de différentes crises, en particulier la situation en Ukraine et la crise de la COVID-19, ont des incidences négatives sur la fiabilité des prévisions de trafic pour la période de planification horaire de l'hiver 2022/2023. Par conséquent, les transporteurs aériens devraient être dispensés, dans la mesure nécessaire, de l'obligation d'exploiter des créneaux horaires afin de conserver le droit aux mêmes créneaux horaires au cours de la période suivante de planification horaire équivalente. Les transporteurs aériens pourraient ainsi renforcer la fourniture de services lorsque les circonstances le permettent, dans la perspective d'appliquer les règles habituelles pour l'exploitation des créneaux horaires à partir de la période de planification horaire de l'été 2023, sous réserve des adaptations apportées par la Commission dans des circonstances spécifiques afin de faire face à certains défis auxquels le secteur du transport aérien serait confronté.*

(20) Afin de tenir compte de l'évolution des conséquences de la crise de la COVID-19 *ou d'autres situations épidémiologiques, ainsi que des* effets dévastateurs directs de la *guerre* d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine sur le trafic aérien, de soutenir la connectivité à destination ou au départ de l'Ukraine et d'apporter une réponse souple, lorsque cela s'avère strictement nécessaire et justifié, aux défis auxquels le secteur du transport aérien fait face 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 des pourcentages du taux d'utilisation minimal dans une certaine fourchette et pour toute période de planification horaire comprise entre le 30 octobre 2022 et le **28 octobre 2023**, conformément aux prévisions de reprise d'Eurocontrol, et en ce qui concerne la modification des pourcentages du taux d'utilisation minimal dans une certaine fourchette pour les liaisons entre l'Union et l'Ukraine et pour toute période de planification horaire comprise entre le 30 octobre 2022 et le **28 octobre 2023**. 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"⁸. 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.

⁸ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (21) Les aéroports, les prestataires de services aéroportuaires et les transporteurs aériens doivent disposer d'informations sur les capacités disponibles aux fins d'une planification adéquate. Les transporteurs aériens devraient continuer de 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. Si des transporteurs aériens, de manière répétée, ne respectent pas cette exigence, ils ne devraient pas bénéficier d'un taux réduit d'exploitation des créneaux.
- (22) 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.
- (23) L'interdiction faite aux transporteurs aériens de voler dans l'espace aérien de l'Union en application de mesures restrictives adoptées en vertu de *l'article 29 du traité sur l'Union européenne ou de l'article 215 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne* ou d'une interdiction d'exploitation en vertu du règlement (CE) n° 474/2006 pourrait entraîner le blocage injustifié de créneaux horaires dans les aéroports de l'Union. Bien que les créneaux horaires précédemment utilisés par ces transporteurs aériens puissent être réattribués sur une base ponctuelle pendant la période de planification horaire, cette possibilité n'incite pas suffisamment à une utilisation efficace des créneaux horaires permettant aux compagnies aériennes d'accroître la concurrence et la connectivité à long terme au profit des consommateurs. Par conséquent, les créneaux horaires devraient être retirés immédiatement aux transporteurs aériens concernés.

(24) 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 sur le trafic aérien d'une crise *épidémiologique* et de la *guerre d'agression menée par* la Russie contre l'Ukraine, 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.

- (25) Compte tenu de l'urgence résultant des circonstances exceptionnelles liées à la crise de la COVID-19 et à la *guerre* d'agression *menée par* la Russie contre l'Ukraine, il s'avère approprié d'invoquer l'exception au délai de huit semaines prévu 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.
- (26) 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) ***au point b bis), la partie introductive est remplacée par le texte suivant:***

*"au cours de la période **comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023**, on entend par "nouvel arrivant":";*

b) ***au point f), le point i) est remplacé par le texte suivant:***

""transporteur aérien", une entreprise de transport aérien titulaire d'une licence d'exploitation valable ou d'un document équivalent au plus tard le 31 janvier pour la période de planification horaire de l'été suivant ou le 31 août pour la période de planification horaire de l'hiver suivant; aux fins des articles 4, 8, 8 bis, 10 et 10 bis, la définition de "transporteur aérien" englobe aussi les exploitants d'aviation d'affaires, lorsque les services ainsi offerts sont réguliers; aux fins des articles 7 et 14, la définition de "transporteur aérien" englobe aussi tous les exploitants d'aéronefs civils;"

2) L'article 8 est modifié comme suit:

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

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

b) au paragraphe 2 *bis*, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"2 *bis*. Au cours de la période ***comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023***, et sous réserve que la capacité aéroportuaire soit disponible, 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.";

c) le paragraphe 6 *bis* est remplacé par le texte suivant:

"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, ***après avoir entendu le transporteur aérien concerné***, modifier la programmation des créneaux horaires demandés ou attribués relevant de la période ***comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023***, ou les annuler. Dans ce cadre, le coordonnateur tient compte des règles et lignes directrices complémentaires visées au paragraphe 5, dans les conditions qui y sont énoncées."

3) L'article 10 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 *bis* est supprimé;

b) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

i) le premier alinéa est modifié comme suit:

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

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

- le point e) est supprimé;

ii) les deuxième, troisième, quatrième et cinquième alinéas sont supprimés;

iii) l'alinéa suivant est ajouté:

"Lorsque les conséquences de la **guerre d'agression menée par** la Russie contre l'Ukraine et la destruction d'infrastructures critiques ont une incidence sur la capacité à fournir des services aériens ainsi que sur la demande de tels services, les coordonnateurs appliquent le premier alinéa, point a), aux liaisons entre l'Union et l'Ukraine pendant la durée de la fermeture de l'espace aérien **ou de l'aéroport, la date la plus tardive étant retenue**, et une période ■ supplémentaire de 16 semaines. Le coordonnateur notifie à la Commission la date de début et la date de fin de la période de 16 semaines.";

c) les paragraphes suivants sont insérés:

"4 *bis*. En outre, au cours de la période ***comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023***, la non-utilisation d'un créneau horaire peut également être justifiée par l'introduction, par les autorités publiques, de restrictions destinées à faire face à une situation épidémiologique majeure, à une catastrophe naturelle majeure ou à des troubles politiques majeurs à l'une des extrémités d'une liaison pour laquelle le créneau en question a été exploité ou aurait dû être exploité, à condition que ces ***restrictions*** aient un impact significatif sur la possibilité de voyager ou sur la demande de voyages, et que, sur les liaisons concernées, les restrictions donnent lieu à l'un des éléments suivants:

- a) une fermeture partielle ou totale de la frontière, de l'aéroport ou de l'espace aérien pendant une partie substantielle de la période de planification horaire concernée;
- b) 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, par exemple lorsque l'obstacle est lié à l'une des raisons suivantes:
 - 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), à moins que la quarantaine puisse être évitée par la présentation d'un test négatif, d'une preuve de guérison ou d'une preuve de vaccination reconnue par l'Union,
 - des restrictions quant à la disponibilité de services d'appui direct essentiels pour l'exploitation d'un service aérien, y compris la fermeture de services d'accueil et de services publics, dont les transports, entraînant une forte baisse de la demande aux deux extrémités de la liaison,
 - des limitations du nombre de passagers par vol et des fréquences par transporteur aérien, entraînant une forte baisse de la demande aux deux extrémités de la liaison;
- c) des restrictions des déplacements du personnel navigant qui entravent de manière significative l'exploitation des services aériens à destination ou au départ 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, à moins que la quarantaine puisse être évitée par la présentation d'un test négatif, d'une preuve de guérison ou d'une preuve de vaccination reconnue par l'Union.

■

Le présent paragraphe s'applique pendant la période durant laquelle les restrictions visées au premier alinéa s'appliquent et pendant six semaines supplémentaires au maximum, sous réserve des *troisième et quatrième* alinéas. Toutefois, si ces restrictions cessent de s'appliquer moins de six semaines avant la fin d'une période de planification horaire, le présent paragraphe 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 présent paragraphe ne s'applique qu'aux créneaux horaires utilisés pour des liaisons pour lesquelles ils étaient déjà utilisés avant la publication des restrictions visées au premier alinéa.

Le présent paragraphe cesse de s'appliquer si le transporteur aérien utilisant les créneaux horaires en question modifie ses opérations et opte pour une liaison non concernée par les restrictions visées au premier alinéa.

Lorsqu'une majorité d'États membres représentant au moins 50 % de la population de l'Union applique les restrictions visées au premier alinéa, ce qui a un impact significatif sur la possibilité de voyager ou sur la demande de voyages et mène à l'une des situations visées au premier alinéa, points a) à c), chaque coordonnateur peut, à la suite d'une décision unanime des coordonnateurs de tous les aéroports coordonnés de la Communauté selon laquelle la non-utilisation des créneaux horaires est justifiée en général et de sa notification par ceux-ci à la Commission et aux États membres, appliquer le présent paragraphe à tous les créneaux horaires détenus dans ces aéroports pendant la durée des restrictions en vigueur et jusqu'à six semaines supplémentaires, à condition que ces restrictions aient un impact sur un nombre significatif de liaisons à destination ou au départ d'un aéroport de la Communauté, rendant ainsi le trafic aérien dans l'Union dans une large mesure non viable ou entraînant des conditions de concurrence inégales.

4 bis bis. Lorsque la non-utilisation d'un créneau horaire est justifiée par les restrictions visées au paragraphe 4 ou 4 bis, les coordonnateurs considèrent que le créneau a été exploité dans la série de créneaux horaires concernés.

4 *ter*. **Les** transporteurs aériens dont les opérations sont entravées par des mesures restrictives adoptées en vertu de ***l'article 29 du traité sur l'Union européenne ou de l'article 215 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne***, y compris celles en vigueur le ... [date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif] et **les** transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union qui figurent à l'annexe A ou B du règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission* ***ne sont pas autorisés à invoquer un motif justifiant la non-utilisation des créneaux horaires au titre des paragraphes 4 et 4 bis du présent article.***

Toutefois, par dérogation au premier alinéa, lorsque ces transporteurs aériens sont autorisés à exploiter des aéronefs loués avec équipage par un transporteur aérien dont l'exploitation n'est pas entravée par de telles mesures restrictives et qui ne fait pas l'objet d'une telle interdiction d'exploitation, ils peuvent invoquer un motif justifiant la non-utilisation des créneaux horaires au titre des paragraphes 4 et 4 bis, pour autant que les règles de sécurité applicables dans l'Union soient respectées.

4 *quater*. Les coordonnateurs échangent régulièrement les bonnes pratiques concernant la mise en œuvre des paragraphes 4 et 4 *bis* afin d'assurer une application cohérente et homogène dans l'ensemble de l'Union.

Les coordonnateurs publient et mettent régulièrement à jour la liste des destinations auxquelles s'appliquent les paragraphes 4 et 4 *bis*.

* Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 84 du 23.3.2006, p. 14).";

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

"5. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission contrôle l'application des paragraphes 4 et 4 bis par le coordonnateur d'un aéroport entrant dans le champ d'application du présent règlement."

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

a) le titre est remplacé par le texte suivant:

"Article 10 *bis*

Attribution de créneaux horaires en réponse à *certaines situations de crise*";

b) les paragraphes 1, 2 et 4 sont supprimés;

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

"3. Au cours de la période comprise entre le 30 octobre 2022 et le 25 mars 2023, et aux fins de l'article 8, paragraphe 2, de l'article 10, paragraphes 2 et 4, et de l'article 14, paragraphe 6, premier alinéa, si un transporteur aérien démontre, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité la série de créneaux horaires qui lui était attribuée, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 75 % du temps au cours de la période de planification horaire pour laquelle elle avait été attribuée, le transporteur aérien en question a le droit d'utiliser la même série de créneaux horaires lors la période suivante de planification horaire équivalente.";

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

"5. **Lorsque** les données publiées par Eurocontrol montrent clairement que le trafic aérien hebdomadaire, **sur une période de deux semaines consécutives**, est tombé en dessous de 80 % des niveaux de 2019 des semaines correspondantes, en raison de la crise de la COVID-19, d'autres situations épidémiologiques ou en conséquence directe de la **guerre d'agression** menée par la Russie contre l'Ukraine, et que, sur la base des prévisions de trafic d'Eurocontrol, la réduction du niveau du trafic aérien par rapport au niveau de la période correspondante de 2019 est susceptible de persister, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* pour modifier les pourcentages fixés à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphes 2 *et* 4, *et à l'article 14, paragraphe 6, premier alinéa*, dans une fourchette comprise entre 0 % et 70 % pour toute période de planification horaire **comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023. La valeur en pourcentage appliquée est proportionnelle au niveau des prévisions du trafic aérien d'Eurocontrol.**

Lors de l'adoption de ces actes délégués, la Commission tient compte de tous les éléments suivants:

- a) les données publiées par Eurocontrol concernant les niveaux de trafic et les prévisions de trafic;
- b) les indicateurs relatifs à la demande de transport aérien de passagers et de marchandises, y compris les tendances relatives aux réservations connues, aux horaires planifiés des compagnies aériennes, à la taille de la flotte, à l'utilisation de la flotte et aux coefficients de remplissage;

- c) les mesures des autorités publiques liées à **la crise de la COVID-19** ou à une **autre** situation épidémiologique ayant un effet sensible sur les niveaux de trafic aérien à destination ou au départ des aéroports de l'Union, les déroutements forcés en raison de la fermeture d'espaces aériens ou de l'interdiction faite aux transporteurs aériens de l'Union d'entrer dans l'espace aérien d'un pays tiers, compte tenu de l'avis de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne dans son bulletin d'information sur les zones de conflit;
- d) les données du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies et de l'Organisation mondiale de la santé sur la COVID-19 ou une autre situation épidémiologique caractérisée par une forte contagiosité et susceptible d'induire un ralentissement important des voyages aériens.

En vue de l'établissement d'horaires par les transporteurs aériens avant la période de planification horaire, la Commission s'efforce d'adopter ces actes délégués en vertu du présent alinéa avant le début de la période de planification horaire, afin de permettre aux transporteurs aériens de planifier leurs vols réguliers. La Commission peut adopter de tels actes pendant la période de planification horaire en cas de circonstances imprévues."

e) le paragraphe suivant est inséré:

"5 *bis*. **Lorsqu'elle** estime qu'en raison de la destruction des infrastructures et des conséquences sur les conditions de vie résultant de la **guerre d'**agression menée par la Russie contre l'Ukraine, le rétablissement progressif du trafic aérien entre l'Ukraine et l'Union nécessite un taux d'utilisation inférieur pour les liaisons desservant l'Ukraine, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 12 *bis* pour modifier les pourcentages fixés à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 10, paragraphes 2 **et 4**, **et à l'article 14, paragraphe 6, premier alinéa**, dans une fourchette comprise entre 0 % et 70 % pour les créneaux horaires utilisés sur les liaisons à destination ou au départ de l'Ukraine pour toute période de planification horaire **comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023**.

Lors de l'adoption de ces actes délégués, la Commission tient compte des éléments suivants:

- a) les données publiées par Eurocontrol sur les niveaux de trafic et les prévisions de trafic sur les liaisons entre l'Union et l'Ukraine;
- b) les indicateurs relatifs à la demande de transport aérien de passagers et de marchandises, y compris les tendances relatives aux réservations connues et aux horaires planifiés des compagnies aériennes;
- c) les déroutements forcés en raison de la fermeture d'espaces aériens ou de l'interdiction faite aux transporteurs aériens de l'Union d'entrer dans l'espace aérien d'un pays tiers, compte tenu de l'avis de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne dans son bulletin d'information sur les zones de conflit.";

f) les paragraphes 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant:

- "6. Lorsque, à la suite de l'incidence prolongée de la crise de la COVID-19, d'autres situations épidémiologiques ou des effets directs de la **guerre d'agression** menée par la Russie contre l'Ukraine, 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 ***durant laquelle l'allègement des règles d'utilisation des créneaux horaires s'applique conformément au paragraphe 3, 5 ou 5 bis du présent article***, 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 prévue. ***Sans préjudice de l'article 10, paragraphes 4 et 4 bis, lorsqu'un transporteur aérien ne met pas à la disposition du coordonnateur plus de trois créneaux horaires d'une série conformément au présent paragraphe, ce transporteur n'a droit à la totalité de la série de créneaux horaires au cours de la période suivante de planification horaire équivalente que si la totalité de la série de créneaux horaires a été exploitée, ou est supposée avoir été exploitée conformément à l'article 10, paragraphe 4 bis bis, par le transporteur pendant au moins 80 % du temps, que l'article 8, paragraphe 2, et l'article 10, paragraphe 2, aient été ou non modifiés par l'acte délégué visé au présent article.***

5) À l'article 11, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Sans préjudice des droits de recours prévus en vertu du droit national, les réclamations relatives à l'application de l'article 7, paragraphe 2, des articles 8, 8 bis et 10, de l'article 10 bis, paragraphe 7, de l'article 14, paragraphes 1 à 4, et de l'article 14, paragraphe 6, sont soumises au comité de coordination. Dans un délai d'un mois suivant le dépôt de la réclamation, le comité examine la question et soumet autant que possible des propositions au coordonnateur en vue de résoudre le problème. Si une solution ne peut être trouvée, l'État membre responsable peut, dans un délai supplémentaire de deux mois, assurer une médiation par une organisation représentant les transporteurs aériens ou les aéroports ou par une autre tierce partie."

6) 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 28 octobre 2023."

7) À l'article 14, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

"6. Sans préjudice de l'article 10, paragraphes 4 et 4 bis, lorsqu'un transporteur aérien ne peut pas atteindre le taux d'utilisation de 80 % défini à l'article 8, paragraphe 2, le coordonnateur peut décider de retirer la série de créneaux horaires en question à ce transporteur aérien pour le reste de la période de planification horaire et de les placer dans le pool, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

Sans préjudice de l'article 10, paragraphes 4 et 4 bis, lorsque, à l'issue d'une période correspondant à 20 % de la période de validité de la série, aucun créneau horaire de cette série n'a été utilisé, le coordonnateur place la série de créneaux en question dans le pool pour le reste de la période de planification horaire, après avoir entendu le transporteur aérien concerné.

Au cours de la période ***comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023***, 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.

Au cours de la période *comprise entre le 30 octobre 2022 et le 28 octobre 2023*, lorsqu'un coordonnateur détermine, sur la base des informations dont il dispose, qu'un transporteur aérien qui fait l'objet des mesures restrictives adoptées en vertu de *l'article 29 du traité sur l'Union européenne ou de l'article 215 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, y compris celles en vigueur le ... [date d'entrée en vigueur du présent règlement modificatif], ou qu'un transporteur aérien qui fait l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union et qui figure à l'annexe A ou B du règlement (CE) n° 474/2006, n'est pas en mesure d'exploiter les créneaux pendant une partie substantielle de la période de planification horaire, il retire, après l'avoir entendu, 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.

Toutefois, lorsqu'un transporteur aérien fait l'objet d'une interdiction d'exploitation au sein de l'Union et figure à l'annexe A ou B du règlement (CE) n° 474/2006 et qu'il est autorisé à exploiter des aéronefs loués avec équipage par un transporteur aérien dont l'exploitation n'est pas entravée par de telles mesures restrictives et qui ne fait pas l'objet d'une telle interdiction d'exploitation, le quatrième alinéa du présent paragraphe ne s'applique pas aux créneaux horaires de ce transporteur, pour autant que les règles de sécurité applicables dans l'Union soient respectées."

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 ..., le

Par le Parlement européen

Par le Conseil

La présidente

Le président / La présidente
