

# COM (2018) 893 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 9 janvier 2019

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 9 janvier 2019

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil** relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union



Bruxelles, le 21 décembre 2018  
(OR. en)

15788/18

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2018/0433(COD)**

---

---

**AVIATION 175  
PREP-BXT 65**

## PROPOSITION

---

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	20 décembre 2018
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2018) 893 final
Objet:	Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2018) 893 final.

---

p.j.: COM(2018) 893 final



Bruxelles, le 19.12.2018  
COM(2018) 893 final

2018/0433 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien  
eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de  
l'Union**

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

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Justification et objectifs de la proposition

Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Cela signifie que, si l'accord de retrait<sup>1</sup> n'est pas ratifié, le droit primaire et le droit dérivé de l'Union cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni dès le 30 mars 2019 (ci-après la «date du retrait»). Le Royaume-Uni deviendra alors un pays tiers.

Le transport aérien international ne peut avoir lieu sans le consentement explicite des États concernés; c'est une conséquence de leur souveraineté entière et exclusive sur l'espace aérien situé au-dessus de leur territoire. Il est d'usage que les États organisent le transport aérien entre eux en recourant à des accords bilatéraux relatifs à des services aériens (ASA), qui établissent les droits spécifiques réciproques et les conditions de leur exercice. Les droits de trafic et les services directement liés à leur exercice sont expressément exclus du champ d'application de l'accord général sur le commerce des services<sup>2</sup>.

Au sein de l'Union, la liberté des transporteurs aériens des États membres (ci-après les «transporteurs aériens de l'Union») de fournir des services aériens intra-UE découle exclusivement du 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, lequel énonce également les règles d'octroi de licence auxdits transporteurs.

En l'absence de dispositions contraires dans un accord de retrait, les services aériens entre le Royaume-Uni et les États membres cesseraient d'être régis par ledit règlement à la date du retrait. En outre, certains transporteurs aériens, parce que leur licence d'exploitation a été octroyée par le Royaume-Uni, que leur établissement principal est situé au Royaume-Uni ou qu'ils sont majoritairement détenus ou effectivement contrôlés par le Royaume-Uni ou ses ressortissants, cesseraient de remplir les conditions énoncées dans ledit règlement pour être considérés comme des transporteurs de l'Union.

Il s'ensuit qu'en l'absence de dispositions contraires dans l'accord de retrait, à compter du 30 mars 2019, il n'existerait plus de base juridique pour la fourniture de services aériens entre le Royaume-Uni et les États membres par leurs transporteurs respectifs. Les transporteurs se trouvant dans l'une des situations décrites ci-dessus perdraient leur licence d'exploitation de l'Union et, de ce fait, n'auraient plus le droit de fournir des services aériens intra-UE.

Les services de transport aérien directs entre le Royaume-Uni et les États membres sont presque exclusivement assurés par des transporteurs aériens du Royaume-Uni et de l'Union. Pour ces transporteurs aériens, la perte du droit de fournir des services aériens entre le Royaume-Uni et les États membres entraînerait donc de graves perturbations. La plupart des liaisons aériennes, sinon toutes, entre l'Union et le Royaume-Uni cesseraient d'être desservies. En revanche, les liaisons intra-UE qui ne seraient plus desservies par des transporteurs britanniques après le retrait resteraient pleinement accessibles aux transporteurs de l'Union.

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft\\_withdrawal\\_agreement\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf).

<sup>2</sup> Annexe 1B de l'accord de Marrakech instituant l'Organisation mondiale du commerce, fait à Marrakech le 15 avril 1994.

Dans l'hypothèse d'une absence d'accord, l'on s'attend à ce que les conséquences pour les économies respectives des parties soient graves, à savoir: la durée et les coûts des trajets aériens augmenteraient de façon significative du fait de la recherche de liaisons alternatives, tout comme la pression exercée sur l'infrastructure de transport aérien sur ces liaisons alternatives, tandis que la demande de transport aérien chuterait. En conséquence, non seulement le secteur du transport aérien, mais aussi d'autres secteurs de l'économie qui en dépendent dans une large mesure seraient touchés. Les barrières commerciales qui en résulteraient entraveraient les échanges sur des marchés éloignés ainsi que la (re)localisation des entreprises. La perturbation de la connectivité du transport aérien représenterait la perte d'un atout stratégique pour l'Union et ses États membres.

Dans sa communication intitulée «Préparatifs en vue du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 30 mars 2019: plan d'action d'urgence» du 13 novembre 2018<sup>3</sup>, la Commission a annoncé son intention de proposer des mesures visant à assurer que les transporteurs aériens en provenance du Royaume-Uni seront autorisés à survoler le territoire de l'Union européenne, à effectuer des escales techniques (par exemple un ravitaillement en carburant sans embarquement/débarquement de passagers), ainsi qu'à atterrir dans l'Union européenne et à retourner au Royaume-Uni. Ces mesures seraient subordonnées à la condition que le Royaume-Uni applique des mesures équivalentes à l'égard des transporteurs aériens de l'Union européenne.

La présente proposition a donc pour objet d'établir des mesures provisoires visant à régir le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni après le retrait de ce dernier de l'Union (article 1<sup>er</sup>). Ces mesures sont destinées à maintenir une connectivité de base pendant une brève période de transition (article 12).

Pour commencer (article 3), la présente proposition de règlement prévoit l'octroi unilatéral des droits de trafic de première, deuxième, troisième et quatrième libertés aux transporteurs aériens du Royaume-Uni de sorte qu'ils puissent continuer de survoler le territoire de l'Union et d'y effectuer des escales techniques, ainsi que de desservir des liaisons directes entre les territoires respectifs. Il n'est fait aucune distinction entre le transport de marchandises et de passagers ou entre les services réguliers et non réguliers. Conformément à l'objet du règlement proposé d'assurer une connectivité de base, la capacité que les transporteurs aériens britanniques seront autorisés à offrir est gelée aux niveaux antérieurs au Brexit, exprimés en nombre de vols (ci-après les «fréquences»). Aucun des dispositifs habituels de flexibilité opérationnelle (tels que les accords de coopération commerciale, la location d'aéronefs, la rupture de charge ou la coterminalisation) n'a été prévu pour que les transporteurs britanniques fournissent des services aériens au titre du règlement.

Les droits accordés aux transporteurs du Royaume-Uni étant soumis à un principe de «réciprocité», la proposition de règlement (article 4) instaure un mécanisme visant à assurer que les droits dont jouissent les transporteurs de l'Union au Royaume-Uni restent équivalents à ceux accordés aux transporteurs britanniques dans le cadre de la présente proposition de règlement. Dans le cas contraire, la Commission est habilitée à arrêter les mesures nécessaires pour corriger la situation au moyen d'actes d'exécution, notamment la limitation ou le retrait des autorisations d'exploitation accordées aux transporteurs aériens britanniques. L'évaluation du niveau d'équivalence et l'adoption de mesures correctrices par la Commission ne sont pas uniquement liées à une correspondance formelle stricte entre les deux ordres juridiques; cela s'explique par les différences considérables entre les marchés respectifs et par la volonté

---

<sup>3</sup> COM(2018) 880 final.

d'éviter une approche de mise en correspondance purement symétrique, qui pourrait, en fin de compte, se révéler contraire aux intérêts de l'Union.

Tout comme l'Union s'efforce de le faire dans tous ses accords relatifs aux services aériens, la présente proposition de règlement, bien qu'elle vise à assurer temporairement une connectivité de base, établit un mécanisme flexible afin d'assurer que les transporteurs aériens de l'Union jouissent de conditions de concurrence loyales et équitables par rapport aux transporteurs britanniques dès lors que le Royaume-Uni ne sera plus lié par le droit de l'Union. Des conditions de concurrence égales imposent que, même après le retrait, le Royaume-Uni continue d'appliquer des normes suffisamment élevées dans le domaine du transport aérien en ce qui concerne: la concurrence loyale, y compris la réglementation des ententes, l'abus de position dominante et les concentrations; l'interdiction de subventions publiques injustifiées; la protection des travailleurs; la protection de l'environnement; la sécurité et la sûreté. En outre, il convient de veiller à ce que les transporteurs de l'Union ne soient pas victimes, *de jure* ou *de facto*, de discrimination au Royaume-Uni. La présente proposition de règlement confie donc à la Commission (article 5) le soin de contrôler les conditions de concurrence entre les transporteurs aériens de l'Union et du Royaume-Uni et l'habilité à arrêter les mesures nécessaires, par voie d'actes d'exécution, pour s'assurer que ces conditions sont remplies à tout moment.

Les procédures nécessaires sont mises en place de manière à permettre aux États membres de vérifier que les transporteurs aériens, les aéronefs et les équipages entrant sur leur territoire au titre du présent règlement sont titulaires d'une licence ou d'une certification délivrée par le Royaume-Uni conformément aux normes de sécurité internationalement reconnues, que toute la législation nationale et de l'Union pertinente est respectée et que les droits accordés ne sont pas outrepassés (articles 6 à 9).

Une disposition explicite est introduite pour rappeler que les États membres ne doivent ni négocier ni conclure d'accords bilatéraux relatifs à des services aériens avec le Royaume-Uni sur les questions relevant du champ d'application du présent règlement et que, par ailleurs, ils ne doivent pas accorder aux transporteurs britanniques d'autres droits en matière de transport aérien que ceux prévus par le présent règlement (article 3). Néanmoins, les autorités compétentes respectives pourront évidemment coopérer dans la mesure nécessaire au bon fonctionnement du règlement (article 10), de telle sorte que la gestion des services aériens qui continueront d'être fournis dans le cadre du règlement soit aussi peu perturbée que possible après le retrait du Royaume-Uni.

Le 13 décembre 2018, le Conseil européen (article 50) a réitéré son appel à intensifier les travaux sur la préparation, à tous les niveaux, aux conséquences du retrait du Royaume-Uni, en tenant compte de tout ce qui pourrait advenir. Le présent acte fait partie d'un train de mesures que la Commission adopte en réponse à cet appel.

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

La présente proposition de règlement a vocation à être une *lex specialis* permettant de faire face à certaines des conséquences découlant du fait que le règlement (CE) n° 1008/2008 cessera de s'appliquer au transport aérien entre le Royaume-Uni et les États membres restants à compter du retrait du Royaume-Uni et en l'absence d'accord de retrait. Les conditions proposées sont limitées à ce qui est nécessaire à cet effet afin d'éviter toute perturbation disproportionnée. Elles ont vocation à ne s'appliquer que pendant une période limitée. La présente proposition est donc parfaitement conforme à la législation existante et, notamment, au règlement (CE) n° 1008/2008.

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

La présente proposition complète le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil. Bien que l'approche suivie dans les accords de l'Union relatifs au transport aérien conclus avec des pays tiers ait été respectée dans certains domaines (par exemple les autorisations d'exploitation), l'objet et le contexte particuliers du présent règlement ainsi que son caractère unilatéral requièrent nécessairement une approche plus restrictive en matière d'octroi de droits et des dispositions spécifiques visant à préserver l'égalité des droits et des conditions de concurrence égales.

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

- **Base juridique**

La proposition se fonde sur l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

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

L'acte proposé compléterait le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil de telle sorte qu'une connectivité de base soit assurée, en dépit du fait que ledit règlement aura cessé de s'appliquer aux opérations de transport en question. Cette connectivité serait assurée de façon égale pour le trafic à destination et en provenance de tout point situé dans l'Union pour éviter toute perturbation au sein du marché intérieur. Une action est donc indispensable au niveau de l'Union et le résultat ne pourrait être atteint par une action au niveau des États membres.

- **Proportionnalité**

La présente proposition de règlement est jugée proportionnée dans la mesure où elle est de nature à éviter des perturbations disproportionnées d'une façon qui assure aussi des conditions de concurrence égales pour les transporteurs de l'Union. Elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. Tel est, en particulier, le cas des conditions dans lesquelles les droits pertinents sont accordés, qui découlent notamment de la nécessité que des droits équivalents soient accordés par le Royaume-Uni et d'une concurrence loyale, ainsi que de la limitation du régime dans le temps.

- **Choix de l'instrument**

Dès lors que cet acte régit des questions étroitement liées au règlement (CE) n° 1008/2008 et est destiné, comme le présent règlement, à assurer des conditions de concurrence totalement harmonisées, il devrait prendre la forme d'un règlement. Cette forme répond également le mieux à l'urgence de la situation/du contexte, le délai restant avant le retrait (en l'absence de conclusion d'un accord de retrait) étant trop court pour permettre la transposition de dispositions contenues dans une directive.

## **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**

Cet élément est sans objet compte tenu du caractère exceptionnel, temporaire et ponctuel de l'événement nécessitant la présente proposition qui est sans lien avec les objectifs de la législation existante.

- **Consultations des parties intéressées**

Les défis découlant du retrait du Royaume-Uni de l'UE et des solutions possibles ont été mentionnés par diverses parties intéressées du secteur aérien et par des représentants des États membres.

Un thème commun aux points de vue avancés était la nécessité d'une intervention réglementaire pour maintenir un certain degré de connectivité aérienne. S'agissant des droits de trafic, les parties intéressées ne sont pas en mesure de prendre leurs propres mesures d'urgence afin d'atténuer les effets négatifs de l'absence possible d'un accord de retrait. Au moins six représentants de transporteurs aériens et de groupements de transporteurs aériens et d'aéroports (essentiellement par l'intermédiaire de l'Association européenne des aéroports) étaient d'avis que le statu quo devrait être maintenu avec les transporteurs aériens britanniques, en conservant le même niveau d'accès au marché qu'avant le retrait. D'autres parties intéressées (essentiellement les représentants des transporteurs aériens de l'UE-27) ont, au contraire, souligné que le statu quo ne devrait pas être maintenu en l'absence d'un alignement réglementaire complet afin de garantir des conditions de concurrence égales sur le marché. Le 12 juin 2018, la Commission a organisé un atelier de l'UE-27 sur les préparatifs, au cours duquel des experts de l'aviation civile des États membres ont, en particulier, insisté sur la nécessité d'adopter des mesures d'urgence au niveau de l'UE afin d'assurer une connectivité de base entre l'UE-27 et le Royaume-Uni en cas d'absence d'accord de retrait.

Ces commentaires ont été dûment pris en compte lors de l'élaboration de la proposition.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Plusieurs formulaires d'évaluation des conséquences du retrait du Royaume-Uni sur le secteur du transport aérien ont été transmis à la Commission par des parties intéressées. Ces évaluations concluent qu'une absence de trafic aérien entre l'UE-27 et le Royaume-Uni entraînerait des perturbations considérables dans l'UE-27. La connectivité aérienne joue un rôle capital dans l'économie au sens large. Au-delà de faciliter la mobilité, l'aviation est un moteur puissant pour les échanges, la croissance et l'emploi. La contribution directe de l'aviation au PIB de l'UE s'élève à 110 milliards d'euros, tandis que l'impact global, tourisme inclus, atteint 510 milliards d'euros en raison de l'effet multiplicateur<sup>4</sup>. Au total, les passagers voyageant entre l'UE-27 et le Royaume-Uni ont représenté 16 % de l'ensemble du trafic intra-UE en 2016, bien que ce chiffre ait varié considérablement selon les États membres de l'UE et puisse dépasser les 25 %. Par ailleurs, en 2017, 19,3 % des services de transport aérien intra-UE ont été assurés par des transporteurs aériens titulaires d'une licence britannique, tandis que 44,7 % des liaisons entre l'UE-27 et le Royaume-Uni étaient assurées par des transporteurs aériens titulaires d'une licence de l'UE-27. D'autres solutions de transport sont disponibles, notamment les liaisons ferroviaires et maritimes, mais uniquement pour une petite poignée de pays comme la Belgique, la France et l'Irlande. Pour d'autres pays situés plus à l'est et au sud de l'Union, les temps de déplacement par route et par rail ne rendent pas ces modes de transport substituables au transport aérien. Dès lors, les effets négatifs significatifs de la perte totale de la connectivité aérienne sur l'économie de l'UE-27 et ses citoyens doivent être atténués.

---

<sup>4</sup> Steer Davies Gleave – Study on employment and working conditions in air transport and airports: final report, 2015.

- **Analyse d'impact**

Une analyse d'impact n'est pas nécessaire, compte tenu du caractère exceptionnel de la situation et des besoins limités de la période durant laquelle le changement de statut du Royaume-Uni sera mis en œuvre. Aucune option politique matériellement et juridiquement différente n'est disponible en dehors de celle proposée.

- **Droits fondamentaux**

La présente proposition est sans incidence sur la protection des droits fondamentaux.

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

Sans objet.

#### **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

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

Sans objet.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à des règles communes garantissant une connectivité de base du transport aérien  
eu égard au retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de  
l'Union**

(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>5</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>6</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 29 mars 2017, le Royaume-Uni a notifié son intention de se retirer de l'Union conformément à l'article 50 du traité sur l'Union européenne. Les traités cesseront de s'appliquer au Royaume-Uni à compter de la date d'entrée en vigueur d'un accord de retrait ou à défaut, deux ans après ladite notification, à savoir le 30 mars 2019, à moins que le Conseil européen, en accord avec le Royaume-Uni, ne décide à l'unanimité de prolonger ce délai.
- (2) Le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup> 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) En l'absence de dispositions particulières, le retrait du Royaume-Uni de l'Union mettrait fin à 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 en ce qui concerne les relations entre le Royaume-Uni et les 27 États membres restants.
- (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 les 27 États membres restants. Afin de garantir un équilibre adéquat entre le Royaume-Uni et les États membres restants,

---

<sup>5</sup> JO C , , p. .

<sup>6</sup> JO C , [...], p. .

<sup>7</sup> 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 (refonte) (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

les droits ainsi accordés devraient être subordonnés à l'octroi par le Royaume-Uni de droits équivalents aux transporteurs titulaires d'une licence de l'Union européenne et être soumis à certaines conditions garantissant une concurrence loyale.

- (5) Afin de refléter son caractère temporaire, l'application du présent règlement devrait être limitée à une courte période, sans préjudice de la négociation et de l'entrée en vigueur éventuelles d'un futur accord couvrant la fourniture de services aériens entre l'Union et le Royaume-Uni.
- (6) Pour garantir des conditions uniformes d'application du présent règlement, des compétences d'exécution doivent être confiées 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 et le Royaume-Uni à leurs transporteurs aériens respectifs et à assurer que la concurrence entre les transporteurs de l'Union et ceux du Royaume-Uni pour la fourniture de services aériens se déroule dans des conditions équitables. Ces compétences doivent être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>8</sup>.
- (7) 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 de retrait, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison de ses dimensions et de ses effets, mieux l'être à l'échelle de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé 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.
- (8) Les dispositions du présent règlement devraient entrer en vigueur de toute urgence et s'appliquer, en principe, à compter du jour suivant celui auquel les traités cessent de s'appliquer au Royaume-Uni et dans celui-ci, à moins qu'un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni ne soit entré en vigueur à cette date. Toutefois, afin que les procédures administratives nécessaires puissent se dérouler dans les meilleurs délais, certaines dispositions devraient s'appliquer 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 visant à régir le transport aérien entre l'Union et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (ci-après le «Royaume-Uni») après le retrait de celui-ci de l'Union.

---

<sup>8</sup> 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).

## Article 2

### 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 britannique»: 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), détenait une licence d'exploitation en cours de validité au sens du règlement (CE) n° 1008/2008 le jour précédant le premier jour d'application du présent règlement mentionné à l'article 12, paragraphe 2;
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 aux points i) ou ii); et
- (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, 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; ou
- (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 toutes 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 l'ensemble des 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 organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux aéroports 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»: la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

### *Article 3*

#### **Droits de trafic**

1. Les transporteurs aériens britanniques 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;
  - (c) exploiter des services de transport aérien international réguliers et non réguliers pour des passagers, une combinaison de services de passagers et 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. Sous réserve des articles 4 et 5, dans la prestation de services de transport aérien réguliers au sens du présent règlement, la capacité saisonnière totale à fournir par des transporteurs aériens britanniques pour des liaisons entre le Royaume-Uni et chaque État membre n'excède pas le nombre total de fréquences exploitées par ces transporteurs sur ces liaisons au cours des saisons d'hiver et d'été IATA de l'année 2018, respectivement.

3. 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. Ils n'accordent pas non plus aux transporteurs aériens britanniques d'autres droits, en matière de transport aérien, que ceux octroyés par le présent règlement.

#### *Article 4*

### **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 britanniques au titre du présent règlement, ou que ces droits ne sont pas également accessibles à tous les transporteurs de l'Union, elle peut, afin de rétablir l'équivalence, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1008/2008:
  - (a) ajuster la capacité mise à la disposition des transporteurs aériens britanniques dans les limites visées à l'article 3, paragraphe 2, et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens britanniques, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
  - (b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de révoquer lesdites autorisations d'exploitation; ou
  - (c) adopter d'autres mesures appropriées.

#### *Article 5*

### **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 britanniques 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 du présent article, lesdites conditions sont sensiblement moins favorables que celles dont bénéficient les transporteurs aériens britanniques, la Commission peut, pour remédier à cette situation, par voie d'actes d'exécution adoptés conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1008/2008:
  - (a) ajuster la capacité mise à la disposition des transporteurs aériens britanniques dans les limites visées à l'article 3, paragraphe 2, et imposer aux États membres d'adapter les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens britanniques, existantes et nouvellement accordées, en conséquence;
  - (b) imposer aux États membres de refuser, de suspendre ou de révoquer lesdites autorisations d'exploitation de certains ou de l'ensemble des transporteurs aériens britanniques; ou

- (c) adopter d'autres mesures appropriées.
3. Les actes d'exécution visés au paragraphe 2 peuvent être adoptés 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 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 britanniques ou aux aéroports du Royaume-Uni. Si les autorités compétentes du Royaume-Uni, le transporteur aérien britannique 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.

#### *Article 6*

#### **Autorisation d'exploitation**

1. Sans préjudice de la législation nationale et de l'Union en matière de sécurité aérienne, pour exercer les droits que leur confère l'article 3, les transporteurs aériens britanniques 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 britannique, l'État membre concerné accorde l'autorisation d'exploitation appropriée sans retard excessif, pour autant que:
  - (a) le transporteur aérien britannique demandeur soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément à la législation du Royaume-Uni; et
  - (b) le Royaume-Uni exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif sur le transporteur aérien britannique demandeur, l'autorité compétente soit clairement identifiée et le transporteur aérien britannique 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 britanniques ont le droit de présenter leurs demandes d'autorisation d'exploitation dès le jour d'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 12, paragraphe 2.

#### *Article 7*

##### **Plans opérationnels, programmes et horaires**

1. Les transporteurs aériens britanniques soumettent les plans opérationnels, 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.
2. Sous réserve de l'article 6, les plans opérationnels, les programmes et les horaires de la saison IATA en cours le premier jour d'application du présent règlement visé à l'article 12, paragraphe 2, et ceux de la première saison suivante peuvent être soumis, et approuvés, avant cette date.

#### *Article 8*

##### **Refus, révocation, suspension et limitation d'autorisation**

1. Les États membres refusent ou, le cas échéant, révoquent ou suspendent l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien britannique lorsque:
  - (a) le transporteur aérien ne peut être considéré comme un transporteur aérien britannique au sens du présent règlement; ou
  - (b) les conditions visées à l'article 6, paragraphe 2, ne sont pas remplies.
2. Les États membres refusent, révoquent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien britannique, ou limitent ou soumettent à conditions ses opérations dans l'une des situations suivantes:
  - (a) les exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté ne sont pas respectées;
  - (b) les exigences applicables, sur le territoire de l'État membre concerné, à l'entrée, à la sortie ou à l'exploitation des aéronefs assurant des services aériens ne sont pas respectées;
  - (c) les exigences applicables, sur le territoire de l'État membre concerné, à l'entrée, à la sortie ou à l'exploitation des passagers, des membres d'équipage, des bagages, du fret et/ou du courrier à bord des aéronefs (et notamment les réglementations relatives aux formalités d'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, révoquent, suspendent, limitent ou soumettent à conditions les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens britanniques, ou limitent ou soumettent à conditions leurs opérations, lorsque la Commission le requiert en application des articles 4 ou 5.

4. Les États membres informent la Commission et les autres États membres de toute décision de refuser ou de révoquer l'autorisation d'exploitation d'un transporteur aérien britannique en application des paragraphes 1 et 2.

#### *Article 9*

#### **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 britanniques 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.

#### *Article 10*

#### **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, sur demande et sans retard, à la Commission toute information obtenue conformément au paragraphe 1 ou toute autre information pertinente aux fins de l'application des articles 4 et 5 du présent règlement.

#### *Article 11*

#### **Comité**

La Commission est assistée par le comité visé à l'article 25 du règlement (CE) n° 1008/2008.

#### *Article 12*

#### **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 le jour suivant celui où le droit de l'Union cesse de s'appliquer au Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne.  
L'article 6, paragraphe 3, et l'article 7, paragraphe 2, s'appliquent toutefois dès l'entrée en vigueur du présent règlement.
3. Le présent règlement ne s'applique pas si un accord de retrait conclu avec le Royaume-Uni conformément à l'article 50, paragraphe 2, du traité sur l'Union européenne est entré en vigueur 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) la date à laquelle un accord entre l'Union et le Royaume-Uni régissant la prestation de services de transport aérien entre ces parties entre en vigueur ou, le cas échéant, est appliqué à titre provisoire; ou
- (b) le 30 mars 2020.

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*