II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2022/255 DE LA COMMISSION

du 15 décembre 2021

modifiant le règlement (CEE) nº 95/93 du Conseil en ce qui concerne la prolongation des mesures d'allègement temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires en raison de la crise de la COVID-19

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CEE) nº 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 ([1]), et notamment son article 10 *bis*, paragraphe 5,

considérant ce qui suit:

(1) Les niveaux de trafic aérien dans l'Espace économique européen (EEE) ont été constamment plus élevés en 2021 que durant les mêmes semaines de 2020, après le début de la crise de la COVID-19, ce qui montre que la reprise se poursuit. Selon les prévisions d'Eurocontrol, le trafic aérien annuel moyen devrait atteindre 89 % en 2022, sur la base du scénario de prévision le plus réaliste.

(2) Le trafic aérien ne se redresse pas au même rythme dans toutes les régions du monde et, dans un certain nombre de pays, des mesures sanitaires restrictives adoptées par les pouvoirs publics pour atténuer la propagation de la COVID-19 sont encore en place, et continuent de décourager la demande des consommateurs. En outre, l'évolution de la COVID-19 et d'éventuels nouveaux variants préoccupants reste incertaine.

(3) Ces circonstances échappent au contrôle des transporteurs aériens et l'annulation en conséquence, volontaire ou obligatoire, de services aériens par les transporteurs aériens en fonction de l'évolution de la demande constitue une réponse nécessaire ou légitime à ces circonstances.

(4) En application de l'article 8, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 95/93, lu conjointement avec l'article 10, paragraphe 2, les transporteurs aériens doivent exploiter au moins 80 % d'une série de créneaux horaires qui leur a été attribuée, sous peine de perdre les droits d'antériorité acquis en raison de l'utilisation de cette série de créneaux horaires (règle dite du «créneau utilisé ou perdu»). Compte tenu de la crise de la COVID-19 et afin de protéger la santé financière des transporteurs aériens et d'éviter les incidences environnementales négatives résultant de l'exploitation de vols avec des avions vides ou quasi vides uniquement dans le but de conserver les créneaux horaires sous-jacents, la règle du «créneau utilisé ou perdu» a été suspendue du 1er mars 2020 au 27 mars 2021 et a été réduite à 50 % du 28 mars 2021 au 26 mars 2022.

(5) Malgré une augmentation continue en 2021, les niveaux de trafic aérien de l'EEE restent inférieurs à ceux de 2019. Les données d'Eurocontrol montrent qu'en octobre 2021 le trafic aérien était globalement inférieur de 27 % aux niveaux de 2019.

(6) Sur la base des prévisions septennales d'Eurocontrol du 15 octobre 2021, selon le scénario le plus probable, les niveaux de trafic atteindraient, en 2022, une moyenne annuelle de 89 % des niveaux correspondants de 2019. Selon les prévisions mensuelles d'Eurocontrol disponibles pour 2021 et de la moyenne annuelle anticipée par Eurocontrol pour 2022, le trafic aérien pour la période de planification horaire de l'été 2022 devrait se situer entre 85 % et plus de 89 % des niveaux de 2019. Les niveaux de 2019 ne seraient toutefois atteints qu'à la fin de 2023. Il est dès lors raisonnable de supposer que la différence par rapport aux niveaux de trafic aérien de 2019 persistera au cours de la période de planification horaire de l'été 2022.

([1]) JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

(7) Les données compilées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) démontrent que le ralentissement persistant du trafic aérien résulte de l'impact de la crise de la COVID-19. Les données disponibles montrent une corrélation entre l'évolution du nombre de cas et la réponse qu'y apportent les États membres et les pays tiers sous la forme de mesures ayant une incidence sur le transport aérien et entraînant une diminution du trafic aérien. De telles mesures, qui peuvent être mises en œuvre ou levées à très brève échéance, contribuent à créer un climat d'incertitude et ont une incidence négative sur la confiance des consommateurs et leurs habitudes de réservation. Cela montre que la réduction persistante du trafic aérien résulte de l'impact de la crise de la COVID-19.

(8) Tandis que les données de l'ECDC du 30 septembre 2021 montrent que 61,1 % de la population totale de l'EEE a été complètement vaccinée, les données du site web de l'OMS font apparaître que les taux de vaccination restent faibles dans un grand nombre de pays. Par ailleurs, il demeure une incertitude quant à la possibilité que de nouveaux variants préoccupants apparaissent dans différentes régions. Les niveaux de trafic aérien ne se rétabliront donc pas au même rythme partout dans le monde.

(9) Il est possible que les États membres et les pays tiers continuent à réagir aux nouveaux variants en imposant des mesures qui pourraient avoir une incidence significative sur les voyages aériens. On peut donc raisonnablement s'attendre encore à un nombre important d'annulations, en particulier sur les liaisons avec des pays qui appliquent des mesures sanitaires très strictes ou dont les taux de vaccination restent faibles, en conséquence de la crise de la COVID-19 au cours de la prochaine période de planification horaire d'été. Par conséquent, on ne peut s'attendre à ce que les transporteurs aériens respectent le taux normal d'utilisation des créneaux horaires de 80 % sur toutes les liaisons.

(10) Il est donc nécessaire de prolonger la période prévue à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, du règlement (CEE) nº 95/93 pour couvrir la période de planification horaire de l'été 2022, qui s'étend du 27 mars 2022 au 29 octobre 2022.

(11) Les données concernant les annulations de vols, les coefficients de remplissage ainsi que la taille de la flotte et son utilisation varient très largement d'un transporteur aérien à l'autre, en fonction de son modèle économique et du marché qu'il dessert. En moyenne, une tendance à l'amélioration a pu être détectée entre mars 2021 et juillet 2021, sur la base des données soumises par 16 transporteurs de l'Union et 16 transporteurs tiers. Les transporteurs aériens exploitant des liaisons long-courriers touchées par des mesures sanitaires entravant gravement le transport de passagers ont affiché une tendance moins positive pour les indicateurs contrôlés, ce qui justifie la prolongation de la période d'allègement de la règle d'utilisation des créneaux horaires prévue à l'article 10 *bis*, paragraphe 3.

(12) Les signes globalement encourageants d'une reprise du transport aérien sur le marché de l'EEE, la réouverture d'importants marchés internationaux (par exemple, les États-Unis d'Amérique à partir de novembre 2021) et la facilité croissante de déplacement dans les pays qui reconnaissent le certificat COVID-19 justifient l'augmentation du taux d'utilisation des créneaux à 64 %.

(13) Les données sur les réservations précoces indiquent que, en 2021, les passagers réservent toujours des vols plus près de la date de départ qu'en 2019. La tendance évolue toutefois progressivement dans le bon sens.

(14) Le taux d'utilisation des créneaux horaires devrait s'établir à un niveau qui contribue à un double objectif: accorder un répit aux transporteurs aériens dans les circonstances actuelles, mais également assurer une utilisation efficace des capacités aéroportuaires. Le taux d'utilisation des créneaux devrait également tenir compte davantage de changements structurels à plus long terme affectant le marché et le comportement des consommateurs, afin de permettre au marché de s'adapter progressivement à l'évolution de la demande et de débloquer des capacités pour la période de planification horaire de l'été 2023. En outre, la libération éventuelle de certaines capacités aéroportuaires qui pourrait découler de ce nouveau taux d'utilisation n'est pas susceptible de perturber gravement les activités et les réseaux des transporteurs aériens, alors qu'un taux d'utilisation plus élevé comporterait ce risque.

(15) Le scénario le plus probable des prévisions de trafic aérien d'Eurocontrol fixe le niveau de trafic aérien pour la période de planification horaire de l'été 2022 à un niveau supérieur à 85 %, voire éventuellement supérieur à 89 %. Le taux d'utilisation de 64 % laisse donc encore aux transporteurs aériens une marge de sécurité raisonnable au cas où les vols prévus devraient être annulés à court terme.

(16) Les niveaux inférieurs de trafic aérien vers d'autres régions du monde ne doivent pas être pris en compte dans le taux d'utilisation, étant donné qu'un allègement adéquat de la règle du «créneau utilisé ou perdu» peut être accordé sur les liaisons concernées en vertu de l'article 10, paragraphe 4, point e), du règlement (CEE) nº 95/93.

(17) S'il est généralement admis que les transporteurs aériens reprendraient leurs vols dès le rétablissement de la demande, un seuil d'utilisation plus bas pourrait limiter les activités de certains transporteurs dans certains aéroports au strict minimum nécessaire pour conserver leurs droits historiques sur les créneaux en question au détriment de leurs concurrents, des exploitants d'aéroports et des consommateurs. Un taux d'utilisation de 64 % atténuera ces risques.

(18) Dans un souci de sécurité juridique, notamment pour les coordonnateurs de créneaux horaires et les transporteurs aériens, le présent règlement devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 10 *bis* du règlement (CEE) n° 95/93, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. En ce qui concerne les créneaux horaires qui n'ont pas été mis à la disposition du coordonnateur en vue de leur réattribution conformément à l'article 10, paragraphe 2 *bis*, pendant la période du 28 mars 2021 au 29 octobre 2022 et aux fins de l'article 8, paragraphe 2, et de l'article 10, paragraphe 2, si un transporteur aérien démontre, à la satisfaction du coordonnateur, qu'il a exploité la série de créneaux horaires en question, avec l'autorisation du coordonnateur, pendant au moins 50 % du temps au cours de la période de planification horaire allant du 28 mars 2021 au 30 octobre 2021, 50 % du temps au cours de la période de planification horaire allant du 31 octobre 2021 au 26 mars 2022 et 64 % du temps au cours de la période de planification horaire allant du 27 mars 2022 au 29 octobre 2022, le transporteur aérien a droit à la même série de créneaux horaires pour la période suivante de planification horaire équivalente.

En ce qui concerne la période visée au premier alinéa du présent paragraphe, les pourcentages visés à l'article 10, paragraphe 4, et à l'article 14, paragraphe 6, point a), sont de 50 % pour la période de planification horaire allant du 28 mars 2021 au 30 octobre 2021, de 50 % pour la période de planification horaire allant du 31 octobre 2021 au 26 mars 2022 et de 64 % pour la période de planification horaire allant du 27 mars 2022 au 29 octobre 2022.».

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 15 décembre 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN