# RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2021/1889 DE LA COMMISSION

## du 23 juillet 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) La pandémie de COVID-19 continue à occasionner une chute du trafic aérien en raison de la baisse notable de la demande de transport aérien et des mesures directes prises par les États membres et les pays tiers pour endiguer la propagation de la COVID-19. Eurocontrol a signalé qu'au premier semestre de 2021, le trafic aérien dans l'espace aérien de l'EEE est resté assez stable et a représenté environ 38 % du trafic aérien de la période correspondante en 2019, avec une tendance à la hausse. D'après les prévisions d'Eurocontrol, le trafic aérien annuel moyen devrait atteindre 50 % en 2021 et 72 % en 2022, sur la base du scénario de prévision le plus réaliste.

(2) 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.

(3) 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 acquis en raison d'une utilisation antérieure 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 28 mars 2021.

(4) Le 16 février 2021, eu égard aux effets persistants de la crise de la COVID-19 sur le trafic aérien, l'Union a modifié le règlement (CEE) nº 95/93 afin d'accorder aux compagnies aériennes une prolongation de la dérogation à la règle du créneau utilisé ou perdu au cours de la période de planification horaire de l'été 2021 en suspendant cette règle pour une nouvelle période allant du 28 mars 2021 au 30 octobre 2021.

(5) En vertu de l'article 10 *bis*, paragraphe 5, du règlement (CEE) nº 95/93, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de modifier la période de suspension de la règle du créneau utilisé ou perdu énoncée à l'article 10 *bis*, paragraphe 3.

(6) En outre, en application de l'article 10 *bis*, paragraphe 5, du règlement (CEE) nº 95/93, la Commission est habilitée à adopter, lorsque cela est strictement nécessaire pour tenir compte de l'évolution de l'impact de la crise de la COVID-19 sur les niveaux de trafic aérien, des actes délégués afin de modifier le taux d'utilisation des créneaux horaires dans une fourchette comprise entre 30 % et 70 %.

(7) Malgré une hausse progressive, les niveaux de trafic aérien au premier semestre de 2021 restent faibles par rapport à la même période en 2019. Ils représentaient environ 38 % en moyenne du trafic aérien enregistré sur la période correspondante en 2019. Tout en reconnaissant qu'il est difficile de prévoir avec précision la trajectoire de reprise du trafic aérien, on peut raisonnablement s'attendre à ce que la situation perdure dans un avenir proche, et à ce que l'écart par rapport au niveau de 2019 se resserre régulièrement en 2021. Sur la base des prévisions à quatre ans d'Eurocontrol du 21 mai 2021, selon le scénario le plus probable qui table sur une efficacité de la vaccination à partir de 2022, le trafic annuel atteindrait une moyenne annuelle de 50 % à 72 % des niveaux correspondants de 2019 respectivement en 2021 et 2022. Sur la base des prévisions mensuelles disponibles d'Eurocontrol pour 2021 et de la moyenne annuelle anticipée par Eurocontrol pour 2022, le trafic aérien pour la période de planification horaire de l'hiver 2021/2022 devrait atteindre 70 % des niveaux de 2019.

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

(8) Les données compilées par l'Organisation mondiale de la santé et le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies 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.

(9) En raison de l'évolution du nombre de cas de COVID-19 et de la propagation possible de nouveaux variants, il est raisonnable de s'attendre à un nombre élevé d'annulations résultant de la crise de la COVID-19 au cours de la prochaine période de planification horaire d'hiver allant du 31 octobre 2021 au 26 mars 2022, dans l'hypothèse où les compagnies aériennes seraient tenues d'exploiter intégralement leurs portefeuilles de créneaux horaires de 2019 conformément à l'article 8 du règlement (CEE) n° 95/93.

(10) Il est donc nécessaire de prolonger la période prévue à l'article 10 *bis*, paragraphe 3, du règlement (CEE) n° 95/93 du 31 octobre 2021 au 26 mars 2022.

(11) La demande de transport aérien pendant la période de planification horaire hivernale du 31 octobre 2021 au 26 mars 2022 pourrait rester faible malgré les progrès des campagnes de vaccination, le renforcement de la sécurité des voyages et la réduction des mesures ayant une incidence sur les déplacements prises par les États membres. La faiblesse persistante de la demande pendant la période de planification horaire hivernale pourrait être une indication de changements structurels à long terme affectant le marché et le comportement des consommateurs. Par conséquent, le taux d'utilisation des créneaux devrait, d'une part, éviter des conséquences négatives involontaires sur la situation financière des compagnies aériennes et des incidences négatives sur l'environnement résultant de l'exploitation de vols avec des avions vides ou quasi-vides uniquement dans le but de conserver des droits historiques sur les créneaux horaires et, d'autre part, inciter les compagnies aériennes soit à utiliser efficacement les capacités aéroportuaires, soit à remettre les créneaux inutilisés dans le pool au profit d'autres utilisateurs afin d'assurer une utilisation efficace des capacités aéroportuaires.

(12) En outre, le taux d'utilisation des créneaux horaires devrait être fixé à un niveau garantissant un volume minimal de services afin d'améliorer la confiance des passagers et l'efficacité de l'utilisation des capacités aéroportuaires pendant la période de planification horaire de l'hiver 2021/2022, ainsi qu'une connectivité fiable.

(13) Le taux d'utilisation des créneaux devrait également tenir compte des 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'hiver 2022/2023, notamment parce que certaines compagnies aériennes ont eu recours à des créneaux horaires ad hoc en 2020 et au début de l'année 2021 sans obtenir de droits historiques sur ces créneaux.

(14) Par conséquent, le taux d'utilisation des créneaux horaires pour la période de planification horaire de l'hiver 2021/2022 devrait être fixé à 50 %.

(15) S'il est généralement admis que les transporteurs aériens reprendraient leurs vols dès le rétablissement de la demande, un seuil d'utilisation plus bas risquerait d'inciter certains transporteurs à limiter leurs activités 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. La libération de certaines capacités aéroportuaires que pourrait entraîner ce nouveau taux d'utilisation n'est pas susceptible de perturber gravement les activités et les réseaux des compagnies aériennes, alors qu'un taux d'utilisation plus élevé comporterait ce risque.

(16) 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 26 mars 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 et 50 % du temps au cours de la période de planification horaire allant du 31 octobre 2021 au 26 mars 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 et de 50 % pour la période de planification horaire allant du 31 octobre 2021 au 26 mars 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 23 juillet 2021.

*Par la Commission*
*La présidente*
Ursula VON DER LEYEN