

# Exonération temporaire des règles d'utilisation des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté en raison de la pandémie de COVID-19

2020/0358(COD) - 11/02/2021 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 683 voix pour, 3 contre et 4 abstentions, une résolution législative 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 la Communauté en raison de la pandémie de COVID-19.

Le règlement proposé vise à mettre en place des règles spécifiques et l'allègement des règles générales d'utilisation des créneaux horaires pour une période limitée afin d'atténuer les effets de la crise de la COVID-19 sur le trafic aérien.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire en modifiant la proposition de la Commission comme suit :

## *Attribution de créneaux horaires en réponse à la crise de la COVID-19*

En raison de la baisse de la demande de passagers provoquée par la pandémie de COVID-19, la règle du « créneau utilisé ou perdu » imposée par le règlement sur les créneaux horaires a été suspendue en mars 2020 en vue d'empêcher les compagnies aériennes de faire voler des avions vides pendant la pandémie. Cette exemption prend fin le 27 mars 2021.

Pour la période commençant après plus d'un an d'abandon de la règle du « créneau utilisé ou perdu » (du 1<sup>er</sup> février 2020 au 27 mars 2021), qui préserve les créneaux horaires acquis 2019 des transporteurs aériens jusqu'à la fin de la saison d'horaire hiver 2021/2022, le règlement proposé vise à établir une voie pour revenir à une application normale de ladite règle.

Ainsi avec les règles actualisées, les compagnies aériennes ne devraient utiliser que 50% de leurs créneaux de décollage et d'atterrissage prévus pendant l'été 2021 (au lieu de 80% requis avant la pandémie) afin de pouvoir les conserver lors de la saison suivante.

Par ailleurs, la Commission européenne pourrait 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 d'ajuster le taux d'utilisation dans une fourchette comprise entre 30 % et 70 %.

## *Informations pour le coordonnateur*

Les transporteurs aériens exploitant, ou envisageant d'exploiter, des services dans un aéroport à facilitation d'horaires ou un aéroport coordonné devraient fournir au facilitateur d'horaires ou au coordonnateur, respectivement, toutes les informations pertinentes qu'ils demandent.

En particulier, le transporteur aérien devrait indiquer au coordonnateur, au moment de la demande d'attribution, s'il bénéficierait du statut de nouvel arrivant en ce qui concerne les créneaux horaires demandés.

## ***Mesures restrictives pour lutter contre la propagation de la COVID-19***

Le texte amendé précise que les conséquences négatives d'éventuelles mesures, adoptées par les autorités publiques d'États membres ou de pays tiers pour lutter contre la propagation de la COVID-19 et pour restreindre la possibilité de voyager à très brève échéance, ne sauraient être imputées aux transporteurs aériens et devraient être atténuées lorsqu'elles ont un impact significatif sur la viabilité des voyages ou la possibilité de voyager ou sur la demande sur les liaisons concernées.

Cela devrait comprendre les mesures qui aboutissent :

- à une fermeture partielle ou totale de la frontière ou de l'espace aérien ou à une fermeture partielle ou totale, ou à une réduction de la capacité, des aéroports concernés,
- à des restrictions des déplacements du personnel navigant entravant de manière significative l'exploitation des services aériens ou
- à un obstacle sérieux à la possibilité pour les passagers de voyager avec n'importe quel transporteur sur la liaison concernée, y compris les restrictions de voyage, les restrictions de déplacement ou les mesures de quarantaine dans le pays ou la région de destination ou les restrictions quant à la disponibilité de services d'appui direct essentiels pour l'exploitation d'un service aérien.

L'atténuation des effets résultant de l'imposition de telles mesures restrictives devrait être d'une durée limitée et, en tout état de cause, ne devrait pas dépasser deux périodes de planification horaire consécutives.