

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2020/2114 DE LA COMMISSION

du 16 décembre 2020

modifiant le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la prolongation temporaire des mesures exceptionnelles visant à faire face aux conséquences de la pandémie de COVID-19 relatives à la sélection des prestataires de services d'assistance en escale

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 24 bis, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) La pandémie de COVID-19 a entraîné une chute brutale du trafic aérien en raison de la baisse notable de la demande et des mesures directes prises par les États membres et les pays tiers pour l'endiguer.
- (2) Ces circonstances échappent au contrôle des transporteurs aériens et l'annulation volontaire ou obligatoire des services aériens par les transporteurs aériens qui en résulte constitue une réponse nécessaire à ces circonstances.
- (3) Les prestataires de services d'assistance en escale continuent de rencontrer des problèmes de liquidité qui pourraient entraîner la suspension des services d'assistance en escale. Il pourrait en résulter une limitation ou une suspension des services aéroportuaires dans les aéroports de l'Union.
- (4) En vertu du règlement (UE) 2020/696 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, pendant la période allant du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020, lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou l'autorité compétente de l'État membre est autorisée à choisir directement un prestataire de services d'assistance en escale pour qu'il fournisse ces services pendant une durée maximale de six mois ou pendant une période allant jusqu'au 31 décembre 2020, la période la plus longue étant retenue. Le règlement (UE) 2020/696 a également conféré à la Commission des pouvoirs de délégation aux fins de la prolongation de ces périodes.
- (5) Conformément à l'article 24 bis, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1008/2008, la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil un rapport synthétique à ce sujet, le 13 novembre 2020.
- (6) Le rapport synthétique de la Commission souligne que, malgré une hausse progressive entre avril et août 2020, les niveaux de trafic aérien accusaient toujours une baisse importante en septembre 2020 par rapport à la même période en 2019. Selon les données d'Eurocontrol, le 25 novembre 2020, le trafic aérien était inférieur de 63 % à son niveau du 25 novembre 2019.

⁽¹⁾ JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2020/696 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 modifiant le règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, compte tenu de la pandémie de COVID-19 (JO L 165 du 27.5.2020, p. 1).

- (7) Bien qu'il soit 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 se maintienne jusqu'en décembre 2021. Selon les prévisions d'Eurocontrol les plus récentes concernant le trafic aérien, qui datent de septembre 2020, le niveau du trafic aérien devrait, en février 2021, être inférieur de 50 % à celui de février 2020 (en supposant une approche non coordonnée des États membres pour la mise en place de procédures opérationnelles et la levée des restrictions nationales). Les données de l'Organisation mondiale de la santé indiquent que le nombre de cas de COVID-19 enregistrés par semaine en Europe s'est élevé à 1,77 million le 22 novembre 2020 (44 % de l'ensemble des nouveaux cas au niveau mondial), dépassant de très loin le nombre de cas enregistrés au printemps 2020. Les données du Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) montrent quant à elles que le taux de notification des cas à 14 jours pour l'Espace économique européen et le Royaume-Uni est en augmentation constante depuis l'été 2020. Selon le rapport hebdomadaire de surveillance de l'ECDC du 22 novembre 2020, ce taux avait atteint 549 pour 100 000 habitants (avec une dispersion entre les pays comprise entre 58 et 1 186).
- (8) Il est raisonnable de considérer que la diminution persistante du niveau du trafic aérien est le fait de la pandémie de COVID-19. Sur la base des données disponibles relatives à la confiance des passagers dans le contexte de la pandémie de COVID-19, alors qu'en avril 2020, environ 60 % des personnes interrogées avaient indiqué qu'elles reprendraient probablement leurs déplacements au sortir de la pandémie, ce chiffre n'était plus que de 45 % en juin 2020. Ces éléments mettent donc clairement en évidence un lien entre la pandémie de COVID-19 et la demande des consommateurs en matière de trafic aérien et il n'existe aucun autre événement susceptible d'expliquer le recul de la demande de transport aérien.
- (9) Le rapport synthétique de la Commission montre également que les restrictions nationales et non coordonnées, les exigences en matière de quarantaine et les mesures de dépistage introduites par les États membres en réaction à l'augmentation du nombre de cas de COVID-19 en Europe depuis la mi-août, souvent annoncées au tout dernier moment, sapent la confiance des consommateurs et entraînent une diminution de la demande de trafic aérien.
- (10) À la lumière du niveau extrêmement faible des réservations de vols, des prévisions susmentionnées, tant épidémiologiques que concernant le trafic aérien, ainsi que de l'incertitude et de l'absence de prévisibilité qui entourent les mesures nationales visant à contenir la pandémie de COVID-19, il est raisonnable de s'attendre à ce que les faibles niveaux de trafic aérien et de demande des passagers qui sont imputables à la pandémie de COVID-19 persistent tout au long de 2021. On ne s'attend pas à un retour aux niveaux de trafic antérieurs à la pandémie de la COVID avant plusieurs années. Il est toutefois trop tôt à ce stade pour déterminer si les réductions de capacité vont ou non se poursuivre, dans une mesure aussi importante, au-delà de 2021.
- (11) Les entreprises d'assistance en escale ont été touchées de plein fouet par la pandémie de COVID-19 et la baisse du trafic aérien qui en résulte. La diminution importante du nombre de vols depuis le début de la pandémie a eu des effets négatifs sur le flux des recettes qu'ils tirent de la prestation de services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union. De nombreux prestataires de services d'assistance en escale connaissent de ce fait des difficultés financières et plusieurs d'entre eux ont déjà l'objet d'une restructuration, ont bénéficié de plans de sauvetage nationaux ou ont cessé leurs activités.
- (12) Selon les prévisions concernant le niveau du trafic aérien pour les mois à venir, il est probable que les conditions de marché difficiles dans le secteur des services d'assistance en escale persisteront, en raison du nombre limité de vols à gérer en 2021. La tendance négative dans le secteur du trafic aérien est susceptible d'aggraver encore la situation financière critique des prestataires de services d'assistance en escale, avec le risque de voir les faillites se multiplier. Dans ces circonstances, il est probable que, dans les aéroports où le nombre de prestataires de services d'assistance en escale est limité, le nombre de ceux qui devront cesser la prestation de services avant la fin de la période pour laquelle ils ont été sélectionnés ira croissant. Cela pourrait conduire à des interruptions soudaines de services d'assistance en escale dans ces aéroports avant qu'un nouveau prestataire puisse être sélectionné conformément à la procédure ordinaire visée à l'article 11, paragraphe 1, de la directive 96/67/CE.
- (13) Il y a donc lieu de prolonger la période de la dérogation prévue par l'article 24 bis, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1008/2008 du 1^{er} mars 2020 jusqu'au 31 décembre 2021.
- (14) Afin d'écartier tout risque d'insécurité juridique, notamment pour l'entité gestionnaire de l'aéroport et l'autorité compétente de l'État membre, il convient d'adopter le présent règlement délégué selon la procédure d'urgence décrite à l'article 25 *ter* du règlement (CE) n° 1008/2008, et de le faire entrer en vigueur d'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 24 bis du règlement (CE) n° 1008/2008, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Par dérogation à l'article 11, paragraphe 1, point e), de la directive 96/67/CE, pendant la période allant du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2021, lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou l'autorité compétente de l'État membre peut choisir directement un prestataire de services d'assistance en escale pour qu'il fournisse ces services pendant une durée maximale de six mois ou pendant une période allant jusqu'au 31 décembre 2021, la période la plus longue étant retenue.»

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 16 décembre 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN
