



Bruselas, 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta al alivio temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos comunitarios debido a la pandemia de COVID-19

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2020) 341 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El Reglamento (CEE) n.º 95/93¹ (el «Reglamento sobre franjas horarias») establece las normas para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión. Su artículo 10 establece la norma «se usa o se pierde», en virtud de la cual las compañías aéreas deben utilizar al menos el 80 % de las franjas horarias que se les hayan asignado durante un período de programación determinado (verano o invierno) a fin de mantener la precedencia sobre la misma serie de franjas horarias para el siguiente período de programación equivalente (los derechos «adquiridos» o «históricos»).

Debido a la disminución de la demanda de transporte de pasajeros provocada por la pandemia de COVID-19, las compañías aéreas han introducido cambios importantes en sus horarios desde el 1 de marzo de 2020, lo que ha dado lugar a que la tasa de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos coordinados se sitúe muy por debajo del umbral del 80 % impuesto por el Reglamento sobre franjas horarias.

Para hacer frente a esta situación, el 30 de marzo de 2020 la Unión Europea adoptó una modificación del Reglamento sobre franjas horarias a fin de permitir la exención de la aplicación de la norma «se usa o se pierde» para todo el período de programación de verano de 2020, que acababa el 24 de octubre de 2020. Esta modificación también facultaba a la Comisión para prorrogar el período de exención mediante la adopción de uno o varios actos delegados. El 14 de octubre de 2020, la Comisión adoptó un acto delegado por el que se prorrogaba el período de exención de la aplicación de la norma «se usa o se pierde» hasta el final de la temporada de programación de invierno de 2020/2021, a saber, el 27 de marzo de 2021.

Tal como se preveía, la caída de la demanda de transporte de pasajeros ha persistido durante el período de programación de verano de 2020. Los datos de Eurocontrol fijan el inicio de la disminución del tráfico aéreo en el Espacio Económico Europeo (EEE) en la semana once, con una caída del 17 % en comparación con la misma semana de 2019. El tráfico aéreo siguió cayendo bruscamente hasta alcanzar una disminución del 59 % y el 82 % en comparación con las semanas doce y trece, respectivamente, de 2019. Los puntos más bajos se registraron en las semanas quince y dieciséis (una disminución del 89 %). Los factores de carga medios de una muestra de diez compañías aéreas europeas cayeron del 80 % en la semana nueve al 26 % en la semana quince. Además de que las compañías aéreas volaban con menos frecuencia, en los vuelos restantes se realizaron menos reservas que en 2019. En la semana veintitrés, cuando el transporte aéreo dentro de la Unión se había reabierto en gran medida, el factor de carga medio se recuperó hasta el 44 %. Durante la misma semana de 2019, el factor de carga medio de las mismas compañías aéreas se situó entre el 75 % (semana cuatro) y el 86 % (semana dieciséis). A mediados de noviembre de 2020, el tráfico aéreo era un 65 % más bajo que en la misma semana de 2019.

Las últimas previsiones de Eurocontrol apuntan a que el nivel de tráfico aéreo en febrero de 2021 será solo la mitad del nivel de febrero de 2020. Lo que ocurra más adelante es incierto,

¹ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

pero no hay indicios de que, en la temporada de verano de 2021, la demanda vaya a volver a acercarse en absoluto al nivel de los últimos años.

Al mismo tiempo, cabe recordar que el objetivo de la norma «se usa o se pierde» es garantizar el uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria con el fin de maximizar los beneficios para el mayor número de usuarios y permitir que los pasajeros se beneficien de un mercado de la aviación y de una conectividad competitivos. En efecto, la exención de la aplicación de la norma «se usa o se pierde» ha supuesto un alivio para las compañías aéreas durante la actual falta de demanda sin precedentes y las restricciones sobre el transporte aéreo, evitando al mismo tiempo el impacto medioambiental negativo de vuelos vacíos o prácticamente vacíos operados con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes. Sin embargo, también debe tenerse en cuenta el impacto negativo de seguir prorrogando la exención. El efecto que tiene la exención actual es congelar la competencia a los niveles de 2019 sin que se exija un uso efectivo de la capacidad, ya que las disposiciones de dicha exención han resultado ser insuficientes para garantizar que otras compañías aéreas que podían operar obtuviesen las franjas horarias necesarias. Para el período que comienza tras más de un año de exención de la norma «se usa o se pierde» (del 1 de febrero de 2020 al 27 de marzo de 2021), que conserva las franjas horarias históricas de 2019 de las compañías aéreas hasta el final de la temporada de programación de invierno de 2021/2022, es hora de establecer una vía para volver a una aplicación normal de dicha norma. La vuelta a la normalidad no debe producirse de forma repentina para evitar una desestabilización del mercado de la aviación que vaya en detrimento de las compañías aéreas, la conectividad, los consumidores de la Unión y el medio ambiente. La vuelta a la normalidad debe producirse en consonancia con el futuro aumento de los niveles de tráfico aéreo hacia los niveles de 2019 o con la estabilización del tráfico aéreo en el contexto de una nueva situación del mercado.

Por consiguiente, se propone que, a partir del inicio del período de programación de verano de 2021, se vuelvan a aplicar con normalidad los requisitos de utilización de las franjas horarias de conformidad con el Reglamento sobre franjas horarias, pero que la tasa se fije en 40/60 en lugar de 80/20. Es decir, las compañías aéreas estarían obligadas a utilizar el 40 % de una serie determinada de franjas horarias con el fin de mantener la prioridad sobre esa serie determinada de franjas horarias utilizadas, para el siguiente período de programación equivalente. Este ajuste protegería de forma proporcionada los derechos históricos durante la fuerte caída de la demanda de transporte aéreo provocada por la pandemia de COVID-19 y contribuiría a evitar el impacto medioambiental de vuelos vacíos o prácticamente vacíos operados con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes. También contribuiría a un uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria en beneficio de los pasajeros y la conectividad.

A la luz de la experiencia, esta propuesta de aliviar las normas de utilización de las franjas horarias incluye condiciones para garantizar que el período de alivio sigue siendo compatible con el uso óptimo de la escasa capacidad aeroportuaria y también contribuye a mantener la competencia, en interés de los pasajeros. Dicho alivio debe dirigirse a las compañías aéreas cuya intención sea utilizar sus franjas horarias históricas tan pronto como la demanda se recupere suficientemente y los vuelos vuelvan a ser económicamente viables. Por consiguiente, no debe aplicarse a las series de franjas horarias de nueva asignación que obtenga una compañía aérea por primera vez, es decir, aquellas a las que la compañía aérea tiene derecho pero no como consecuencia de haber obtenido derechos históricos sobre ellas, ya que esas compañías aéreas habrían solicitado dichas franjas horarias adicionales sabiendo que la demanda de transporte aéreo sería baja debido a la pandemia de COVID-19 y que las series de franjas horarias correspondientes están exentas de la aplicación normal de la norma

«se usa o se pierde». Por lo tanto, las compañías aéreas que las obtengan por primera vez tendrán que utilizar al menos el 80 % de esas series de franjas horarias de nueva asignación con el fin de obtener prioridad para el siguiente período de programación equivalente. Este enfoque corresponde al acuerdo voluntario entre aeropuertos, compañías aéreas y coordinadores de franjas horarias sobre el funcionamiento de la actual exención relativa a las franjas horarias para la temporada de programación de invierno 2020/2021 y en adelante².

La norma «se usa o se pierde» (es decir, el requisito de utilizar al menos el 80 % de las series de franjas horarias) también debe seguir aplicándose en caso de intercambios de franjas horarias, contemplados en el artículo 8 *bis*, apartado 1, letra c), cuando el intercambio vaya acompañado de cualquier compensación financiera o de otro tipo. La intención es impedir el pago de una remuneración por el valor inherente al alivio de las normas. En cambio, los intercambios sin compensación económica o de otro tipo —realizados, por ejemplo, para mejorar los horarios— no serían obstáculo para aplicar el alivio de las normas a las franjas horarias en cuestión. Lo mismo se aplicaría, por ejemplo, a las franjas horarias transferidas como resultado de decisiones de las autoridades públicas en virtud del Derecho de la competencia nacional o de la Unión (véase el artículo 8 *ter* del Reglamento sobre franjas horarias).

La propuesta incluye un plazo para que las compañías aéreas devuelvan las franjas horarias no deseadas al coordinador para poder beneficiarse del alivio de las normas. Un plazo de tres semanas antes de la fecha prevista de utilización de cada franja horaria permitirá a los aeropuertos y otros proveedores de servicios aeroportuarios obtener visibilidad sobre la capacidad necesaria y el volumen previsto de operaciones, de forma que puedan garantizar que facilitan las infraestructuras, las instalaciones y el personal adecuados. También permite a otras compañías aéreas estimar qué capacidad aeroportuaria está disponible, en caso de que deseen utilizarla para operar vuelos. Cuanto antes se faciliten las franjas horarias para su reasignación, más probable será que otras compañías aéreas puedan utilizarlas. Las normas que aquí se proponen abarcan tanto la reasignación temporal para la temporada en cuestión (sin que la compañía a la que se hayan reasignado estas franjas horarias obtenga derechos históricos) como la permanente, es decir, cuando la compañía aérea que haya devuelto las franjas horarias al fondo de reserva no prevea utilizarlas en el siguiente período de programación equivalente. En tal caso, las compañías aéreas que hayan utilizado al menos cinco de esas franjas horarias deben recibir prioridad, frente a otras compañías aéreas solicitantes y nuevos entrantes, sobre todas las series originales de franjas horarias de las compañías que las liberaron al fondo de reserva.

También es necesario aclarar en qué circunstancias los coordinadores podrían retirar franjas horarias a las compañías aéreas. Cuando un coordinador determine, sobre la base de la información de que dispone, que una compañía aérea ha cesado sus operaciones en un aeropuerto y ya no puede utilizar las franjas horarias que le han sido asignadas, dichas franjas horarias deben devolverse inmediatamente al fondo de reserva y ponerse a disposición de otras compañías aéreas para su reasignación, lo que implica la pérdida de los derechos históricos sobre esas franjas horarias de la compañía aérea que abandona el aeropuerto.

² *Joint agreement of airlines, airports and slot coordinators on conditions that should be applied to an extension of a slot waiver to the full NW2020 season* [«Acuerdo conjunto de compañías aéreas, aeropuertos y coordinadores de franjas horarias sobre las condiciones que deben aplicarse a la prórroga de la exención relativa a las franjas horarias a toda la temporada NW2020», documento en inglés] <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

Sobre la base de la información actualmente disponible procedente de Eurocontrol, es razonable suponer que la situación actual, caracterizada por un desplome excepcional de la demanda, se prolongará al menos hasta el inicio del período de programación de verano de 2021. Dada la incertidumbre, también es posible que el período de demanda excepcionalmente baja pueda durar al menos hasta el período de programación de invierno 2024/2025 inclusive, según las previsiones de las compañías aéreas y las asociaciones aeroportuarias, como ACI-Europe e IATA.

Por consiguiente, en estas circunstancias, el Reglamento sobre franjas horarias debe modificarse para seguir protegiendo los derechos históricos de las compañías aéreas en aquellas series de franjas horarias que no se hayan utilizado según la tasa normal del 80 % durante el período en que el mercado de la aviación se haya visto afectado negativamente por la pandemia de COVID-19. El alivio de las normas de utilización de las franjas horarias se prorrogaría por otra temporada, más allá de la prórroga prevista en el Reglamento Delegado (UE) 2020/1477 de la Comisión, por lo que abarcaría el período comprendido entre el 28 de marzo y el 30 de octubre de 2021. Este alivio reduciría la tasa de utilización de las franjas horarias del 80 % al 40 %. Además, la modificación conferiría a la Comisión poderes delegados para prorrogar el alivio de las normas de utilización de las franjas horarias más allá de la temporada de programación de verano de 2021, y también para ajustar de nuevo la tasa de utilización de las franjas horarias sobre la base de una serie de indicadores, como los datos reales y previstos de tráfico aéreo, los factores de carga y la utilización de la flota. La Comisión adoptaría actos delegados, cuando fuese necesario, para ajustar la tasa de utilización de las franjas horarias, para cualquier período de programación comprendido entre el invierno de 2021/2022 y el invierno de 2024/2025, ambos inclusive.

El proceso de asignación de franjas horarias tiene lugar mucho antes del período de programación correspondiente. Por tanto, las compañías aéreas, los aeropuertos y otros proveedores de servicios deberían conocer a su debido tiempo las normas aplicables a un período de programación determinado. Del mismo modo, el conocimiento temprano de estas normas también les anima a devolver al coordinador, en una fase temprana, franjas horarias que no tienen intención de utilizar. Por consiguiente, la Comisión debe adoptar los actos delegados pertinentes antes de que finalice el proceso de asignación de franjas horarias.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El Reglamento sobre franjas horarias proporciona a las compañías aéreas un alivio de las normas de utilización de las franjas horarias que actualmente son problemáticas para ellas debido a la pandemia de COVID-19. El Reglamento sobre franjas horarias faculta a la Comisión para adoptar actos delegados que solo pueden modificar el período de aplicación de la exención actual. La prórroga de los períodos de alivio de las normas de utilización de franjas horarias da lugar a distorsiones en la competencia que afectan a la conectividad de los pasajeros, al empleo y a la calidad de los puestos de trabajo en el sector de la aviación, y que causan problemas específicos a los aeropuertos y a los proveedores de servicios. Al mismo tiempo, un cambio repentino para volver a la aplicación normal de la norma «se usa o se pierde» podría ocasionar una carga financiera adicional a las compañías aéreas y podría tener un efecto medioambiental adverso involuntario por parte de las compañías aéreas que operan vuelos vacíos o prácticamente vacíos con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes. Por tanto, el Reglamento sobre franjas horarias debe modificarse para mitigar los efectos de la pandemia de COVID-19, proporcionar seguridad jurídica a las compañías aéreas y mantener la unidad del sistema europeo de asignación de franjas horarias.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El funcionamiento eficaz del mercado interior de la aviación y los servicios conexos depende de los resultados económicos de las compañías aéreas y de otras partes del sector de la aviación, incluidos los aeropuertos y otros proveedores de servicios. Las consecuencias económicas negativas de la pandemia de COVID-19 ponen en peligro su salud financiera y están teniendo graves efectos negativos en el sistema de transporte aéreo y en la economía en su conjunto. Por lo tanto, la modificación del Reglamento sobre franjas horarias reviste suma importancia. Además, también es coherente con la política climática de la Unión, ya que priva a las compañías aéreas del incentivo de operar vuelos vacíos o prácticamente vacíos con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la propuesta es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Dicho artículo proporciona la base jurídica para adoptar toda la legislación pertinente en materia de transporte aéreo y sirve de base jurídica para el Reglamento sobre franjas horarias y sus modificaciones.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ya que el Reglamento sobre franjas horarias no permite a los Estados miembros exigir a los coordinadores que impongan condiciones al alivio de las normas de utilización de las franjas horarias ni que modifiquen la tasa de utilización de las franjas horarias en respuesta a los cambios en los niveles de tráfico aéreo. Este objetivo solo puede ser alcanzado por la Unión mediante la modificación del Reglamento sobre franjas horarias.

- **Proporcionalidad**

La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo de mitigar el impacto económico de la pandemia de COVID-19 en el funcionamiento del Reglamento sobre franjas horarias. La propuesta logra un equilibrio entre la necesidad de proporcionar a las compañías aéreas un alivio de la norma «se usa o se pierde» en respuesta a la baja demanda de transporte aéreo resultante de la pandemia de COVID-19 y la necesidad de volver a una aplicación normal de las normas de asignación de franjas horarias que sea proporcional a la recuperación de los niveles de tráfico aéreo. La propuesta también incluye una serie de medidas que favorecen la competencia para hacer frente a determinados efectos negativos no deseados de la actual exención relativa a las franjas horarias.

- **Elección del instrumento**

Para alcanzar su objetivo, el instrumento jurídico debe ser de aplicación directa y general, al igual que el Reglamento sobre franjas horarias. Por tanto, el instrumento jurídico más adecuado es un reglamento.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

El artículo 10 *bis*, apartado 4, del Reglamento sobre franjas horarias, en su versión modificada por el Reglamento (UE) 2020/459, exigía a la Comisión que presentara al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 15 de septiembre de 2020, un informe de síntesis sobre la situación del tráfico aéreo. Con el fin de recopilar datos y otra información, los servicios de la Comisión han mantenido contactos regulares con compañías aéreas, aeropuertos y coordinadores de franjas horarias aeroportuarias, así como con las asociaciones de todos ellos, para supervisar la evolución de la situación del tráfico aéreo y evaluar el impacto de la pandemia de COVID-19 en la demanda de transporte aéreo y el nivel de tráfico aéreo, y para determinar la eficacia de la exención relativa a las franjas horarias. El informe publicado el 14 de septiembre de 2020 evalúa la aplicación de la exención relativa a las franjas horarias y señala algunas deficiencias. No se llevó a cabo una evaluación con arreglo a las normas de mejora de la legislación dada la urgencia por adoptar normas que proporcionasen a las compañías aéreas a su debido tiempo un alivio adecuado de la norma «se usa o se pierde», habida cuenta de las persistentes consecuencias de la pandemia de COVID-19 en el tráfico aéreo.

- **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo una consulta formal con las partes interesadas. La Comisión publicó una hoja de ruta para recibir comentarios y una consulta pública en el portal «Legislar mejor», a la que las partes interesadas pudieron responder del 1 al 28 de septiembre de 2020. Debido a la urgencia del asunto, la consulta se redujo de las doce semanas habituales a cuatro semanas. También se pusieron en marcha una consulta específica y solicitudes de datos durante el mismo período.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como ya se ha explicado, la urgencia de la situación no permitió recabar asesoramiento especializado. Sin embargo, la Comisión ha aprovechado la experiencia adquirida con la aplicación y las modificaciones del Reglamento sobre franjas horarias, que también incluían consultas con expertos.

- **Evaluación de impacto**

Debido a la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto con arreglo a las normas de mejora de la legislación. La propuesta va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión. En él se presentan las consecuencias de la aplicación de la norma «se usa o se pierde» durante la pandemia de COVID-19, así como información sobre el funcionamiento de la exención relativa a las franjas horarias desde su entrada en vigor, y se describen las deficiencias que han surgido en el mercado de la aviación. Además, se plantea la eliminación progresiva del alivio de las normas de utilización de las franjas horarias que estaría vinculada al retorno gradual del tráfico aéreo. Por último, se presenta la manera en la que se quiere proceder para abordar las deficiencias y se evalúan sus consecuencias probables.

- **Derechos fundamentales**

No procede.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión debe seguir supervisando el desarrollo de la pandemia de COVID-19 y su impacto en el transporte aéreo. Al igual que sucede en el Reglamento (UE) 2020/459, la Comisión debe estar facultada para adoptar un acto delegado por el que se prorroguen los plazos afectados por la medida, así como para adaptar el requisito de uso mínimo en caso necesario.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Se añade una nueva definición temporal al artículo 2 del Reglamento sobre franjas horarias correspondiente a «nuevo entrante», a fin de permitir que un mayor número de compañías aéreas puedan considerarse nuevos entrantes y obtener franjas horarias del fondo de reserva, permitiendo así una mayor competencia en los aeropuertos a la luz de la reducción de la tasa de utilización, lo cual facilita a las compañías aéreas existentes en el aeropuerto el mantenimiento de sus franjas horarias.

Además, se añade una nueva definición correspondiente a «parámetros de coordinación en relación con la COVID-19», y se inserta el apartado 6 *bis* en el artículo 8 para abordar la posibilidad de que las medidas sanitarias específicas de un aeropuerto como consecuencia de la pandemia de COVID-19 reduzcan la capacidad disponible en dicho aeropuerto, lo que significa que no todas las franjas horarias pueden utilizarse en los momentos para los que fueron asignadas. Los coordinadores tienen que poder reprogramar o cancelar las franjas horarias asignadas o solicitadas que no puedan aprovecharse tras haber debatido sobre ello con las compañías aéreas afectadas. Las asociaciones de compañías aéreas, de aeropuertos y de coordinadores de franjas horarias han estado debatiendo la mejor manera de abordar estas situaciones teniendo en cuenta los diferentes intereses comerciales. Los coordinadores deben tener en cuenta estas buenas prácticas, que adoptan la forma de directrices para la industria o normas locales, si se ajustan a los principios de transparencia y no discriminación y no cuestionan la independencia de los coordinadores.

Si, durante un período de programación determinado, se han facilitado franjas horarias por parte de compañías aéreas que poseen derechos históricos sobre la serie de franjas horarias correspondiente, es probable que las compañías que hayan hecho uso de dichas franjas horarias contribuyan a la utilización eficiente de la serie de franjas horarias correspondiente en períodos de programación posteriores. Por lo tanto, se añade al artículo 8 un nuevo apartado 2 *bis* que da prioridad a dichas compañías aéreas en la asignación de la serie en cuestión en el siguiente período de programación equivalente, siempre que la compañía aérea que poseía originalmente los derechos históricos sobre la serie en cuestión no los solicite y que la compañía aérea solicitante haya utilizado cinco de las franjas horarias que componen la serie. Con el fin de evitar la fragmentación de la capacidad aeroportuaria y los horarios, debe asignarse a la compañía aérea que recibe prioridad la totalidad de la serie a la que pertenecen las franjas horarias utilizadas. En caso de que más de una compañía aérea haya utilizado franjas de la misma serie, se dará prioridad a la compañía que haya utilizado el mayor número de franjas horarias.

Se añade una nueva letra e) al artículo 10, apartado 4, para hacer frente a una situación en la que la capacidad de los pasajeros para volar en determinadas rutas se vea afectada

significativamente por medidas adoptadas por parte de las autoridades públicas para contener la propagación de la pandemia de COVID-19 (por ejemplo, restricciones de los derechos de tráfico o de los pasajeros o la tripulación, cierres de fronteras), una vez finalizado el proceso de asignación de franjas horarias para la próxima temporada. En estos casos, las compañías aéreas pueden quedar exentas de la aplicación de la norma «se usa o se pierde» (en su versión modificada). Sin embargo, esta ventaja está limitada para evitar cualquier efecto no deseado (para más detalles, véanse los cuatro nuevos párrafos añadidos al artículo 10, apartado 4).

El artículo 10 *bis* se modifica en varios aspectos. El período de la exención vigente del artículo 10 *bis* (promulgado en el Reglamento (UE) 2020/459 en marzo de 2020) se prorrogó mediante el Reglamento Delegado (UE) 2020/1477, adoptado el 14 de octubre de 2020, hasta el 27 de marzo de 2021. Durante este período, los coordinadores deben considerar, a efectos de la evaluación de los derechos de prioridad, que las franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 27 de marzo de 2021 han sido utilizadas por la compañía aérea a la que se habían asignado inicialmente. Se mantiene un período de alivio adicional para las franjas horarias utilizadas entre la Unión y China o entre la Unión y Hong Kong (desde el 23 de enero de 2020).

El nuevo apartado 2 *bis* del artículo 10 *bis* que se propone establece que, para una serie de franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 28 de marzo y el 30 de octubre de 2021, las compañías aéreas tendrán derecho a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período de programación equivalente, siempre que hayan utilizado el 40 % de las franjas de esa serie.

La letra a) del nuevo apartado 3 *bis* del artículo 10 *bis* restringe el ámbito de aplicación del alivio aplicable a las franjas horarias asignadas en virtud del artículo 10, apartado 2, del Reglamento sobre franjas horarias. Se propone que las franjas horarias que constituyan una serie y sean de nueva asignación para el período de programación en cuestión no tengan derecho al alivio y deban utilizarse de conformidad con la tasa de utilización de las franjas horarias del 80 % para que la compañía que las utilice tenga derecho a la misma serie en el siguiente período de programación equivalente.

El artículo 10 *bis*, apartado 3 *bis*, letra b), excluye del alivio las franjas horarias intercambiadas junto con compensaciones financieras o de otro tipo. Esto es importante para garantizar que el valor del alivio no se incluya en ninguna transferencia o intercambio secundarios de una franja horaria con otra compañía aérea, o en un arrendamiento de la misma. Esta disposición no tiene efecto retroactivo, es decir, las franjas horarias transferidas o intercambiadas y utilizadas por la compañía aérea «compradora» con efecto desde el anterior período de programación equivalente (o antes) tienen derecho al alivio.

Se inserta un nuevo apartado 7 en el artículo 10 *bis*, de modo que, durante el período de alivio de las normas de utilización de las franjas horarias, una compañía aérea que no tenga intención de utilizar una franja horaria deberá ponerla a disposición para su reasignación temporal a otras compañías aéreas a más tardar tres semanas antes de la fecha prevista de su utilización. El objetivo es ayudar a otras compañías que deseen utilizar dichas franjas de forma puntual. Esas otras compañías aéreas deben disponer de tiempo suficiente para planificar sus operaciones, así como para garantizar que los pasajeros, los aeropuertos y los proveedores de servicios aeroportuarios sean informados con antelación de las operaciones previstas por las compañías aéreas.

El artículo 10 *bis*, apartado 4, faculta a la Comisión para adoptar actos delegados con el fin de prorrogar aún más el período durante el cual se aplica el alivio si la pandemia de COVID-19 no se resuelve y sigue teniendo un impacto negativo en el sector del transporte aéreo, incluidos los derechos históricos adquiridos. La Comisión también está facultada para modificar la tasa de utilización en función de la evolución de los niveles de tráfico aéreo. Dada la rapidez con que se propagó el brote, los actos delegados deben adoptarse mediante el procedimiento de urgencia.

Se añade un nuevo párrafo al artículo 14, apartado 5, que prevé un sistema de sanciones y medidas en caso de incumplimiento del nuevo apartado 7 del artículo 10 *bis*.

Una nueva letra c) del artículo 14, apartado 6, permite al coordinador actuar y retirar franjas horarias cuando una compañía aérea cese sus operaciones en un aeropuerto. En tales casos, el coordinador podrá retirar las franjas horarias inmediatamente para el resto del período de programación, sin necesidad de esperar hasta el final de dicho período, y podrá facilitar las franjas horarias para su reasignación lo antes posible.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta al alivio temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos comunitarios debido a la pandemia de COVID-19

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 ha provocado una fuerte caída del tráfico aéreo debido a un descenso significativo de la demanda y a las medidas directas adoptadas por los Estados miembros y por terceros países para contener la pandemia. Todo ello ha afectado negativamente a las compañías aéreas desde el 1 de marzo de 2020 y, de cara al futuro, es probable que les siga afectando negativamente hasta el invierno de 2024/2025, inclusive.
- (2) Estas circunstancias escapan al control de las compañías aéreas y han provocado que cancelen, voluntaria o involuntariamente, servicios aéreos en respuesta a tales circunstancias. En particular, las cancelaciones voluntarias protegen la salud financiera de las compañías aéreas evitando al mismo tiempo el impacto medioambiental negativo de vuelos vacíos o prácticamente vacíos operados con el único propósito de mantener las franjas horarias.
- (3) Las cifras publicadas por Eurocontrol, en su calidad de gestor de la red para las funciones de la red de tráfico aéreo del cielo único europeo, indican una caída interanual continuada del tráfico aéreo en torno al 74 % a mediados de junio de 2020.
- (4) Desde el punto de vista de las reservas futuras conocidas, las previsiones de Eurocontrol y las previsiones epidemiológicas, no es posible predecir cuándo es probable que termine el período de fuerte caída de la demanda provocada por la pandemia de COVID-19. Según las últimas previsiones de Eurocontrol, el nivel de

³ DO C [...] de [...], p. [...].

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

tráfico aéreo en febrero de 2021 se situará en torno a la mitad del de febrero de 2020. Las previsiones que se extienden más allá de esa fecha se basan en una serie de factores desconocidos, como la disponibilidad de una vacuna contra la COVID-19. En estas circunstancias, las compañías aéreas que no utilicen sus franjas horarias de conformidad con la tasa de utilización de franjas horarias establecida en el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo⁵ no deben perder automáticamente la precedencia sobre las series de franjas horarias establecida en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 10, apartado 2, de la que de otro modo disfrutarían. Deben establecerse normas específicas a tal efecto.

- (5) Dichas normas deben, al mismo tiempo, abordar los impactos potencialmente negativos sobre la competencia de las compañías aéreas. En particular, debe garantizarse que las compañías aéreas en condiciones de prestar servicios puedan servirse de la capacidad no utilizada con perspectivas de mantener tales franjas horarias a largo plazo. Esto debería mantener los incentivos para que las compañías aéreas utilicen la capacidad aeroportuaria, lo que, a su vez, beneficiaría a los consumidores.
- (6) Por consiguiente, es necesario definir, de conformidad con estos principios y por un período de tiempo limitado, las condiciones en las que las compañías aéreas siguen teniendo derecho a series de franjas horarias con arreglo al artículo 8, apartado 2, y al artículo 10, apartado 2, así como establecer requisitos para que las compañías aéreas correspondientes liberen la capacidad no utilizada.
- (7) La definición del término «nuevo entrante» debe adaptarse a efectos del período en cuestión, a fin de aumentar el número de compañías aéreas que pueden considerarse nuevos entrantes, de manera que se dé a un mayor número de compañías aéreas la oportunidad de establecer y ampliar sus operaciones, si así lo desean. Al mismo tiempo, es necesario limitar los privilegios correspondientes a los auténticos nuevos entrantes, excluyendo a las compañías que, junto con cualquier empresa matriz, o junto con sus propias filiales o con las filiales de una sociedad matriz, posean más del 10 % del número total de franjas horarias asignadas el día en cuestión en un aeropuerto determinado.
- (8) Durante el período en el cual se aplique el alivio de las normas de utilización de las franjas horarias, en el sistema de asignación de franjas horarias debe reconocerse el esfuerzo de las compañías aéreas que hayan operado vuelos utilizando franjas horarias que formen parte de una serie a la que otra compañía aérea tenga derecho en virtud del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, pero que hayan sido puestas a disposición del coordinador de franjas horarias para su reasignación temporal. Por consiguiente, las compañías aéreas que hayan utilizado al menos cinco franjas horarias de una serie deben recibir prioridad en la asignación de dichas series en el siguiente período de programación equivalente, siempre que la compañía aérea que tenga derecho a ellas con arreglo al artículo 8, apartado 2, y al artículo 10, apartado 2, no las solicite.
- (9) La imposición de medidas sanitarias específicas contra la COVID-19 en los aeropuertos puede reducir la capacidad disponible, lo cual puede requerir que se apliquen parámetros específicos de coordinación en relación con la COVID-19. En tales situaciones, y a fin de permitir la correcta aplicación de dichos parámetros, los

⁵ Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

coordinadores deben estar facultados para adaptar el calendario de las franjas horarias asignadas a las compañías aéreas en virtud del artículo 8 o cancelar dichas franjas horarias para el período de programación durante el cual se apliquen las medidas sanitarias específicas contra la COVID-19.

- (10) Las consecuencias negativas de las posibles medidas adoptadas por las autoridades públicas que restrinjan la capacidad de viajar con muy poca antelación no pueden imputarse a las compañías aéreas y, por consiguiente, deben mitigarse. Por lo tanto, no debe penalizarse a las compañías aéreas por no utilizar las franjas horarias cuando ello se deba a medidas restrictivas que aún no se habían publicado en el momento de la asignación de las franjas horarias. En tales circunstancias, las compañías aéreas deben seguir teniendo derecho a dichas series en la siguiente temporada de programación equivalente. Dichas medidas podrían incluir, a modo de ejemplo, fuertes restricciones gubernamentales relacionadas con la COVID-19 sobre el número máximo de pasajeros que llegan o salen en un vuelo concreto o a través de un aeropuerto concreto, o medidas que, en la práctica o por motivos técnicos, imposibiliten la explotación de un servicio aéreo mediante la imposición de restricciones a los movimientos de la tripulación de las compañías aéreas o a la disponibilidad de servicios de soporte directo esenciales para la explotación un servicio aéreo. El alivio específico de los efectos de la imposición de tales medidas debe limitarse a un máximo de dos períodos consecutivos de programación.
- (11) Durante los períodos en los que la demanda se vea significativamente afectada por el efecto de la pandemia de COVID-19, se debe proporcionar alivio a las compañías aéreas, en la medida necesaria, de los requisitos relativos a la utilización de las franjas horarias que sean pertinentes en lo que respecta a la adquisición de derechos sobre las franjas horarias en el siguiente período de programación equivalente. Esto les permitirá aumentar los servicios cuando las circunstancias lo permitan. La reducción de la tasa mínima de utilización fijada a tal efecto debe tener en cuenta el pronóstico actual del tráfico aéreo —que se sitúa en el 50 % de los niveles de tráfico de 2019—, la incertidumbre en torno a la pandemia de COVID-19 y el retorno de la confianza de los consumidores y los niveles de tráfico. No obstante, teniendo en cuenta la previsión de que los niveles de tráfico vuelvan a aumentar en un momento dado, debe poder modificarse la tasa mínima de utilización mediante actos delegados. Las compañías aéreas y los coordinadores deben poder participar a tiempo en los preparativos necesarios, habida cuenta de las condiciones que deben aplicarse a la utilización de franjas horarias en un período de programación determinado. Por consiguiente, la Comisión debe esforzarse por adoptar el acto delegado lo antes posible y debe adoptar dichos actos en cualquier caso antes de la fecha límite para la devolución de franjas horarias establecida en el artículo 10, apartado 3.
- (12) Para minimizar las barreras de entrada y evitar que el alivio de los requisitos generales de utilización de las franjas horarias afecte negativamente a la posición competitiva de las compañías aéreas más allá de lo justificado, la aplicación del alivio debe limitarse a las franjas horarias que la compañía aérea hubiese utilizado anteriormente en los aeropuertos en cuestión. Del mismo modo, el alivio no debe aplicarse a las franjas horarias intercambiadas en el marco de un acuerdo comercial que dé lugar a compensaciones económicas o de otro tipo entre compañías que no formen parte del mismo grupo.
- (13) A fin de responder con flexibilidad a los retos a los que se enfrenta el sector del transporte aéreo debido a la pandemia de COVID-19, cuando sea necesario y esté justificado, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo

al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con el fin de modificar el Reglamento (CEE) n.º 95/93 en lo que respecta a la prórroga del período de aplicación del alivio de la norma de utilización de las franjas horarias prevista en el presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016⁶. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (14) Los aeropuertos, los proveedores de servicios aeroportuarios y las compañías aéreas deben obtener visibilidad sobre la capacidad disponible a efectos de una planificación adecuada. Las compañías aéreas deben poner las franjas horarias que no prevean utilizar a disposición del coordinador, para su posible reasignación, lo antes posible y, a más tardar, tres semanas antes de su fecha prevista de utilización. Deben ser objeto de sanciones adecuadas o medidas equivalentes en caso de incumplimiento.
- (15) Cuando un coordinador determine que una compañía aérea ha cesado sus operaciones en un aeropuerto, retirará inmediatamente las franjas horarias a la compañía aérea en cuestión y las depositará en el fondo de reserva para su reasignación a otras compañías aéreas.
- (16) En vista de la urgencia que implican las circunstancias excepcionales relacionadas con la pandemia de COVID-19 que justifican las medidas establecidas en el presente Reglamento, se ha considerado adecuado establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (17) En vista de la urgencia que implican las circunstancias excepcionales relacionadas con la pandemia de COVID-19 que justifican las medidas propuestas, se ha considerado adecuado prever la entrada en vigor inmediata del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) n.º 95/93 se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) se inserta la letra b *bis*) siguiente:

«b *bis*) durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 2 *bis*, «nuevo entrante»:

i) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de siete franjas horarias en dicho aeropuerto para ese día; o

⁶ DO L 123 de 12.5.2006, p. 1.

ii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias para un servicio regular de pasajeros sin escalas entre dos aeropuertos de la Unión en los que un máximo de otras dos compañías aéreas operen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos ese día y que dispondría, no obstante, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de nueve franjas en ese aeropuerto y en ese día para dicho servicio sin escalas.

Una compañía aérea que, junto con su empresa matriz, sus propias filiales o las filiales de su empresa matriz, posea más del 10 % del total de franjas horarias asignadas el día en cuestión en un aeropuerto determinado no tendrá la consideración de nuevo entrante en dicho aeropuerto;»;

b) la letra m) se sustituye por el texto siguiente:

«m) “parámetros de coordinación”: la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible para la asignación de las franjas horarias en un aeropuerto durante cada período de coordinación, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas;»;

c) se añade la letra n) siguiente:

«n) “parámetros de coordinación de la COVID-19”: parámetros de coordinación revisados que den lugar a una reducción de la capacidad aeroportuaria disponible en un aeropuerto coordinado debido a medidas sanitarias específicas impuestas por los Estados miembros en respuesta a la pandemia de COVID-19.».

2) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 2 *bis*, una serie de franjas horarias que se devuelvan al fondo de reserva de franjas horarias de conformidad con el artículo 8, apartado 1, al final del período de programación (en lo sucesivo, «el período de programación de referencia»), se asignarán, previa solicitud, para el siguiente período de programación equivalente a una compañía aérea que haya utilizado al menos cinco franjas horarias de la serie en cuestión en aplicación del artículo 10 *bis*, apartado 7, durante el período de programación de referencia.

En caso de que más de un solicitante cumpla los requisitos del párrafo primero, se dará prioridad a la compañía aérea que haya utilizado el mayor número de franjas horarias de esa serie.»;

b) se inserta el apartado 6 *bis* siguiente:

«6 *bis*. Durante el período en el cual se apliquen los parámetros de coordinación de la COVID-19, y con el fin de permitir la correcta aplicación de dichos parámetros de coordinación, el coordinador podrá modificar el calendario de las franjas horarias solicitadas o asignadas dentro del período especificado en el artículo 10 *bis*, apartado 2 *bis*, o cancelarlas tras oír a la compañía aérea de que se trate. En este contexto, el coordinador tendrá en cuenta las reglas y directrices adicionales a que se refiere el artículo 8, apartado 5, en las condiciones establecidas en el mismo.».

3) El artículo 10, apartado 4, se modifica como sigue:

a) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) acciones judiciales en relación con la aplicación del artículo 9 a rutas en las que se han impuesto obligaciones de servicio público en virtud del artículo 4 del Reglamento (CEE)

n.º 2408/92 que tengan como consecuencia la suspensión temporal de las operaciones en dichas rutas;»;

b) se añade la letra e) siguiente:

«e) durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 2 *bis*, la introducción por parte de las autoridades públicas, después del 31 de enero para la siguiente temporada de verano o después del 31 de agosto para la siguiente temporada de invierno, de medidas destinadas a hacer frente a la propagación de la pandemia de COVID-19 en uno de los extremos de una ruta para la que se hayan utilizado o previsto utilizar las franjas horarias en cuestión, a condición de que las medidas no se hubiesen publicado en el momento de la asignación de la serie de franjas horarias y de que las medidas den lugar a una de las siguientes consecuencias:

- el cierre parcial o total de la frontera, el aeropuerto o el espacio aéreo durante una parte sustancial del período de programación en cuestión,
- un grave impedimento para la capacidad de los pasajeros de viajar con cualquier transportista en esa ruta directa durante una parte sustancial del período de programación en cuestión.»;

c) se añaden los párrafos siguientes:

«La letra e) del párrafo primero se aplicará durante el período en el cual se apliquen las medidas contempladas en dicha letra y durante seis semanas adicionales, dentro de los límites contemplados en los párrafos tercero, cuarto y quinto. No obstante, cuando la medida a que se refiere la letra e) deje de aplicarse menos de seis semanas antes del final de un período de programación, la letra e) se aplicará al resto del período de seis semanas únicamente cuando las franjas horarias del siguiente período de programación se utilicen para la misma ruta.

La letra e) del párrafo primero solo se aplicará a las franjas horarias utilizadas en rutas en las que ya se hubiesen utilizado antes de la publicación de las medidas contempladas en la letra e).

La letra e) del párrafo primero dejará de aplicarse cuando la compañía aérea, al utilizar las franjas horarias en cuestión, cambie a una ruta no afectada por las medidas de las autoridades públicas.

La letra e) del párrafo primero se aplicará como máximo a dos períodos de programación consecutivos.».

4) El artículo 10 *bis* se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. A efectos del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, los coordinadores considerarán utilizadas por la compañía aérea a la que se hubieran asignado inicialmente las franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 27 de marzo de 2021.»;

b) se inserta el siguiente apartado 2 *bis*:

«2 *bis*. En relación con el período comprendido entre el 28 de marzo y el 30 de octubre de 2021, y a efectos del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, si una compañía aérea demuestra a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por este, durante al menos el 40 % del tiempo durante el período de programación para el que se le ha asignado, dicha compañía aérea tendrá derecho a la misma serie de franjas horarias para el siguiente período de programación equivalente.

Con respecto al período a que se refiere el párrafo primero, los valores porcentuales contemplados en el artículo 10, apartado 4, y en el artículo 14, apartado 6, letra a), serán del 40 %.»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. «Con respecto a las franjas horarias con una fecha comprendida entre el 9 de abril de 2020 y el 27 de marzo de 2021, el apartado 1 solo se aplicará cuando la compañía aérea devuelva las franjas en cuestión no utilizadas al coordinador para su reasignación a otras compañías aéreas.»;

d) se inserta el apartado 3 *bis* siguiente:

«3 *bis*. Lo dispuesto en el apartado 2 *bis* no será aplicable:

a) en relación con una serie de franjas horarias asignadas a una compañía aérea para un período de programación determinado, cuando no se le hubiese asignado la misma serie de franjas horarias para el período de programación anterior equivalente;

b) en relación con una serie de franjas horarias que, con efecto a partir del período de programación de que se trate, se hayan intercambiado entre compañías aéreas de conformidad con el artículo 8 *bis*, apartado 1, letra c), y en las que el intercambio haya incluido compensación monetaria o de cualquier otro tipo.»;

e) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Cuando, sobre la base de los datos publicados por Eurocontrol, en su calidad de gestor de la red para las funciones de la red de tráfico aéreo del cielo único europeo, la Comisión considere que la reducción del nivel de tráfico aéreo persiste en comparación con el nivel del período correspondiente de 2019 y, sobre la base de las previsiones de tráfico aéreo de Eurocontrol, es probable que persista, y también considere que, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles, esta situación es el resultado del impacto de la pandemia de COVID-19, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 12 *bis* para modificar el período especificado en el apartado 2 *bis* en consecuencia.

La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 *bis* a fin de modificar los valores porcentuales contemplados en el apartado 2 *bis* del presente artículo en un intervalo comprendido entre el 0 y el 80 %. A tal fin, la Comisión considerará la posibilidad de introducir cambios desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) [2021/XXX referencia al presente Reglamento], teniendo en cuenta los siguientes elementos:

a) los datos publicados por Eurocontrol sobre los niveles y las previsiones de tráfico aéreo;

b) la evolución de las tendencias del tráfico aéreo durante los períodos de programación, teniendo también en cuenta la evolución observada desde el inicio de la pandemia de COVID-19; y

c) los indicadores relativos a la demanda de transporte aéreo de pasajeros y carga, incluidas las tendencias relativas al tamaño de la flota, la utilización de la flota y los factores de carga.

Los actos delegados adoptados en virtud del presente apartado se adoptarán a más tardar el 24 de enero para el siguiente período de programación de verano y a más tardar el 24 de agosto para el siguiente período de programación de invierno.»;

f) se suprime el apartado 5;

g) se añade el apartado 7 siguiente:

«7. Durante el período contemplado en el apartado 2 *bis*, las compañías aéreas pondrán a disposición del coordinador, para su reasignación a otras compañías aéreas, cualquier franja

horaria que no tengan intención de utilizar, al menos tres semanas antes de la fecha de utilización.».

5) En el artículo 12 *bis*, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los poderes para adoptar los actos delegados contemplados en el artículo 10 *bis* se otorgan a la Comisión hasta el 24 de agosto de 2024.».

6) El artículo 14 se modifica como sigue:

a) en el apartado 5, se añade el párrafo siguiente:

«Los Estados miembros establecerán y aplicarán sanciones efectivas, disuasorias y proporcionadas o medidas equivalentes en caso de que una compañía aérea incumpla repetida e intencionadamente lo dispuesto en el artículo 10 *bis*, apartado 7. Dichas sanciones y medidas incluirán la posibilidad de retirar el beneficio del artículo 10 *bis*, apartado 2 *bis*, cuando así lo justifique el caso concreto.»;

b) en el apartado 6, se añade la letra c) siguiente: «c) Durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 2 *bis*, cuando un coordinador determine, sobre la base de la información de que dispone, que una compañía aérea ha cesado sus operaciones en un aeropuerto y ya no puede utilizar las franjas horarias que le han sido asignadas, el coordinador retirará a dicha compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión para el resto del período de programación y las devolverá al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta