

**REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2020/1477 DE LA COMISIÓN****de 14 de octubre de 2020****por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta a la prórroga temporal de las medidas excepcionales para abordar las consecuencias derivadas de la pandemia de COVID-19****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 10 bis, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 ha provocado una fuerte reducción del tráfico aéreo como consecuencia de un descenso significativo de la demanda y de las medidas directas adoptadas por los Estados miembros y por terceros países para contener la pandemia.
- (2) Esas circunstancias escapan al control de las compañías aéreas y las consiguientes cancelaciones voluntarias u obligatorias de los servicios aéreos por estas es una respuesta necesaria o legítima a dichas circunstancias.
- (3) A fin de proteger la salud financiera de las compañías aéreas y evitar el impacto medioambiental negativo de vuelos vacíos o prácticamente vacíos operados con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes, se modificó el Reglamento (CEE) n.º 95/93 mediante el Reglamento (UE) 2020/459 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>. Esa modificación establece que los coordinadores de franjas horarias deben considerar 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 24 de octubre de 2020.
- (4) El Reglamento (UE) 2020/459 también otorgó poderes delegados a la Comisión para modificar el período especificado en el artículo 10 bis del Reglamento (CEE) n.º 95/93 en caso de que, sobre la base de 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, la Comisión considere que la reducción del nivel de tráfico aéreo persiste en comparación con el nivel del período correspondiente del año anterior y es probable que persista, y también considere que, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles, esa situación es el resultado del impacto del brote de COVID-19.
- (5) De conformidad con el artículo 10 bis, apartado 5, del Reglamento (CEE) n.º 95/93, la Comisión presentó un informe de síntesis en la materia al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 15 de septiembre de 2020, en el que se constató que se cumplían las condiciones enumeradas en el artículo 10 bis, apartado 4, para modificar el período especificado en el apartado 1 de ese artículo.
- (6) Aunque han aumentado gradualmente, los niveles de tráfico aéreo siguen siendo bajos en comparación con el mismo período de 2019, pues, según los datos de Eurocontrol, el tráfico aéreo de agosto de 2020 seguía siendo un 47 % menor que el de agosto de 2019. A pesar de las dificultades para predecir con exactitud cómo se recuperarán los niveles de tráfico aéreo, es razonable pensar que la situación persistirá en un futuro próximo. En el caso del escenario de enfoque coordinado (existencia de un enfoque común a la hora de establecer procedimientos operativos y suprimir las restricciones nacionales) desarrollado por Eurocontrol, se espera que en febrero de 2021 el tráfico aéreo sea un 15 % inferior al de febrero de 2020. En el caso de un escenario de enfoque descoordinado (ausencia de un enfoque común a la hora de establecer procedimientos operativos y suprimir las restricciones nacionales), se prevé que la caída del tráfico aéreo en ese mismo período sea del 25 %.

<sup>(1)</sup> DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2020/459 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de marzo de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 99 de 31.3.2020, p. 1).

- (7) La persistente reducción del tráfico aéreo es resultado del impacto de la pandemia de COVID-19. Según los datos disponibles sobre la evolución de la confianza de los consumidores a raíz de la COVID-19, aunque en abril de 2020 cerca del 60 % de los encuestados indicaron que probablemente volverían a utilizar el transporte aéreo unos pocos meses después de que la pandemia perdiera fuerza, este porcentaje descendió al 45 % en junio de 2020. Los datos disponibles muestran una relación entre la pandemia de COVID-19 y la demanda de transporte aéreo por parte de los consumidores.
- (8) Según los datos de la Organización Mundial de la Salud, el número de casos registrados en un día en Europa alcanzó su máximo el 1 de abril de 2020, con 43 326 casos nuevos. En el período comprendido entre mayo y mediados de julio de 2020, la tasa disminuyó, y la mayoría de los días se registraron menos de 20 000 casos nuevos. Sin embargo, a finales de agosto de 2020, las cifras volvieron a aumentar, y muchos días se registraron más de 30 000 nuevos casos.
- (9) El informe semanal de vigilancia elaborado por el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (CEPCE) muestra que, a 26 de agosto de 2020, la tasa de notificación de casos correspondientes a 14 días de la UE/EEE y el Reino Unido era de 46 por cada 100 000 habitantes (intervalo entre los países: 2-176). Esa tasa ha ido creciendo durante 38 días. La ocupación y los nuevos ingresos en hospitales o en las UCI con motivo de la COVID-19 han aumentado recientemente en Bulgaria, Chequia, Grecia, Polonia, Rumanía y Eslovaquia.
- (10) En septiembre de 2020, el CEPCE estimó que el riesgo de una nueva escalada de COVID-19 en todos los países de la UE o del EEE y en el Reino Unido era moderado (en el caso de los países que siguen aplicando múltiples medidas, incluido el distanciamiento físico, velan por su aplicación y tienen capacidad suficiente para realizar pruebas y rastrear contactos) y muy elevado (en el caso de los países que no aplican múltiples medidas, tampoco el distanciamiento físico, ni velan por su aplicación, ni tienen una capacidad suficiente para realizar pruebas y rastrear contactos).
- (11) Las restricciones impuestas a los vuelos aéreos por algunos Estados miembros, como resultado de las medidas sanitarias y de salud relacionadas con la COVID-19, también influyen en la confianza de los consumidores y en la consiguiente demanda de transporte aéreo. Aunque el número de restricciones a los vuelos aéreos disminuyó a principios del verano de 2020, algunos Estados miembros introdujeron otras nuevas a partir de septiembre del mismo año, que coincidieron con el repunte de los casos de COVID-19 en varios Estados miembros.
- (12) A la luz de las reservas de vuelos y las previsiones epidemiológicas existentes, puede esperarse razonablemente que, durante la próxima temporada de programación de invierno (del 25 de octubre de 2020 al 27 de marzo de 2021), se produzcan numerosas cancelaciones atribuibles a la pandemia de COVID-19. La no utilización de las franjas horarias asignadas para ese período no debe conllevar que las compañías aéreas dejen de disfrutar de las posibilidades que les corresponderían en virtud del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 95/93.
- (13) Por lo tanto, es necesario prorrogar la exención al requisito establecido en esas disposiciones, consistente en haber utilizado en cierta medida la serie de franjas horarias de que se trate, más allá de la temporada de programación de verano de 2020, de modo que abarque la totalidad de la temporada de programación de invierno 2020/2021, es decir, el período comprendido entre el 25 de octubre de 2020 y el 27 de marzo de 2021.
- (14) Está previsto que el presente Reglamento Delegado entre en vigor una vez finalice el período actualmente previsto en el artículo 10 *bis*, apartado 1, del Reglamento (CEE) n.º 95/93. A fin de evitar la inseguridad jurídica, en particular para los coordinadores de franjas horarias y los operadores aéreos, el presente Reglamento debe adoptarse con arreglo al procedimiento de urgencia especificado en el artículo 12 *ter* del Reglamento sobre las franjas horarias, y debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

En el artículo 10 *bis* del Reglamento (CEE) n.º 95/93, 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.»

*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 14 de octubre de 2020.

*Por la Comisión*  
*La Presidenta*  
Ursula VON DER LEYEN

---