

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2021/1889 DE LA COMISIÓN**de 23 de julio de 2021****por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta a la prórroga de las medidas de flexibilización temporal de las normas de utilización de las franjas horarias debido a la crisis de la COVID-19**

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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 10 bis, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 sigue causando una reducción del tráfico aéreo como consecuencia de un descenso significativo de la demanda de viajes por avión y de las medidas directas adoptadas por los Estados miembros y por terceros países para contener la propagación de la COVID-19. Eurocontrol ha informado de que, en el primer semestre de 2021, el tráfico en el espacio aéreo del EEE se ha mantenido bastante estable y ha representado aproximadamente el 38 % del tráfico aéreo en el período correspondiente de 2019, con una tendencia al alza. Según las previsiones de Eurocontrol, se espera que el tráfico aéreo medio anual alcance el 50 % y el 72 % en 2021 y 2022, respectivamente, sobre la base de la hipótesis más realista.
- (2) Tales circunstancias escapan al control de las compañías aéreas y las consiguientes cancelaciones voluntarias u obligatorias de los servicios aéreos por estas en consonancia con la evolución de la demanda es una respuesta necesaria o legítima a dichas circunstancias.
- (3) De conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 95/93, leído en relación con el artículo 10, apartado 2, las compañías aéreas deben utilizar al menos el 80 % de la serie de franjas horarias que se les haya asignado; de no hacerlo, pierden la precedencia histórica de esas franjas horarias (la norma denominada «se usa o se pierde»). A la luz de la crisis de la COVID-19, y con el fin de proteger la salud financiera de las compañías aéreas y evitar el impacto medioambiental negativo de los vuelos vacíos o casi vacíos operados únicamente para mantener las franjas horarias subyacentes de los aeropuertos, la norma «se usa o se pierde» se suspendió desde el 1 de marzo de 2020 hasta el 28 de marzo de 2021.
- (4) El 16 de febrero de 2021, habida cuenta del impacto persistente de la crisis de la COVID-19 en el tráfico aéreo, la Unión modificó el Reglamento (CEE) n.º 95/93 para conceder a las compañías aéreas una nueva flexibilización de la norma «se usa o se pierde» durante el período de programación del verano de 2021, suspendiendo la norma por un nuevo período comprendido entre el 28 de marzo de 2021 y el 30 de octubre de 2021.
- (5) De conformidad con el artículo 10 bis, apartado 5, del Reglamento (CEE) n.º 95/93, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados con el fin de modificar el período de suspensión de la norma «se usa o se pierde» establecida en el artículo 10 bis, apartado 3.
- (6) Además, de conformidad con el artículo 10 bis, apartado 5, del Reglamento (CEE) n.º 95/93, la Comisión está facultada para adoptar, cuando sea estrictamente necesario para hacer frente a la evolución del impacto de la crisis de la COVID-19 en los niveles de tráfico aéreo, actos delegados para modificar el índice de utilización de franjas horarias en un intervalo comprendido entre el 30 % y el 70 %.
- (7) A pesar de un aumento gradual, los niveles de tráfico aéreo en el primer semestre de 2021 siguen siendo bajos en comparación con el mismo período de 2019, situándose por término medio en torno al 38 % del tráfico aéreo en el período correspondiente de 2019. Aun reconociendo las dificultades para predecir con precisión la senda de recuperación de los niveles de tráfico aéreo, es razonable esperar que la situación persista en un futuro próximo, con una reducción constante de la brecha entre el tráfico aéreo en 2021 y en 2019. Sobre la base de las previsiones cuatrienales de Eurocontrol de 21 de mayo de 2021, según la hipótesis más probable, que supone que la vacunación lograría su eficacia en 2022, los niveles anuales de tráfico alcanzarían en 2021 y 2022 una media anual del 50 % y del 72 % de los niveles correspondientes en 2019, respectivamente. Sobre la base de las previsiones mensuales de Eurocontrol disponibles para 2021 y de la media anual de Eurocontrol disponible para 2022, se espera que el tráfico aéreo durante el período de programación de invierno 2021/2022 se sitúe en el 70 % de los niveles de 2019.

⁽¹⁾ DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

- (8) Los datos recopilados por la Organización Mundial de la Salud y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades demuestran que la reducción persistente del tráfico aéreo es resultado del impacto de la crisis de la COVID-19. Los datos disponibles muestran una correlación entre la evolución del número de casos y las respuestas de los Estados miembros y de terceros países a esas cifras mediante la adopción de medidas que afectan al transporte aéreo y provocan una disminución del tráfico aéreo. Estas medidas, que pueden introducirse o retirarse en un plazo muy breve, contribuyen a crear un clima de incertidumbre y afectan negativamente a la confianza de los consumidores y al comportamiento relativo a las reservas.
- (9) Debido a la evolución del número de casos de COVID-19 y a la posible propagación de nuevas variantes, sería razonable esperar un número significativo de cancelaciones como consecuencia de la crisis de la COVID-19 durante el próximo período de programación de invierno, comprendido entre el 31 de octubre de 2021 y el 26 de marzo de 2022, si se exigiera a las compañías aéreas que utilizaran al completo sus carteras de franjas horarias de 2019 de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CEE) n.º 95/93.
- (10) Por consiguiente, es necesario ampliar el período establecido en el artículo 10 *bis*, apartado 3, del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del 31 de octubre de 2021 al 26 de marzo de 2022.
- (11) La demanda de viajes durante el período de programación de invierno comprendido entre el 31 de octubre de 2021 y el 26 de marzo de 2022 podría seguir siendo baja a pesar de los avances de las campañas de vacunación, el aumento de la seguridad de los viajes y la reducción por parte de los países de las medidas que afectan a los viajes. La persistencia de una baja demanda durante el período de programación de invierno podría ser un indicio de cambios estructurales a largo plazo en el comportamiento del mercado y de los consumidores. Por tanto, el índice de utilización de franjas horarias debe, por una parte, evitar consecuencias negativas no deseadas para la situación financiera de las compañías aéreas y repercusiones medioambientales negativas debidas a vuelos vacíos o casi vacíos operados únicamente para conservar los derechos históricos sobre franjas horarias, y, por otra parte, incentivar a las compañías aéreas para que hagan un uso eficiente de la capacidad de los aeropuertos o liberen las franjas horarias al fondo de reserva para garantizar el uso eficiente de la capacidad de los aeropuertos.
- (12) Además, el índice de utilización de franjas horarias debe fijarse en un nivel que garantice una cantidad mínima de servicios para aumentar la confianza de los pasajeros, el uso eficiente de la capacidad de los aeropuertos durante el período de programación de invierno 2021/2022 y una conectividad fiable.
- (13) El índice de utilización de franjas horarias también debe tener en cuenta cambios estructurales a más largo plazo en el comportamiento del mercado y de los consumidores, a fin de que el mercado pueda adaptarse gradualmente a la evolución de la demanda y desbloquear la capacidad para el período de programación de invierno 2022/2023, especialmente dado que algunas compañías aéreas han utilizado franjas horarias *ad hoc* durante 2020 y principios de 2021 sin obtener franjas horarias históricas.
- (14) Por lo tanto, el índice de utilización de franjas horarias para el período de programación de invierno 2021/2022 debe fijarse en el 50 %.
- (15) Aunque generalmente se presume que las compañías aéreas operarían tan pronto como se recupere la demanda, un umbral de utilización más bajo entraña el riesgo de que algunas compañías aéreas puedan limitar las operaciones en algunos aeropuertos al mínimo necesario únicamente para mantener los derechos históricos sobre dichas franjas horarias en detrimento de los competidores, los operadores de aeropuertos y los consumidores. No es probable que la liberación de una parte de la capacidad de los aeropuertos que pueda derivar de este nuevo índice de utilización provoque graves perturbaciones en las operaciones y las redes de las compañías aéreas; un mayor índice de utilización sí podría tener tales repercusiones.
- (16) Por motivos de seguridad jurídica, en particular para los coordinadores de franjas horarias y los operadores aéreos, el presente Reglamento 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 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En relación con las franjas horarias que no se hayan puesto a disposición del coordinador para su reasignación con arreglo al artículo 10, apartado 2 *bis*, durante el período comprendido entre el 28 de marzo de 2021 y el 26 de marzo de 2022, y a efectos del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, si una compañía aérea demuestra a satisfacción del coordinador que utilizó la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, durante como mínimo el 50 % del tiempo en el período de programación comprendido entre el 28 de marzo de 2021 y el 30 de octubre de 2021, y el 50 % del tiempo en el período de programación comprendido entre el 31 de octubre de 2021 y el 26 de marzo de 2022, 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 del presente apartado, los valores porcentuales indicados en el artículo 10, apartado 4, y en el artículo 14, apartado 6, letra a), serán del 50 % para el período de programación comprendido entre el 28 de marzo de 2021 y el 30 de octubre de 2021, y del 50 % para el período de programación comprendido entre el 31 de octubre de 2021 y el 26 de marzo de 2022.».

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 23 de julio de 2021.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN
