

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2022/255 DE LA COMISIÓN

de 15 de diciembre 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 10 bis, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los niveles de tráfico aéreo en el Espacio Económico Europeo (EEE) han sido sistemáticamente más elevados en 2021 que en las mismas semanas de 2020 tras el inicio de la crisis de la COVID-19, lo que demuestra que la recuperación sigue su curso. Según las previsiones de Eurocontrol, se espera que el tráfico aéreo medio anual alcance el 89 % en 2022, sobre la base del supuesto más realista.
- (2) El tráfico aéreo no se está recuperando a igual ritmo en todas las regiones del mundo, y en varios países persisten las medidas sanitarias restrictivas adoptadas por las autoridades públicas para mitigar la propagación de la COVID-19, que siguen haciendo disminuir la demanda de los consumidores. Además, sigue siendo incierta la evolución de la COVID-19 y de las posibles nuevas variantes preocupantes.
- (3) 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.
- (4) 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 27 de marzo de 2021 y se redujo al 50 % desde el 28 de marzo de 2021 hasta el 26 de marzo de 2022.
- (5) A pesar de un continuo aumento de los niveles de tráfico aéreo del EEE en 2021, estos siguen estando por debajo de los niveles de 2019. Los datos de Eurocontrol muestran que, en octubre de 2021, el tráfico aéreo se situó, en general, un 27 % por debajo de los niveles de 2019.
- (6) Sobre la base de las previsiones septenales de Eurocontrol de 15 de octubre de 2021, según el supuesto más probable, los niveles de tráfico aéreo alcanzarían en 2022 una media anual del 89 % de los niveles correspondientes de 2019. 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 verano de 2022 se sitúe entre el 85 y más del 89 % de los niveles de 2019. Sin embargo, los niveles de 2019 no se alcanzarían hasta que concluya 2023. Por lo tanto, es razonable suponer que pueda persistir una disminución de los niveles de tráfico aéreo durante el período de programación de verano de 2022 en comparación con los niveles de 2019.

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

- (7) Los datos recopilados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC) 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. Esto demuestra que la reducción persistente del tráfico aéreo es resultado del impacto de la crisis de la COVID-19.
- (8) Mientras que los datos del ECDC de 30 de septiembre de 2021 muestran que el 61,1 % de la población total del EEE ha sido vacunada completamente, los datos del sitio web de la OMS muestran que la tasa de vacunación en muchos países sigue siendo baja. Además, persiste la incertidumbre sobre la posibilidad de que surjan nuevas variantes preocupantes en distintas regiones. Así pues, los niveles de tráfico aéreo no se recuperarán al mismo ritmo a escala mundial.
- (9) Es posible que los Estados miembros y los terceros países sigan respondiendo a las nuevas variantes mediante la imposición de medidas que podrían afectar significativamente al transporte aéreo. Por lo tanto, es razonable esperar un número significativo de cancelaciones, en particular en las rutas hacia países con medidas sanitarias muy estrictas o con tasas de vacunación bajas, como consecuencia de la crisis de la COVID-19 durante el próximo período de programación de verano. En consecuencia, no cabe esperar que las compañías aéreas cumplan el índice normal de utilización de las franjas horarias del 80 % en todas las rutas.
- (10) Por consiguiente, es necesario ampliar el período establecido en el artículo 10 bis, apartado 3, del Reglamento (CEE) n.º 95/93 para que cubra el período de programación de verano de 2022, comprendido entre el 27 de marzo y el 29 de octubre de 2022.
- (11) Los datos sobre cancelaciones de vuelos, factores de carga y tamaño y utilización de la flota variaron mucho entre las distintas compañías aéreas en función de su modelo de negocio y de los mercados en los que prestaron sus servicios. Por término medio, se pudo detectar una tendencia a la mejora desde marzo hasta julio de 2021 sobre la base de los datos presentados relativos a dieciséis compañías aéreas de la Unión y a dieciséis compañías aéreas no pertenecientes a la Unión. Las compañías aéreas que operan en rutas de larga distancia afectadas por medidas sanitarias que obstaculizan gravemente el viaje de pasajeros mostraron una tendencia menos positiva en los indicadores controlados, lo que justifica aún más la ampliación del período de flexibilización de las franjas horarias establecido en el artículo 10 bis, apartado 3.
- (12) Los indicios alentadores generales de recuperación del tráfico aéreo en el mercado del EEE, la reapertura de importantes mercados internacionales (por ejemplo, los Estados Unidos de América a partir de noviembre de 2021) y la creciente facilidad para viajar en los países que reconocen el certificado COVID justifican un aumento del índice de utilización de las franjas horarias hasta el 64 %.
- (13) Los datos sobre reservas futuras indican que los pasajeros siguen reservando vuelos más cerca de la fecha de salida en 2021 de lo que lo hicieron en 2019. Sin embargo, la tendencia está mejorando gradualmente.
- (14) El índice de utilización de franjas horarias debe fijarse en un nivel que contribuya al objetivo de conceder a las compañías aéreas una flexibilización en las circunstancias actuales, pero también al objetivo de garantizar un uso eficiente de la capacidad aeroportuaria. El índice de utilización de franjas horarias también debe tener en cuenta los 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 verano de 2023. Además, no es probable que la liberación de una parte de la capacidad de los aeropuertos que pueda derivar de ese 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.
- (15) El supuesto más probable sobre las previsiones de tráfico aéreo de Eurocontrol fija el nivel de dicho tráfico en el período de programación de verano de 2022 por encima del 85 % y posiblemente supere el 89 %. Por lo tanto, el índice de utilización del 64 % sigue ofreciendo a las compañías aéreas un margen razonable para imprevistos en caso de que los vuelos programados deban cancelarse con poca antelación.
- (16) Los niveles inferiores de tráfico aéreo hacia otras regiones del mundo no deben tenerse en cuenta en el índice de utilización, ya que puede concederse una flexibilización adecuada en virtud de la norma «se usa o se pierde» en las rutas afectadas, de conformidad con el artículo 10, apartado 4, letra e), del Reglamento (CEE) n.º 95/93.
- (17) 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. Un índice de utilización del 64 % mitigaría ese riesgo.

- (18) 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 29 de octubre 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 y el 30 de octubre de 2021, el 50 % del tiempo en el período de programación comprendido entre el 31 de octubre de 2021 y el 26 de marzo de 2022, y el 64 % del tiempo en el período de programación comprendido entre el 27 de marzo y el 29 de octubre 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 y el 30 de octubre de 2021, del 50 % para el período de programación comprendido entre el 31 de octubre de 2021 y el 26 de marzo de 2022, y del 64 % para el período de programación comprendido entre el 27 de marzo y el 29 de octubre 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 15 de diciembre de 2021.

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