

REGLAMENTO (UE) 2022/2038 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 19 de octubre de 2022****por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta a la flexibilización temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos de la Unión a causa de una situación epidemiológica o de una agresión militar****(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 Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo ⁽³⁾ se modificó varias veces desde el inicio de la crisis de la COVID-19, ya que el requisito establecido en el Reglamento de utilizar al menos en el 80 % de una serie de franjas horarias para mantener el derecho a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período de programación equivalente pasó a ser insostenible para las compañías aéreas a la luz de unos niveles de tráfico aéreo muy reducidos.
- (2) Las cifras publicadas por Eurocontrol, en su calidad de gestor de la red para las funciones de red de tráfico aéreo del cielo único europeo, muestran que el tráfico aéreo ha experimentado una fuerte recuperación desde el inicio del período de programación del verano de 2022, y se espera que al comienzo del período de programación del invierno 2022-2023 sea aproximadamente el 90 % de los niveles de 2019, según las previsiones de base. Estas cifras justifican el restablecimiento del requisito de la utilización del 80 % de las franjas horarias como norma general para el período de programación del verano de 2023, complementado con una flexibilización específica del uso de franjas horarias en casos de no utilización justificada de estas.
- (3) No obstante, debido a la crisis de la COVID-19, la situación en el sector de la aviación sigue siendo muy incierta. Como ocurrió a finales de 2021, pueden aparecer nuevas variantes de la COVID-19 y provocar reacciones repentinas tanto de las autoridades nacionales como de los consumidores que, a su vez, pueden afectar negativamente al tráfico aéreo. Además, algunos mercados de larga distancia siguen viéndose afectados por medidas sanitarias que obstaculizan gravemente el tráfico aéreo.
- (4) La guerra de agresión de Rusia contra Ucrania también está repercutiendo en el tráfico aéreo y en la capacidad de las compañías aéreas para utilizar sus franjas horarias, ya que se impide a las compañías aéreas de la Unión entrar en el espacio aéreo de Bielorrusia, Rusia y Ucrania.
- (5) Las restricciones de viaje impuestas por los Estados por razones sanitarias y la imposibilidad de entrar en el espacio aéreo de lo que se ha convertido en una zona de guerra escapan al control de las compañías aéreas. Estas circunstancias pueden dar lugar a la cancelación voluntaria u obligatoria de sus servicios aéreos o al ajuste de las programaciones. En particular, las cancelaciones voluntarias protegen la salud financiera de las compañías aéreas y, al mismo tiempo, evitan el impacto medioambiental negativo de operar vuelos con el único propósito de mantener sus franjas horarias.

⁽¹⁾ Dictamen de 22 de septiembre de 2022 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 6 de octubre de 2022 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 13 de octubre de 2022.

⁽³⁾ 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).

- (6) En estas circunstancias, las compañías aéreas que no utilicen sus franjas horarias de conformidad con el índice de utilización de franjas horarias establecido en el Reglamento (CEE) n.º 95/93 no deben perder automáticamente la precedencia respecto a las series de franjas horarias, establecida en el artículo 8, apartado 2, y en el artículo 10, apartado 2, de dicho Reglamento, de la que de otro modo disfrutarían. El presente Reglamento debe establecer normas específicas a tal efecto.
- (7) Al mismo tiempo, es importante recordar los objetivos del Reglamento (CEE) n.º 95/93, a saber, garantizar el uso eficaz de la capacidad aeroportuaria y garantizar un acceso equitativo de todas las compañías aéreas a una capacidad aeroportuaria limitada, fomentando así la competencia. El ajuste de los requisitos normales de uso de las franjas horarias mediante un índice de utilización más bajo o excepciones de no utilización justificadas ampliadas debe limitarse estrictamente a situaciones en las que la flexibilización de las normas de utilización de las franjas horarias sea necesario y no debe dar lugar a ventajas competitivas desleales para las compañías aéreas que mantengan franjas horarias históricas.
- (8) En particular, es necesario garantizar que las compañías aéreas en condiciones de prestar servicios puedan servirse de la capacidad no utilizada y que tengan la perspectiva de mantener tales franjas horarias a largo plazo. Eso debería mantener los incentivos para que las compañías aéreas utilicen la capacidad aeroportuaria, lo que, a su vez, beneficiaría a los consumidores en términos de conectividad.
- (9) Por consiguiente, es necesario determinar, de conformidad con tales principios y por un período 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, del Reglamento (CEE) n.º 95/93, así como establecer requisitos para que las compañías aéreas correspondientes liberen la capacidad no utilizada. El período debe abarcar desde el 30 de octubre de 2022 hasta el 28 de octubre de 2023, en consonancia con las previsiones de recuperación de Eurocontrol.
- (10) Durante dicho período, la definición del término «nuevo participante» debe seguir siendo amplia a fin de aumentar el número de compañías aéreas que pueden considerarse como tales, de manera que se dé a un mayor número de compañías aéreas la oportunidad de establecer y ampliar sus operaciones.
- (11) Desde el 30 de octubre de 2022 hasta el 28 de octubre de 2023, en el sistema de asignación de franjas horarias deben seguir reconociéndose los esfuerzos 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, del Reglamento (CEE) n.º 95/93, 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 para la asignación de dichas series en el siguiente período de programación equivalente, en función de la disponibilidad de capacidad aeroportuaria.
- (12) Para hacer frente a los efectos de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y apoyar la recuperación de la conectividad entre la Unión y Ucrania, es necesario ampliar el período durante el que los operadores pueden invocar el motivo establecido en el artículo 10, apartado 4, letra a), del Reglamento (CEE) n.º 95/93 para justificar la no utilización de la serie de franjas horarias en las rutas entre la Unión y Ucrania.
- (13) Sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros de cumplir el Derecho de la Unión, en especial las normas fijadas en los Tratados y en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), las consecuencias negativas sobre la capacidad de viajar de los pasajeros debidas a posibles restricciones adoptadas por las autoridades públicas de los Estados miembros o de terceros países para hacer frente a situaciones epidemiológicas, catástrofes naturales o disturbios políticos como rebeliones, motines o desórdenes públicos graves, no pueden imputarse a las compañías aéreas y deben mitigarse cuando tales medidas afecten significativamente a la viabilidad o posibilidad de viajar o a la demanda de las rutas en cuestión. Las medidas de mitigación deben garantizar que no se penalice a las compañías aéreas que no utilicen las franjas horarias cuando ese incumplimiento sea consecuencia de dichas restricciones.
- (14) Para reducir el riesgo de falseamiento de la competencia y para garantizar el uso eficiente de la capacidad aeroportuaria, la flexibilización específica de los efectos de la imposición de tales restricciones debe ser de duración y alcance limitados, garantizando así que el efecto de las medidas de mitigación se limite al período para el que estaban justificadas. Deben considerarse utilizadas las franjas horarias a las que se apliquen esas medidas destinadas a mitigar el efecto de las restricciones a efectos del Reglamento (CEE) n.º 95/93.

(*) Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- (15) Es necesario aclarar que las disposiciones sobre las excepciones de no utilización justificada de franjas horarias no se aplican a las compañías aéreas que sean objeto de medidas restrictivas adoptadas con arreglo al artículo 29 del Tratado de la Unión Europea (TUE) o al artículo 215 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), ni a las compañías aéreas que sean objeto de una prohibición de explotación en la Unión que figuran en los anexos A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión ⁽⁵⁾. A fin de garantizar la aplicación efectiva de dichas medidas, la imposibilidad de invocar las disposiciones sobre la no utilización justificada de franjas horarias debe aplicarse también a las compañías aéreas que ya sean objeto de tales medidas restrictivas en vigor en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
- (16) Debe reforzarse la cooperación entre los coordinadores para garantizar una aplicación uniforme del Reglamento (CEE) n.º 95/93 en toda la Unión.
- (17) Los coordinadores deben intercambiar las mejores prácticas sobre la aplicación del Reglamento (CEE) n.º 95/93, también a través de la Asociación Europea de Coordinadores de Aeropuertos (EUACA). Se anima a la EUACA a que siga publicando orientaciones para garantizar una aplicación armonizada de las normas de la Unión, en particular en lo que respecta a la disposición sobre la mitigación de las restricciones. Además, si las medidas de mitigación se aplican o no es una información importante para las compañías aéreas a la hora de planificar sus horarios. Por lo tanto, es necesario garantizar una comunicación transparente por parte de los coordinadores.
- (18) Si bien las medidas de mitigación de las restricciones deben interpretarse en sentido estricto, ya que representan una excepción a los requisitos normales de utilización de las franjas horarias, en determinados casos debe ser posible requerir una acción común de todos los coordinadores para garantizar la igualdad de condiciones en toda la Unión. En determinadas condiciones y sobre la base de una decisión unánime, los coordinadores deben poder aplicar esta disposición a todas las franjas horarias de los aeropuertos coordinados.
- (19) La incertidumbre en cuanto a la evolución de diversas crisis, en particular de la situación en Ucrania y de la crisis de la COVID-19, afecta negativamente a la solidez de las previsiones de tránsito para el período de programación de invierno 2022/23. Por consiguiente, las compañías aéreas deben quedar exentas, en la medida necesaria, de los requisitos de utilización de franjas horarias a fin de mantener el derecho a las mismas franjas horarias en el siguiente período de programación equivalente. Esto permitiría a las compañías aéreas aumentar la prestación de servicios cuando las circunstancias lo permitan, con vistas a aplicar las normas habituales para la utilización de franjas horarias a partir del período de programación de verano de 2023, a reserva de las adaptaciones realizadas por la Comisión en circunstancias específicas para responder a determinados retos del sector del transporte aéreo.
- (20) A fin de hacer frente a la evolución de las repercusiones de la crisis de la COVID-19 u otras situaciones epidemiológicas, así como a los devastadores efectos directos de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania sobre el tráfico aéreo y apoyar la conectividad hacia o desde Ucrania, y de responder de manera flexible, cuando sea estrictamente necesario y esté justificado, a los retos a los que se enfrenta en consecuencia el sector del transporte aéreo, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta a la modificación de los valores porcentuales del índice mínimo de utilización dentro de un intervalo determinado y para cualquier período de programación comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023, en consonancia con las previsiones de recuperación de Eurocontrol y por lo que respecta a la modificación de los valores porcentuales del índice mínimo de utilización dentro de un intervalo determinado para las rutas entre la Unión y Ucrania y para cualquier período de programación comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽⁶⁾. 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.

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

⁽⁶⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (21) Los aeropuertos, los proveedores de servicios aeroportuarios y las compañías aéreas deben obtener información sobre la capacidad disponible a efectos de una planificación adecuada. Las compañías aéreas deben continuar poniendo a disposición del coordinador, para su posible reasignación, cualquier franja horaria que no tengan intención de utilizar en cuanto ello sea posible y, a más tardar, tres semanas antes de su fecha prevista de utilización. En caso de que las compañías aéreas incumplan reiteradamente este requisito, no deben beneficiarse de una reducción del índice de utilización de franjas horarias.
- (22) Cuando un coordinador determine que una compañía aérea ha cesado sus operaciones en un aeropuerto, debe retirar las franjas horarias a la compañía aérea de que se trate y depositarlas en el fondo de reserva para su reasignación a otras compañías aéreas.
- (23) La prohibición de que las compañías aéreas vuelen al espacio aéreo de la Unión en aplicación de las medidas restrictivas adoptadas en virtud del artículo 29 del TUE o del artículo 215 del TFUE o de una prohibición de explotación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 474/2006 podría dar lugar al bloqueo injustificado de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión. Si bien las franjas horarias utilizadas anteriormente por dichas compañías aéreas pueden reasignarse sobre una base *ad hoc* durante el período de programación, esto no estimula suficientemente el uso eficiente de las franjas horarias que permitiría a las compañías aéreas aumentar la competencia y la conectividad a largo plazo en beneficio de los consumidores. Por consiguiente, las franjas horarias deben retirarse inmediatamente a las compañías aéreas afectadas.
- (24) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, introducir normas específicas y la flexibilización de la norma general de utilización de franjas horarias por un plazo limitado a fin de mitigar los efectos de una crisis epidemiológica y de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania para el tráfico aéreo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción propuesta, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del TUE. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (25) Teniendo en cuenta la urgencia derivada de las circunstancias excepcionales relacionadas con la crisis de la COVID-19 y la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, conviene aplicar la excepción al plazo de ocho semanas prevista en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al TUE, al TFUE y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (26) A fin de permitir una aplicación sin demora de las medidas establecidas en el presente Reglamento, su entrada en vigor debe tener lugar con carácter urgente el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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) en la letra b *bis*), la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«“nuevo entrante” durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023.»;

b) en la letra f), el inciso i) se sustituye por el texto siguiente:

«“compañía aérea”: una empresa de transporte aéreo titular el 31 de enero como muy tarde de una licencia de explotación o equivalente, válida para el siguiente período de programación de verano, o titular el 31 de agosto de una licencia de explotación o equivalente, válida para el siguiente período de programación de invierno; a los efectos de los artículos 4, 8, 8 *bis*, 10 y 10 *bis*, la definición de compañía aérea también incluirá a los operadores de aviación de negocios cuando operen con arreglo a un horario; a los efectos de los artículos 7 y 14, la definición de compañía aérea incluirá también a todos los operadores de aeronaves civiles.»;

2) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, párrafo primero, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 8 *bis* y 9, el artículo 10, apartado 1, y el artículo 14, el apartado 1 del presente artículo no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones»;

b) en el apartado 2 *bis*, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«2 *bis*. Durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023, y siempre que haya capacidad disponible en el aeropuerto, una serie de franjas horarias que se devuelva al fondo de reserva de franjas horarias de conformidad con el apartado 1 del presente artículo al final del período de programación (en lo sucesivo, “período de programación de referencia”), se asignará, 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.»;

c) el apartado 6 *bis* se sustituye por el texto 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, tras oír a la compañía aérea de que se trate, podrá modificar el horario de las franjas horarias solicitadas o asignadas dentro del período comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023 o cancelarlas. En este contexto, el coordinador tendrá en cuenta las reglas y directrices adicionales a que se refiere el apartado 5, siempre que se respeten las condiciones establecidas en este.».

3) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) se suprime el apartado 2 *bis*;

b) el apartado 4 se modifica como sigue:

i) el párrafo primero se modifica como sigue:

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

«d) acciones judiciales en relación con la aplicación del artículo 9 del presente Reglamento 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.».

— se suprime la letra e),

ii) se suprimen los párrafos segundo, tercero, cuarto y quinto,

iii) se añade el párrafo siguiente:

«Cuando el impacto de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y la destrucción de infraestructuras críticas afecten a la capacidad de prestar servicios aéreos y a la demanda de servicios aéreos, los coordinadores aplicarán lo dispuesto en el párrafo primero, letra a), a las rutas entre la Unión y Ucrania mientras dure el cierre del espacio aéreo o el cierre del aeropuerto, según cuál de las dos circunstancias se produzca con posterioridad, y un período adicional de dieciséis semanas. El coordinador notificará a la Comisión las fechas de inicio y finalización del período de dieciséis semanas.»;

c) se insertan los apartados siguientes:

«4 *bis*. Además, durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023, la no utilización de una franja horaria también podrá justificarse por la introducción, por parte de las autoridades públicas, de restricciones destinadas a hacer frente a alguna situación epidemiológica importante, catástrofe natural o agitación política en uno de los extremos de una ruta para la que se haya utilizado o previsto utilizar la franja horaria en cuestión, a condición de que dichas restricciones afecten significativamente a la posibilidad o a la demanda de viajes y de que, en las rutas en cuestión, las restricciones den lugar a cualquiera de las siguientes situaciones.

a) el cierre parcial o total de la frontera, el aeropuerto o el espacio aéreo durante una parte sustancial del período de programación en cuestión;

- b) un grave impedimento de la capacidad de los pasajeros de viajar con cualquier compañía en esa ruta directa durante una parte sustancial del período de programación en cuestión, por ejemplo, cuando el impedimento esté relacionado con alguno de los motivos siguientes:
- restricciones de viaje basadas en la nacionalidad o el lugar de residencia, la prohibición de todos los viajes a excepción de los esenciales, o prohibiciones de vuelos con origen o destino en determinados países o zonas geográficas,
 - restricciones de movimiento o medidas de cuarentena o de aislamiento en el país o la región en que se sitúe el aeropuerto de destino (incluidos puntos intermedios), a menos que pueda evitarse la cuarentena mediante una prueba negativa, una prueba de recuperación o una prueba de vacunación reconocida por la Unión,
 - restricciones a la disponibilidad de servicios esenciales para apoyar directamente la explotación de un servicio aéreo, incluido el cierre de la hostelería y los servicios públicos, incluido el transporte, que provoquen una grave disminución de la demanda en cualquiera de los dos extremos de la ruta,
 - limitaciones del número de pasajeros por vuelo y frecuencias por compañía aérea que den lugar a una grave disminución de la demanda en cualquiera de los extremos de la ruta;
- c) restricciones a los movimientos de la tripulación de las compañías aéreas que obstaculicen significativamente la explotación de servicios aéreos con destino u origen en los aeropuertos a los que se presta servicio, como las prohibiciones de entrada repentinas o la inmovilización inesperada de la tripulación debido a medidas de cuarentena, a menos que pueda evitarse la cuarentena mediante una prueba negativa, una prueba de recuperación o una vacunación reconocidas por la Unión.

El presente apartado se aplicará durante el período en que se apliquen las restricciones a que se refiere el párrafo primero y hasta seis semanas adicionales, a reserva de lo dispuesto en los párrafos tercero y cuarto. No obstante, cuando dichas restricciones dejen de aplicarse menos de seis semanas antes del final de un período de programación, el presente apartado 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.

El presente apartado solo se aplicará a las franjas horarias utilizadas en rutas en las que ya se hubiesen utilizado antes de la publicación de las restricciones a que se refiere el párrafo primero.

El presente apartado dejará de aplicarse cuando la compañía aérea, al utilizar las franjas horarias en cuestión, cambie a una ruta no afectada por las restricciones a que se refiere el párrafo primero.

Cuando una mayoría de Estados miembros que represente al menos el 50 % de la población de la Unión aplique restricciones a que se refiere el párrafo primero que afecten significativamente a la posibilidad o a la demanda de viajes y que den lugar a cualquiera de las situaciones a que se refieren las letras a) a c) del párrafo primero, cada coordinador, previa decisión unánime de los coordinadores de todos los aeropuertos coordinados comunitarios que establezca que la no utilización está justificada en general y su notificación por parte de estos a la Comisión y a los Estados miembros, podrá aplicar el presente apartado a todas las franjas horarias de dichos aeropuertos durante el período de vigencia de las restricciones en vigor y un máximo de seis semanas adicionales, siempre que dichas restricciones afecten a un número significativo de rutas con destino u origen en un aeropuerto comunitario, y hagan así inviable en gran medida el tráfico aéreo en la Unión o den lugar a unas condiciones de competencia desiguales.

4 ter. Cuando la no utilización de una franja horaria esté justificada por las restricciones a que se refieren los apartados 4 o 4 bis, los coordinadores considerarán que la franja horaria se utilizó en la serie de franjas horarias de que se trate.

4quater. Las compañías aéreas cuyas operaciones se vean obstaculizadas por las medidas restrictivas adoptadas en virtud del artículo 29 del Tratado de la Unión Europea (TUE) o del artículo 215 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), incluidas las vigentes a 26 de octubre de 2022 y las compañías aéreas que sean objeto de una prohibición de explotación en la Unión que figuran en los anexos A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión (*) no tendrán derecho a invocar la justificación de no utilización de las franjas horarias prevista en los apartados 4 y 4 bis del presente artículo.

Sin embargo, no obstante lo dispuesto en el párrafo primero, cuando dichas compañías aéreas estén autorizadas a explotar aeronaves en régimen de arrendamiento con tripulación de una compañía aérea cuyas operaciones no se vean obstaculizadas por tales medidas restrictivas y que no sea objeto de dicha prohibición de explotación, podrán invocar la justificación de la no utilización de las franjas horarias con arreglo a los apartados 4 y 4 bis, siempre que se cumplan las normas de seguridad aplicables en la Unión.

4quinquies. Los coordinadores intercambiarán periódicamente las mejores prácticas sobre la ejecución de los apartados 4 y 4 bis con el fin de garantizar una aplicación coherente y uniforme en toda la Unión.

Los coordinadores publicarán y actualizarán periódicamente la lista de destinos a los que se aplican los apartados 4 y 4 bis.

(*) Reglamento (CE) n.º 474/2006 de la Comisión, de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 84 de 23.3.2006, p. 14);

d) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. La Comisión, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación de los apartados 4 y 4 bis por el coordinador de cualquier aeropuerto al que se aplique el presente Reglamento.».

4) El artículo 10 bis se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10 bis

Asignación de franjas horarias en respuesta a determinadas situaciones de crisis»;

b) se suprimen los apartados 1, 2 y 4;

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

«3. Durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 25 de marzo de 2023, y a efectos de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, en el artículo 10, apartados 2 y 4, y en el artículo 14, apartado 6, párrafo primero, si una compañía aérea demuestra a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias que le ha sido asignada, según lo autorizado por el coordinador, durante como mínimo el 75 % del tiempo durante el período de programación para el que se le haya asignado, dicha compañía aérea tendrá derecho a la misma serie de franjas horarias para el siguiente período de programación equivalente.»;

d) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Cuando los datos publicados por Eurocontrol muestren claramente que el tráfico aéreo semanal, durante un período de dos semanas consecutivas, ha caído por debajo del 80 % de los niveles de 2019 en las semanas correspondientes debido a la crisis de la COVID-19, a otras situaciones epidemiológicas o como efecto directo de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania y que, sobre la base de las previsiones de tráfico de Eurocontrol, es probable que se mantenga la reducción del nivel de tráfico aéreo respecto al período correspondiente de 2019, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 bis para modificar los valores porcentuales establecidos en el apartado 3 del presente artículo y en el artículo 8, apartado 2, en el artículo 10, apartados 2 y 4, y en el artículo 14, apartado 6, párrafo primero, en un intervalo comprendido entre el 0 % y el 70 % para cualquier período de programación que transcurra entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023. El valor porcentual aplicado será proporcional al nivel de las previsiones de tráfico aéreo de Eurocontrol.

Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión tendrá en cuenta todos los elementos siguientes:

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

b) los indicadores relativos a la demanda de transporte aéreo de pasajeros y carga, incluidas las tendencias relativas a las reservas anticipadas, los calendarios previstos por las compañías aéreas, el tamaño de la flota, la utilización de la flota y los factores de carga;

c) las medidas de las autoridades públicas relacionadas con la crisis de la COVID-19 u otra situación epidemiológica que tengan un efecto significativo en los niveles de tráfico aéreo con destino u origen en aeropuertos de la Unión, de desvíos forzados debidos a cierres del espacio aéreo o de la prohibición a las compañías aéreas de la Unión de entrar en el espacio aéreo de un tercer país, teniendo en cuenta el asesoramiento de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea en su boletín de información sobre zonas de conflicto;

d) los datos del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades y de la Organización Mundial de la Salud sobre la COVID-19 u otra situación epidemiológica caracterizada como muy contagiosa y que pueda provocar una grave recesión en el transporte aéreo.

Con vistas a la preparación de los horarios por las compañías aéreas con anterioridad al período de programación, la Comisión se esforzará por adoptar dichos actos delegados en virtud del presente apartado antes del inicio del período de programación, a fin de permitir que las compañías aéreas planifiquen sus horarios de vuelo. La Comisión podrá adoptar dichos actos durante el período de programación en caso de circunstancias imprevistas.»;

e) se inserta el apartado siguiente:

«5 bis. Cuando la Comisión considere que, debido a la destrucción de infraestructuras y a las repercusiones en las condiciones de vida como consecuencia de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, el restablecimiento gradual del tráfico aéreo entre Ucrania y la Unión requiere un índice de utilización más bajo para las rutas que presten servicio a Ucrania, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 bis para modificar los valores porcentuales establecidos en el apartado 3 del presente artículo y en el artículo 8, apartado 2, el artículo 10, apartados 2 y 4, y el artículo 14, apartado 6, párrafo primero, en un intervalo comprendido entre el 0 % y el 70 % para las franjas horarias utilizadas en rutas con destino u origen en Ucrania para cualquier período de programación que transcurra entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023.

Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión tendrá en cuenta los elementos siguientes:

- a) los datos publicados por Eurocontrol sobre los niveles y las previsiones de tráfico en las rutas entre la Unión y Ucrania;
 - b) los indicadores relativos a la demanda de transporte aéreo de pasajeros y carga, incluidas las tendencias de las reservas anticipadas y los calendarios previstos por las compañías aéreas;
 - c) los desvíos forzados debido a cierres del espacio aéreo o a la prohibición a las compañías aéreas de la Unión de entrar en el espacio aéreo de un tercer país, teniendo en cuenta el asesoramiento de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea en su boletín de información sobre las zonas de conflicto.»;
- f) los apartados 6 y 7 se sustituyen por el texto siguiente:

«6. Cuando, como resultado de los efectos prolongados de la crisis de la COVID-19, de otras situaciones epidemiológicas o de los efectos directos de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados en virtud del presente artículo el procedimiento establecido en el artículo 12 ter.

7. Durante un período en el que se aplique la flexibilización de las normas de utilización de las franjas horarias conforme a los apartados 3, 5 o 5 bis del presente artículo, 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 prevista. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartados 4 y 4 bis, cuando una compañía aérea no ponga a disposición del coordinador más de tres franjas horarias en una serie de conformidad con el presente apartado, dicha compañía aérea tendrá derecho a la totalidad de la serie de franjas horarias en el siguiente período de programación equivalente únicamente si la totalidad de la serie de franjas horarias ha sido utilizada, o si se considera que la totalidad de la serie de franjas horarias ha sido utilizada conforme al artículo 10, apartado 4 ter, por la compañía durante al menos el 80 % del tiempo, con independencia de que el artículo 8, apartado 2, y el artículo 10, apartado 2, hayan sido modificados por el acto delegado a que se refiere el presente artículo.».

5) En el artículo 11, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del artículo 7, apartado 2, de los artículos 8, 8 bis y 10, del artículo 10 bis, apartado 7, del artículo 14, apartados 1 a 4 y del apartado 14, apartado 6, se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte.».

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

«2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 10 bis se otorgan a la Comisión hasta el 28 de octubre de 2023.».

7) En el artículo 14, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartados 4 y 4 bis, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del 80 %, tal y como se define en el artículo 8, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias para el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea de que se trate.».

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartados 4 y 4 bis, si, transcurrido un período equivalente al 20 % del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas horarias de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas horarias en cuestión al fondo de reserva para el resto del período de programación, tras haber oído a la compañía aérea de que se trate.

Durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023, 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 se le asignaron, el coordinador, retirará a dicha compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión para el resto del período de programación y la devolverá al fondo de reserva, tras haber oído a la compañía aérea de que se trate.

Durante el período comprendido entre el 30 de octubre de 2022 y el 28 de octubre de 2023, cuando un coordinador determine, sobre la base de la información de que disponga, que una compañía aérea que sea objeto de las medidas restrictivas adoptadas con arreglo al artículo 29 del TUE o al artículo 215 del TFUE, incluidas las vigentes a 26 de octubre de 2022, o que una compañía aérea que sea objeto de una prohibición de explotación en la Unión y que figure en los anexos A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006, no puede utilizar franjas horarias durante una parte sustancial del período de programación, el coordinador, tras haber oído a la compañía aérea de que se trate, le retirará la serie de franjas horarias en cuestión para el resto del período de programación y la devolverá al fondo de reserva.

No obstante, cuando una compañía aérea que sea objeto de una prohibición de explotación en la Unión y figure en los anexos A o B del Reglamento (CE) n.º 474/2006, y esté autorizada a explotar aeronaves en régimen de arrendamiento con tripulación de una compañía aérea cuyas operaciones no se vean obstaculizadas por tales medidas restrictivas y que no sea objeto de dicha prohibición de explotación, el párrafo cuarto del presente apartado no se aplicará a las franjas horarias de dicha compañía, siempre que se cumplan las normas de seguridad aplicables en la Unión.».

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 Estrasburgo, el 19 de octubre de 2022.

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta
R. METSOLA

Por el Consejo
El Presidente
M. BEK