**UNIÓN EUROPEA**

**EL PARLAMENTO EUROPEO** **EL CONSEJO**

**Bruselas, 16 de febrero de 2021**
**(OR. en)**

**2020/0358 (COD)**
**LEX 2060**

**PE-CONS 1/1/21**
**REV 1**

**AVIATION 18**
**COVID-19 14**
**CODEC 71**

# 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 A LA FLEXIBILIZACIÓN TEMPORAL DE LAS NORMAS DE UTILIZACIÓN DE LAS FRANJAS HORARIAS EN LOS AEROPUERTOS DE LA UNIÓN DEBIDO A LA CRISIS DE LA COVID-19

**REGLAMENTO (UE) 2021/…**
**DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de 16 de febrero de 2021**

# 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 debido a la crisis de la 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 Europeo[1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario[2],

---

1 Dictamen de 27 de enero de 2021 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).
2 Posición del Parlamento Europeo de 11 de febrero de 2021 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 15 de febrero de 2021.

Considerando lo siguiente:

(1) La crisis de la COVID- 19 ha provocado una fuerte reducción 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 propagación de la COVID-19. Todo ello ha afectado negativamente a las compañías aéreas desde el 1 de marzo de 2020 y es probable que esta situación se mantenga durante los próximos años.

(2) Estas circunstancias escapan al control de las compañías aéreas y han provocado la cancelación, voluntaria u obligatoria, de sus servicios aéreos. En particular, las cancelaciones voluntarias protegen la salud financiera de las compañías aéreas y evitan el impacto medioambiental negativo que provoca operar vuelos vacíos o prácticamente vacíos con el único propósito de mantener sus 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 continua del tráfico aéreo en torno al 74 % desde mediados de junio de 2020.

(4) Sobre la base 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 crisis de la COVID-19. Según las últimas previsiones de Eurocontrol, el nivel de 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 dependen de una serie de factores desconocidos, como la disponibilidad de vacunas contra la COVID-19. 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 del Consejo[1] no deben perder automáticamente la precedencia respecto a las series de franjas horarias establecidas 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.

(5) Dichas normas deben, al mismo tiempo, abordar los impactos potencialmente negativos sobre la competencia de las compañías aéreas. 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. Esto debería mantener los incentivos para que las compañías aéreas utilicen la capacidad aeroportuaria, lo que, a su vez, beneficiaría a los consumidores.

---

[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).

(6) Por consiguiente, es necesario determinar, 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, del Reglamento (CEE) n.º 95/93, así como establecer requisitos para que las compañías aéreas correspondientes liberen la capacidad no utilizada.

(7) Durante el período en que el transporte aéreo se vea afectado negativamente por la crisis de la COVID-19, la definición del término «nuevo entrante» debe ampliarse 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, si así lo desean. Sin embargo, es necesario limitar los privilegios correspondientes a las compañías aéreas incluidas en dicha definición a los nuevos entrantes auténticos, excluyendo a cualquier compañía aérea que, junto con su empresa matriz, o junto con sus propias filiales o con las filiales de su empresa matriz, posea más del 10 % del número total de franjas horarias asignadas el día en cuestión en cualquier aeropuerto de que se trate.

(8) Durante el período en el cual se aplique la flexibilización de las normas de utilización de las franjas horarias, en el sistema de asignación de franjas horarias deben reconocerse 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 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 a dichos artículos no las solicite.

(9) La imposición en los aeropuertos de medidas sanitarias específicas contra la COVID-19 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, debe permitirse a los coordinadores adaptar el horario de las franjas horarias asignadas a las compañías aéreas en virtud del artículo 8 del Reglamento (CEE) n.º 95/93 o cancelar dichas franjas horarias para el período de programación durante el cual se apliquen las medidas sanitarias específicas contra la COVID-19.

(10) A fin de facilitar el uso de la capacidad aeroportuaria durante el período de programación de verano de 2021, debe permitirse a las compañías aéreas devolver franjas horarias históricas al coordinador antes del inicio del período de programación para que puedan ser reasignadas en casos específicos. Las compañías aéreas que devuelvan series completas de franjas antes de la fecha límite fijada por el presente Reglamento deben conservar el derecho a la misma serie de franjas horarias en dicho aeropuerto para el período de programación de verano de 2022. Habida cuenta de las demás medidas de flexibilización incluidas en el presente Reglamento, las compañías aéreas con un número significativo de franjas en un aeropuerto deben estar autorizadas a devolver, como máximo, la mitad de sus franjas de este modo.

(11) 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[1], las consecuencias negativas de las posibles medidas adoptadas por las autoridades públicas de los Estados miembros o de terceros países para combatir la propagación de la COVID-19 y restringir la capacidad de viajar con muy poca antelación 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. Esto debe incluir las medidas que conduzcan a un cierre parcial o total de la frontera o del espacio aéreo o a un cierre parcial o total o a una reducción de la capacidad de los aeropuertos afectados, a restricciones a los movimientos de la tripulación de las compañías aéreas que obstaculicen significativamente la explotación de servicios aéreos o a un impedimento grave de la capacidad de los pasajeros de viajar con cualquier compañía aérea en la ruta de que se trate, incluidas las restricciones de viaje, las restricciones de movimiento o las medidas de cuarentena en el país o la región de destino o las restricciones a la disponibilidad de servicios de apoyo directo esenciales para la explotación de un servicio aéreo. Las medidas de mitigación deben garantizar que no se penalice a las compañías aéreas que no utilicen las franjas horarias debido a medidas restrictivas que aún no se habían publicado en el momento de la asignación de las franjas. La flexibilización específica de los efectos de la imposición de tales medidas debe tener una duración limitada y, en cualquier caso, no debe ser superior a dos períodos consecutivos de programación.

---

1 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).

(12) Durante los períodos en los que la demanda se vea significativamente afectada por el efecto de la crisis de la COVID-19, se debe dar flexibilidad a las compañías aéreas, en la medida necesaria, de los requisitos de utilizar franjas horarias a fin de conservar los derechos sobre las franjas horarias en el siguiente período de programación equivalente. Esto debería permitir a las compañías aéreas aumentar los servicios cuando las circunstancias lo permitan. La reducción del índice mínimo de utilización fijado a tal fin debe tener en cuenta el pronóstico del tráfico aéreo para 2021, ya desde principios de dicho año, que ha sido del 50 % de los niveles de tráfico de 2019, la incertidumbre en torno a la crisis de la COVID-19 y el restablecimiento de la confianza de los consumidores y los niveles de tráfico.

(13) A fin de hacer frente a la evolución de las repercusiones de la crisis de la COVID-19 y a la falta de claridad resultante respecto a los niveles de tráfico a medio plazo, 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 Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la modificación del período de aplicación de la flexibilización de la norma de utilización de las franjas horarias y los valores porcentuales del índice mínimo de utilización comprendidos en un intervalo determinado. 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[1]. 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.

[1] DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(14) A fin de poder realizar a tiempo los preparativos necesarios, las compañías aéreas y los coordinadores deben conocer 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, del Reglamento (CEE) n.º 95/93.

(15) 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 poner a disposición del coordinador, para su posible reasignación, las franjas horarias que no prevean 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 no cumplan repetida e intencionadamente este requisito, o cualquier otro requisito del Reglamento (CEE) n.º 95/93, deben ser objeto de sanciones adecuadas o medidas equivalentes.

(16) 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.

(17) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, introducir medidas específicas y la flexibilización de la norma general de utilización de franjas horarias por un plazo limitado a fin de mitigar los efectos de la crisis de la COVID-19 para el tráfico aéreo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones 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 Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(18) Teniendo en cuenta la urgencia que implican las circunstancias excepcionales relativas a la crisis de la COVID-19, se considera conveniente 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 Europea, 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.

(19) A fin de permitir la rápida aplicación 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) se inserta la letra siguiente:

«b *bis*) "nuevo entrante" durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 3:

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

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 efectúen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos ese día y que, no obstante, dispondría, 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 se considerará nuevo entrante en dicho aeropuerto;»;

b) se añade la letra 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 como resultado de medidas sanitarias específicas impuestas por los Estados miembros en respuesta a la crisis de la COVID-19.».

2) En el artículo 7, apartado 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o en un aeropuerto coordinado presentarán respectivamente al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que estos les soliciten. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en el artículo 2, letras b) o b *bis*), en lo que respecta a las franjas solicitadas.».

3) 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, apartados 1 y 2 *bis*, y el artículo 14, el apartado 1, del presente artículo no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. Durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 3, la serie de franjas horarias que se devuelvan al fondo de reserva de franjas horarias con arreglo al apartado 1 del presente artículo al final del período de programación (en lo sucesivo, «el 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, siempre que la serie de franjas horarias no se haya ya asignado a la compañía que poseía originalmente esa serie para el siguiente período de programación equivalente con arreglo al apartado 2 del presente artículo.

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.»;

c) se inserta el apartado 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 horario de las franjas horarias solicitadas o asignadas dentro del período especificado en el artículo 10 *bis*, apartado 3, 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 apartado 5 del presente artículo, en las condiciones establecidas en el mismo.».

4) En el artículo 8 *bis*, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. a) Las franjas asignadas a un nuevo entrante según se define en el artículo 2, letras b) o b *bis*), no se podrán transferir tal y como establece el apartado 1, letra b), del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto en caso de adquisición legalmente autorizada de las actividades de una empresa en quiebra.

b) Las franjas asignadas a un nuevo entrante según se define en el artículo 2, letra b), incisos ii) y iii), o letra b *bis*), inciso ii), no se podrán transferir a otra ruta tal y como establece el apartado 1, letra a), del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto en caso de que el nuevo entrante hubiera sido tratado en la nueva ruta con la misma prioridad que en la ruta inicial.

c) Las franjas horarias asignadas a un nuevo entrante según se define en el artículo 2, letras b) o b *bis*), no podrán intercambiarse tal y como establece el apartado 1, letra c), del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto para mejorar la programación de las franjas horarias de estos servicios en relación con los horarios solicitados inicialmente.».

5) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

«2 *bis*. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, una serie de franjas horarias asignada a una compañía aérea en el período de programación comprendido entre el 28 de marzo de 2021 y el 30 de octubre de 2021 le dará derecho a la misma serie de franjas horarias en el período de programación comprendido entre el 27 de marzo de 2022 y el 29 de octubre de 2022 si la compañía ha puesto a disposición del coordinador para su reasignación la serie completa de franjas antes del … [ocho días después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. El presente apartado solo se aplicará a las series de franjas horarias que se hayan asignado a la misma compañía aérea en el período de programación comprendido entre el 29 de marzo de 2020 y el 24 de octubre de 2020. El número de franjas horarias de las que la compañía aérea en cuestión podrá beneficiarse en virtud del presente apartado se limitará a un número equivalente al 50 % de las franjas horarias que se hayan asignado a la misma compañía en el período de programación comprendido entre el 29 de marzo de 2020 y el 24 de octubre de 2020, excepto en el caso de compañías aéreas a las que se hayan asignado menos de veintinueve franjas horarias semanales durante el período de programación equivalente anterior en el aeropuerto en cuestión.»;

b) el apartado 4 se modifica como sigue:

«i) se añade la letra siguiente:

e) durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 3, la introducción por parte de las autoridades públicas de medidas destinadas a hacer frente a la propagación de la 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, de que esas medidas afecten significativamente a la viabilidad o la posibilidad de viajar o a la demanda de las rutas en cuestión y de que den lugar a cualquiera de las siguientes consecuencias:

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

ii) 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, incluidas

– restricciones de viaje basadas en la nacionalidad o el lugar de residencia, 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 sitúa el aeropuerto de destino (incluidos puntos intermedios),

– restricciones a la disponibilidad de servicios de apoyo directo esenciales para la explotación de un servicio aéreo,

iii) restricciones a los movimientos de la tripulación de las compañías aéreas que obstaculicen significativamente la explotación de servicios aéreos con origen o destino en los aeropuertos a los que se presta servicio, como las prohibiciones de entrada repentinas o la inmovilización de la tripulación en destinos imprevistos debido a medidas de cuarentena.»;

ii) se añaden los párrafos siguientes:

«La letra e) se aplicará durante el período en el cual se apliquen las medidas indicadas en dicha letra y dentro de los límites mencionados en los párrafos tercero, cuarto y quinto, por un período adicional de hasta seis semanas. No obstante, si las medidas indicadas en la letra e) dejan 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) solo se aplicará a las franjas horarias utilizadas en rutas en las que ya se hubiesen utilizado por la compañía aérea antes de la publicación de las medidas contempladas en dicha letra.

La letra e) dejará de aplicarse cuando la compañía aérea utilice las franjas horarias en cuestión para cambiar a una ruta no afectada por las medidas de las autoridades públicas.

Las compañías aéreas podrán justificar la no utilización de una franja horaria de conformidad con letra e) por un máximo de dos períodos de programación consecutivos.»;

c) en el apartado 6, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se dará preferencia a las compañías aéreas que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes de conformidad con el artículo 2, letra b), incisos i) y ii), letra b), incisos i) y iii), o letra b *bis*), incisos i) y ii).».

6) El artículo 10 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 10* bis
*Asignación de franjas horarias en respuesta a la crisis de la COVID-19*

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.

2. 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 23 de enero de 2020 y el 29 de febrero de 2020, en lo que se refiere a los servicios aéreos entre aeropuertos de la Unión y aeropuertos de la República Popular China o de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China.

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 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 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 para el que se le asignó, 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 %.

4. 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 haya devuelto las franjas no utilizadas en cuestión al coordinador para su reasignación a otras compañías aéreas.

5. 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 crisis de la COVID-19, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 12 *bis* para modificar el período especificado en el apartado 3 del presente artículo en consecuencia.

   Cuando ello sea estrictamente necesario a fin de hacer frente a la evolución de las repercusiones de la crisis de la COVID-19 en los niveles de tráfico aéreo, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 *bis* para modificar los valores porcentuales indicados en el apartado 3 del presente artículo en un intervalo comprendido entre el 30 % y el 70 %. A tal fin, la Comisión tendrá en cuenta los cambios que se hayan producido desde … [la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo], 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 en cuenta la evolución observada desde el inicio de la crisis de la 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 31 de diciembre para el siguiente período de programación de verano y a más tardar el 31 de julio para el siguiente período de programación de invierno.

6. Cuando, en el caso de efectos prolongados de la crisis de la COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, 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 el período contemplado en el apartado 3, 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.».

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

«2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10 *bis* se otorgan a la Comisión hasta … [un año después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].».

8) El artículo 14 se modifica como sigue:

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

«5. Los Estados miembros establecerán y aplicarán sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias o medidas equivalentes a las compañías aéreas que incumplan repetida e intencionadamente lo dispuesto en el presente Reglamento.»;

b) en el apartado 6 se añade la letra siguiente:

«c) Durante el período contemplado en el artículo 10 *bis*, apartado 3, 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 por el resto del período de programación y la 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* | *Por el Consejo* |
| *El Presidente* | *El Presidente* |