

Bruselas, 29 de abril de 2020
(OR. en)

7576/20

**Expediente interinstitucional:
2020/0069 (COD)**

**AVIATION 52
CODEC 307**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	29 de abril de 2020
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2020) 178 final
Asunto:	Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de COVID-19

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2020) 178 final.

Adj.: COM(2020) 178 final

Bruselas, 29.4.2020
COM(2020) 178 final

2020/0069 (COD)

SENSITIVE*: *Limited to Cabinets
until adoption*

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de COVID-19

(Texto pertinente a efectos del EEE)

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La pandemia de COVID-19 está provocando una importante recesión económica debido a la fuerte caída de la demanda y a las medidas públicas adoptadas para limitar su propagación. Sus graves efectos negativos se están notando en la Unión Europea y en todo el mundo. La gravedad de las consecuencias dependerá de la duración de la pandemia de COVID-19 y de las medidas de ayuda y recuperación que se adopten a nivel europeo y nacional. Más concretamente, la pandemia está teniendo un impacto sin precedentes en el sector de la aviación. La crisis de liquidez en este sector, si se deja sin resolver, puede provocar insolvencias en unos pocos meses.

El sector de la aviación reviste una importancia estratégica para la Unión Europea y realiza una contribución esencial a la economía y el empleo en general. En 2016, por ejemplo, gracias a la aviación se generaron 9,4 millones de empleos en la Unión y este sector contribuyó con más de 624 000 millones de euros al PIB de la UE. Por otro lado, la aviación también es importante para el éxito de las pymes y el turismo¹. Cada euro gastado en el sector de la aviación genera tres euros para la economía total y por cada nuevo empleo creado en la aviación, se crean tres más en otros sectores².

Dada la importante contribución del sector de la aviación al crecimiento económico y al empleo, las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en dicho sector pueden tener consecuencias más amplias para la economía de la UE, así como para la conectividad, el comercio, la asequibilidad y la oferta de viajes, cuyo efecto se dejará sentir durante un largo período de tiempo.

El descenso de la demanda, el cierre de fronteras y las restricciones temporales de las conexiones de transporte aéreo dentro de la Unión y entre la Unión y los grandes mercados internacionales significan que, posiblemente, el transporte aéreo de pasajeros seguirá disminuyendo de forma significativa. A principios de abril, se produjo en la red europea un descenso del número de vuelos superior al 90 % con respecto al mismo período de 2019³. En marzo, hubo alrededor de 4,5 millones más de cancelaciones de billetes de avión que de nuevas reservas, teniendo en cuenta solamente los vuelos dentro de la UE⁴. Se prevé que la demanda de los pasajeros para todo el año 2020 sea entre un 35 y un 46 % inferior a la de 2019⁵.

Para aliviar el impacto de esta pandemia, se necesita una respuesta política ambiciosa y coordinada. Dado que la contribución de la aviación a los buenos resultados globales de la economía de la UE y a su presencia mundial es tan significativa, resulta esencial que la UE tome medidas para apoyar a su sector de la aviación. El presente Reglamento persigue modificar temporalmente varias disposiciones de la legislación existente en materia de aviación para permitir a la Comisión y a las autoridades nacionales que resuelvan más fácilmente una serie de consecuencias negativas de la pandemia de COVID-19, y que mitiguen las repercusiones en el sector de la aviación mientras dure la crisis. Estas medidas

¹ Fuente: ATAG, *Aviation: benefits beyond borders (2018)* [«Aviación: ventajas más allá de las fronteras (2018)», documento en inglés].

² Fuente: ACI.

³ Fuente: Eurocontrol.

⁴ Fuente: Global Distribution Systems.

⁵ Fuente: ACI/IATA.

temporales comprenden lo siguiente: 1) realizar una modificación de las normas sobre concesión de licencias a las compañías aéreas en caso de problemas financieros causados por la pandemia de COVID-19; 2) simplificar los procedimientos aplicables a la imposición de restricciones de los derechos de tráfico; 3) permitir una adjudicación más eficiente de los contratos de asistencia en tierra; y 4) permitir una prórroga hasta el 31 de diciembre de 2021 de los contratos de asistencia en tierra.

1.1. Modificación de las normas sobre concesión de licencias a las compañías aéreas contempladas en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008⁶

Según lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, los Estados miembros deben dejar en suspenso o revocar la licencia de explotación de toda compañía aérea que no pueda hacer frente, durante los doce meses siguientes, a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer. Las autoridades también tienen la opción de conceder una licencia temporal a dichas compañías aéreas. Las licencias temporales están destinadas a permitir a la compañía aérea que se reorganice y continúe su actividad, siempre y cuando no se ponga en riesgo la seguridad. Sin embargo, la experiencia ha mostrado que también envían una señal muy negativa al mercado sobre la capacidad de supervivencia de la compañía aérea, lo que agrava a su vez los problemas financieros, en particular en lo relativo al flujo de tesorería. Es probable que muchas compañías aéreas con una situación financiera saneada antes de la crisis acaben experimentando problemas de liquidez que conduzcan a la necesidad jurídica de suspender o revocar su licencia de explotación, o de remplazarla por una licencia temporal. En el contexto de la crisis actual, esto puede crear una carga administrativa innecesaria sin un claro beneficio económico o de seguridad.

Por lo tanto, se propone suspender temporalmente esta obligación formal de los Estados miembros, siempre que no exista riesgo para la seguridad, al tiempo que se mantiene la obligación de que supervisen la capacidad financiera de sus compañías aéreas para proteger a los pasajeros de riesgos de seguridad indebidos y poder proporcionar información pertinente a las autoridades responsables de la seguridad.

1.2. Modificación de las normas sobre medidas de urgencia contempladas en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008

Según lo establecido en el artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, un Estado miembro podrá rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico para enfrentarse con problemas repentinos de corta duración, derivados de circunstancias imprevisibles e inevitables. Con el fin de garantizar que dichas medidas se ajusten a los principios de proporcionalidad y transparencia, y a criterios objetivos y no discriminatorios, deben comunicarse sin demora a la Comisión y los demás Estados miembros, justificándolas debidamente. Además, si los problemas que han hecho precisas dichas medidas siguen produciéndose durante más de catorce días, el Estado miembro deberá informar de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros y podrá prolongar, con el acuerdo de la Comisión, dichas medidas por períodos adicionales no superiores a catorce días.

El acuerdo de la Comisión para el segundo período de catorce días y, en principio, para cada período posterior de catorce días, se concede mediante una decisión de la Comisión. Esta disposición se concibió para hacer frente a situaciones de corta duración, y la experiencia ya está demostrando que no está adaptada a la pandemia de COVID-19, que se espera que dure

⁶ 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 (versión refundida) (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

varios meses, imponiendo una carga administrativa innecesaria para la Comisión y los Estados miembros. Es evidente que el artículo 21, que se aplica a «problemas de corta duración», no está adaptado a la crisis actual.

Por lo tanto, es necesaria una excepción temporal de los requisitos de procedimiento del artículo 21 que aclare que un Estado miembro puede mantener temporalmente una medida de emergencia justificada y proporcionada durante un período superior a catorce días, pero limitada a la duración de los riesgos para la salud pública relacionados claramente con la pandemia de COVID-19. A petición de cualquier Estado miembro implicado o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender dichas medidas si no cumplen los requisitos del artículo 21, apartado 1, o si son contrarias en cualquier modo al Derecho de la Unión. A este efecto, los Estados miembros están obligados a informar a la Comisión de los cambios en la duración y el alcance de sus medidas de urgencia.

1.3. Prolongación del período durante el cual los agentes de asistencia en tierra pueden operar en los aeropuertos de la Unión con arreglo a la Directiva 96/67/CE⁷

Para hacer frente a esta repentina reducción de actividad de una magnitud sin precedentes, y para ayudar a las empresas de asistencia en tierra a acceder a los recursos necesarios para cubrir sus costes fijos a corto plazo, los cuales, desde marzo de 2020, están resultando muy superiores a sus ingresos, algunos Estados miembros garantizan los préstamos que las empresas pueden solicitar a las organizaciones bancarias para restablecer una base de liquidez mínima.

Sin embargo, las garantías de préstamos bancarios concedidas a las empresas suponen el examen de una serie de criterios para evaluar la sostenibilidad de la empresa que solicita el préstamo. No obstante, algunas de las empresas que operan en el mercado de la asistencia en tierra, o una parte de las actividades de esas empresas, están, por su propia naturaleza, sujetas a un régimen de explotación que no garantiza la sostenibilidad, ya que son seleccionadas por un período máximo de siete años en aplicación del artículo 11, apartado 1, letra d), de la Directiva 96/67/CE.

Las quiebras serían perjudiciales para todo el sector (aeropuertos y compañías aéreas) ya que restringirían la competencia a corto y medio plazo y darían lugar a una interrupción de los servicios de asistencia en tierra, lo que podría afectar también a la recuperación. Por lo tanto, con el objetivo de dar la seguridad necesaria a los acreedores de las empresas de servicios en tierra para que concedan los préstamos que permitan a estas evitar una posible quiebra, en el Reglamento propuesto se dispone que, como excepción al artículo 11, apartado 1, letra d) de la Directiva 96/67/CE, puedan prorrogarse hasta el 31 de diciembre de 2021 los contratos de los agentes de asistencia seleccionados con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 11, apartado 1, de la Directiva 96/67/CE que expiren entre la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento y el 31 de diciembre de 2020. Esta prórroga debería proporcionar suficiente seguridad a los acreedores de las empresas de servicios de asistencia en tierra. Además, como consecuencia de la crisis, puede que los servicios de asistencia en tierra dejen

⁷ Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 15.10.1996, p. 36).

de ser rentables y que algunas entidades gestoras necesiten contratar estos servicios. Cabe recordar que en tales circunstancias se aplica la Directiva 2014/25/UE⁸.

1.4. Introducción de un procedimiento de urgencia para la selección de agentes de asistencia en tierra durante la crisis de la COVID-19

El artículo 11, apartado 1, letra e), de la Directiva 96/67/CE establece que si un agente de asistencia cesa en su actividad antes de que expire el período para el que ha sido seleccionado mediante una licitación celebrada de conformidad con dicho artículo, se procederá a su sustitución mediante el procedimiento contemplado en el artículo 11, apartado 1.

En circunstancias como la pandemia de COVID-19, es posible que quiebre alguno de los agentes de asistencia en tierra de un aeropuerto cuyo número de agentes esté limitado en virtud del artículo 6, apartado 2, y del artículo 9 de la Directiva 96/67/CE, y sea necesario remplazar rápidamente a dicho agente. El artículo 11, apartado 2, establece que la entidad gestora del aeropuerto puede prestar servicios de asistencia en tierra sin participar en una licitación. Sin embargo, esto solo puede abarcar el período de tiempo necesario para la organización de una nueva licitación, y es poco probable que los aeropuertos que no están prestando ya servicios de asistencia en tierra puedan prestarlos tan rápidamente. La misma limitación se aplica a la autoasistencia de las compañías aéreas que no tengan una presencia significativa en el aeropuerto en cuestión.

Por lo tanto, en el contexto de la pandemia de COVID-19 y no obstante lo dispuesto en la Directiva 96/67/CE, si uno o varios agentes de asistencia cesan en un aeropuerto durante el período de la pandemia de COVID-19 por razones directamente imputables al impacto de esta, las disposiciones temporales propuestas permiten a la entidad gestora del aeropuerto elegir directamente a un agente de asistencia en tierra sin tener que organizar un procedimiento de selección con arreglo al artículo 11, apartado 1, por un período máximo de seis meses.

Las modificaciones también prevén la posibilidad de que la Comisión prolongue los períodos en cuestión mediante un acto delegado, que puede adoptarse con arreglo a un procedimiento de urgencia.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

2.1. Base jurídica

La base jurídica de la presente iniciativa es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Esta disposición permite adoptar todas las disposiciones adecuadas en materia de transporte aéreo y ya sirvió de base para la adopción del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y de la Directiva 96/67/CE.

2.2. Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente por sí mismos los objetivos de la propuesta por los motivos que se exponen a continuación. Cuando se cumplen las condiciones contempladas en la segunda frase del artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, dicho Reglamento no permite a los Estados miembros mantener la licencia de explotación sin dejarla en suspenso, revocarla o emitir licencias temporales. Esta disposición se aplica independientemente de que se den circunstancias como la pandemia de COVID-19 e

⁸ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

incluso cuando los problemas de liquidez solo sean de carácter temporal. Por lo que se refiere a las restricciones de tráfico, el Reglamento permite medidas de una duración superior a catorce días únicamente al amparo de una autorización de la Comisión, para cada período en cuestión. La Directiva 96/67/CE no permite la sustitución de los agentes de asistencia en tierra fallidos mediante un procedimiento urgente ni la prolongación del período durante el que pueden operar los agentes de asistencia en tierra. Estos objetivos solo pueden lograrse mediante la introducción en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de nuevas disposiciones temporales que establezcan una excepción al artículo 11 de la Directiva 96/67/CE.

2.3. **Proporcionalidad**

La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo de paliar el impacto de la actual pandemia de COVID-19 a efectos del funcionamiento del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y de la Directiva 96/67/CE. Por lo tanto, la medida propuesta es proporcionada, en particular por lo que se refiere a la duración limitada de las medidas temporales propuestas.

2.4. **Elección del instrumento**

Para alcanzar su objetivo, el instrumento jurídico debe ser de aplicación directa y general. Por tanto, el instrumento jurídico más adecuado es un reglamento.

3. **RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

3.1. **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

Se trata de una medida urgente provocada por la propagación de la pandemia de COVID-19.

3.2. **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo una consulta formal con las partes interesadas. No obstante, tanto las autoridades de los Estados miembros como las partes interesadas han pedido a la Comisión que adopte una propuesta de medidas adecuadas en el marco del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y de la prestación de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión en el sentido de la Directiva 93/67/CE.

3.3. **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como se ha explicado, la urgencia de la situación no ha permitido recabar asesoramiento especializado. Sin embargo, la Comisión ha aprovechado la experiencia adquirida mediante sus contactos con los Estados miembros y las partes interesadas del sector de la aviación, que también incluían consultas con expertos.

3.4. **Evaluación de impacto**

Dada la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto.

3.5. **Derechos fundamentales**

No procede.

4. **REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

5.1. Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La medida no incluye ningún sistema específico de seguimiento o notificación; sin embargo, la Comisión debe estar obligada a seguir la evolución de la pandemia de COVID-19 y su impacto en el transporte aéreo y debe estar facultada para adoptar, en caso necesario, un acto delegado que prorrogue el período de aplicación de la medida.

5.2. Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

La propuesta consta de cuatro elementos:

- 1) mediante la inserción de los nuevos apartados 1 *bis*, 1 *ter* y 1 *quater* en el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, los Estados miembros podrán, para una evaluación llevada a cabo entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020, no dejar en suspenso o revocar una licencia de explotación a una compañía aérea, aunque ya no les conste que una compañía aérea comunitaria pueda cumplir sus obligaciones reales y potenciales durante un período de doce meses, siempre que no exista riesgo para la seguridad y que haya perspectivas realistas de reconstrucción financiera satisfactoria en un plazo de doce meses. Cuando esté debidamente justificado, la Comisión podrá prorrogar el plazo mediante un acto delegado, que podrá adoptarse mediante un procedimiento de urgencia.
- 2) Mediante la inserción del nuevo artículo 21 *bis* en el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, los Estados miembros podrán, en determinadas condiciones, rechazar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico si esta medida es necesaria para contener la pandemia de COVID-19 durante el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020. Cuando esté debidamente justificado, la Comisión podrá prorrogar este plazo mediante un acto delegado, que podrá adoptarse mediante un procedimiento de urgencia.
- 3) El nuevo artículo 24 *bis*, que constituye el nuevo capítulo IV *bis* del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, permite a las entidades gestoras de los aeropuertos prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2021 los contratos de los agentes de asistencia en tierra, no obstante lo dispuesto en la Directiva 96/67/CE. Les permite asimismo elegir directamente un servicio de asistencia en tierra por un período máximo de seis meses. Cuando esté debidamente justificado, la Comisión podrá prorrogar este plazo mediante un acto delegado, que podrá adoptarse mediante un procedimiento de urgencia. Este cambio en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 se refleja en la modificación del artículo 1, apartado 1.
- 4) Los nuevos artículos 25 *bis* y 25 *ter* del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 establecen el procedimiento para la adopción de los actos delegados a que se refieren el artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, propuestos de ese mismo Reglamento.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de 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,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 ha provocado una fuerte caída del tráfico aéreo como consecuencia de la reducción significativa de la demanda y la adopción de medidas directas, como el cierre de fronteras y la prohibición del tráfico aéreo, adoptadas por los Estados miembros y terceros países con objeto de contener dicha pandemia.
- (2) Las cifras publicadas por el Gestor de Red de la UE de la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) indican un desplome del tráfico aéreo de alrededor del 90 % para la región europea a finales de marzo de 2020 en comparación con marzo de 2019. Las compañías aéreas informan de una gran disminución de las reservas y están cancelando vuelos en los períodos de programación del invierno de 2019-2020 y del verano de 2020 como consecuencia de la pandemia. Esta caída repentina de la demanda y el ritmo sin precedentes de las cancelaciones han generado para las compañías aéreas graves problemas de liquidez que están directamente relacionados con la pandemia de COVID-19.
- (3) Las compañías aéreas de la Unión, cuya situación financiera era saneada antes de la pandemia de COVID-19, se enfrentan a problemas de liquidez que podrían dar lugar a la suspensión o la revocación de su licencia de explotación, o a la sustitución de esta por una licencia temporal sin necesidad económica estructural. La concesión de una licencia temporal con arreglo al artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE)

⁹ DO C de , p. .

¹⁰ DO C de , p. .

n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ podría enviar una señal negativa al mercado sobre la capacidad de supervivencia de una compañía aérea, lo que, a su vez, agravaría los hipotéticos problemas económicos de esta. Por consiguiente, sobre la base de la evaluación realizada durante el período comprendido entre el mes de marzo y el 31 de diciembre de 2020, es adecuado que la licencia de explotación de esos operadores no se suspenda ni se revoque, siempre que no exista riesgo para la seguridad y que haya expectativas realistas de reconstrucción financiera satisfactoria en un plazo de doce meses. Al final de este período de doce meses, la compañía aérea de la Unión debe someterse al procedimiento establecido en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008. Debe entenderse que la obligación establecida en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 de informar a la Comisión se aplica también a las decisiones de no suspender o revocar la licencia de explotación.

- (4) Además de las medidas de urgencia que podrían aplicarse en caso de problemas repentinos de corta duración, derivados de circunstancias imprevisibles e inevitables, de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, los Estados miembros deben poder rechazar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico para hacer frente a los problemas derivados de la pandemia de COVID-19, que tal vez sean de larga duración. Dichas medidas de urgencia adoptadas en el contexto de la pandemia de COVID-19 deben ajustarse a los principios de proporcionalidad y transparencia y estar basadas en criterios objetivos y no discriminatorios aplicables de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.
- (5) En los aeropuertos donde el número de agentes de asistencia en tierra esté limitado de conformidad con el artículo 6, apartado 2, y el artículo 9 de la Directiva 96/67/CE del Consejo¹², tales agentes pueden ser seleccionados por un período máximo de siete años. Por esta razón, los agentes cuyo período esté llegando a su fin pueden tener dificultades para acceder a financiación. Así pues, procedería prorrogar este período.
- (6) Como resultado de la pandemia de COVID-19, en los aeropuertos donde el número de agentes de asistencia en tierra esté limitado, tal vez uno o varios agentes dejen de prestar sus servicios en un aeropuerto determinado antes de que se pueda seleccionar un nuevo agente de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 11, apartado 1, de la Directiva 96/67/CE. En tales circunstancias, es adecuado que la entidad gestora del aeropuerto pueda optar por elegir directamente a un agente de asistencia en tierra para que preste esos servicios durante un período máximo de seis meses. Cuando la entidad gestora del aeropuerto necesite contratar servicios de asistencia en tierra como resultado de la pandemia de COVID-19 y sea una entidad adjudicadora en el sentido del artículo 4 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹³, debe cumplir lo dispuesto en dicha Directiva.
- (7) Resulta difícil predecir la evolución futura de la pandemia de COVID-19 y su impacto en el sector del transporte aéreo. La Comisión debe analizar continuamente el impacto

¹¹ 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 Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 15.10.1996, p. 36).

¹³ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo y la Unión debe estar en condiciones de prorrogar sin demora indebida el período de aplicación de las medidas previstas en el presente Reglamento en caso de que persistan las condiciones adversas.

- (8) Con el fin de prorrogar, cuando sea necesario y esté justificado, el período durante el cual las autoridades competentes para la concesión de licencias pueden decidir no suspender o revocar las licencias de explotación, el período durante el cual los Estados miembros pueden rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico, y el período durante el cual pueden prorrogarse los contratos de los agentes de asistencia en tierra y durante el cual la entidad gestora de un aeropuerto puede elegir directamente a un agente de asistencia en tierra, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con objeto de modificar el Reglamento (CE) n.º 1008/2008. 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 sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. 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.
- (9) Habida cuenta de la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales que justifican las medidas propuestas, y más concretamente la de adoptar las medidas necesarias con rapidez para abordar los problemas graves e inmediatos a los que se enfrenta el sector, conviene 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, 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.
- (10) El brote imprevisible y repentino de la pandemia de COVID-19 y los procedimientos legislativos pertinentes necesarios para adoptar las medidas correspondientes hicieron imposible la adopción de dichas medidas a tiempo. Por este motivo, las disposiciones del presente Reglamento deben abarcar también el período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de estas disposiciones, este enfoque no debe dar lugar a una violación de la confianza legítima de las personas afectadas.
- (11) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 en consecuencia.
- (12) Habida cuenta de la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales que justifican las medidas establecidas, procede prever la entrada en vigor inmediata del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 queda modificado como sigue:

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

«1. El presente Reglamento regula la concesión de licencias a compañías aéreas comunitarias, el derecho de las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios aéreos intracomunitarios y la fijación de precios de los servicios aéreos intracomunitarios. Establece asimismo normas temporales sobre la prestación de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión.».

2) En el artículo 9, se insertan los apartados 1 *bis*, 1 *ter* y 1 *quater* siguientes:

«1 *bis*. Sobre la base de las evaluaciones contempladas en el apartado 1, realizadas entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020, las autoridades competentes para la concesión de licencias podrán decidir, antes de que finalice dicho período, no dejar en suspenso ni revocar la licencia de explotación de la compañía aérea de la Unión, siempre que no exista riesgo para la seguridad y que haya expectativas realistas de reconstrucción financiera satisfactoria en los doce meses siguientes. Al final del período de doce meses, revisarán los resultados de la compañía aérea de la Unión en cuestión y decidirán si procede dejar en suspenso o revocar la licencia de explotación y conceder una licencia temporal sobre la base del apartado 1.

1 *ter*. Cuando la Comisión, con arreglo a los datos publicados por Eurocontrol, considere que persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo en comparación con el nivel del período correspondiente del año anterior, y que es probable que persista en el futuro, y considere también, con arreglo a los mejores datos científicos disponibles, que esta situación es consecuencia del impacto de la pandemia de COVID-19, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020 contemplado en el apartado 1 *bis*.

1 *quater*. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios establecidos en el apartado 1 *ter*. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis sobre este asunto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. Cuando se cumplan los criterios contemplados en el apartado 1 *ter*, la Comisión adoptará el acto delegado previsto en ese mismo apartado 1 *ter*, a la mayor brevedad posible.

1 *quinquies*. Cuando así lo requieran razones imperiosas de urgencia, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*».

3) Se inserta el artículo 21 *bis* siguiente:

«Artículo 21 *bis*

Medidas de urgencia vinculadas a la pandemia de COVID-19

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 21, durante el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020, los Estados miembros podrán rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico, sin el acuerdo de la Comisión contemplado en el artículo 21, apartado 1, si tales medidas son necesarias para enfrentarse con la pandemia de COVID-19. Dichas medidas se ajustarán a los principios de proporcionalidad y transparencia y estarán basadas en criterios objetivos y no discriminatorios.
2. El Estado miembro informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de dichas medidas y de su duración, justificándolas debidamente. Si el Estado miembro modifica, suspende o retira dichas medidas después de la entrada en

vigor del presente Reglamento, informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

3. A petición de cualquiera de los demás Estados miembros implicados o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender las medidas contempladas en el apartado 2 si no cumplen los requisitos mencionados en el apartado 1 o si son contrarias en cualquier modo al Derecho de la Unión.
4. Si la Comisión, sobre la base de los mejores conocimientos, pruebas y datos científicos que confirmen la persistencia de la pandemia de COVID-19, considera probable que sean necesarias restricciones, limitaciones o condiciones impuestas al ejercicio de los derechos de tráfico por los Estados miembros una vez transcurrido el período contemplado en el apartado 1, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar dicho período en consecuencia.
5. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios mencionados en el apartado 4. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis sobre este asunto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado contemplado en el apartado 4 a la mayor brevedad posible.
6. Cuando así lo requieran razones imperiosas de urgencia, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.».
- 4) Se insertan el capítulo IV *bis* y el artículo 24 *bis* siguientes:

«CAPÍTULO IV *bis*

NORMAS TEMPORALES SOBRE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

Artículo 24 bis

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, letra d), de la Directiva 96/67/CE, la entidad gestora de un aeropuerto podrá prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2021 los contratos de los agentes de asistencia en tierra seleccionados sobre la base del procedimiento establecido en el artículo 11, apartado 1, de esa misma Directiva, que expiren entre el [insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y el 31 de diciembre de 2020.
2. No obstante lo dispuesto en el artículo 11, letra e), de la Directiva 96/67/CE, y sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2014/25/UE, para el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020, si un agente de asistencia en tierra cesa en su actividad antes de que expire el período para el que ha sido seleccionado, la entidad gestora del aeropuerto podrá elegir directamente un agente de asistencia en tierra para que preste esos servicios durante un período máximo de seis meses, o hasta el 31 de diciembre de 2020, si este último período es más largo.
3. Cuando la Comisión, con arreglo a los datos publicados por Eurocontrol, considere que persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo en comparación con el nivel del período correspondiente del año anterior, y que es probable que persista en el futuro, que esta situación es consecuencia del impacto de la pandemia de COVID-19, y que provoca la interrupción de los servicios de asistencia en tierra o dificultades de acceso a la financiación para los agentes de asistencia en tierra de aeropuertos de la

Unión, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar en consecuencia los períodos contemplados en los apartados 1 y 2.

4. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios establecidos en el apartado 3. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis sobre este asunto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado contemplado en el apartado 3 a la mayor brevedad posible.
5. Cuando así lo requieran razones imperiosas de urgencia, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.
6. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación utilizando los criterios establecidos en el apartado 3. Basándose en la información de que disponga, presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de síntesis sobre este asunto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado contemplado en el apartado 3.
7. Cuando así lo requieran razones imperiosas de urgencia, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo de la Unión, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 4.».
- 5) Se insertan los artículos 25 *bis* y 25 *ter* siguientes:

*«Artículo 25 bis
Ejercicio de la delegación*

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el presente artículo se otorgan a la Comisión por un período de un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del presente artículo entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes

del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 25 ter

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.
2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 25 *bis*. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.».

Artículo 2

Entrada en vigor

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
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta