

I

*(Actos legislativos)***REGLAMENTOS****REGLAMENTO (UE) 2020/696 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 25 de mayo de 2020****por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 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,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽¹⁾,

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 de transporte y la adopción por los Estados miembros y terceros países de medidas directas, como el cierre de fronteras y la prohibición del tráfico aéreo, con objeto de contener la pandemia.
- (2) Las cifras publicadas por Eurocontrol, que es el gestor de la red para las funciones de la red de tráfico aéreo del cielo único europeo, 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 como consecuencia de la pandemia de COVID-19 y están cancelando vuelos en los períodos de programación del invierno de 2019-2020 y del verano de 2020. La caída repentina de la demanda y el ritmo sin precedentes de las cancelaciones han provocado para las compañías aéreas graves problemas de liquidez. Estos problemas de liquidez 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 sus licencias de explotación o a la sustitución de estas por licencias temporales, sin que exista una necesidad económica estructural de que esto suceda. La concesión de una licencia temporal con arreglo al artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ podría enviar una señal negativa al mercado sobre la capacidad de supervivencia de una compañía aérea, lo que, a su vez, agravaría cualquier problema financiero que, en otra situación, sería transitorio. Por consiguiente, sobre la base de la evaluación efectuada en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, es adecuado, siempre que no plantee

⁽¹⁾ Posición del Parlamento Europeo de 15 de mayo de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 25 de mayo de 2020.

⁽²⁾ 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).

riesgos de seguridad y que existan perspectivas realistas de saneamiento financiero satisfactorio en un plazo de doce meses, que las licencias de explotación de esas compañías aéreas no se suspendan ni revoken. Al final de este período de doce meses, las compañías aéreas de la Unión deben estar sujetas 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 debe aplicarse 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 Consejo ⁽³⁾, tales agentes pueden ser seleccionados por un período máximo de siete años. Por consiguiente, los agentes cuyo período esté llegando a su fin pueden tener dificultades para obtener financiación. Así pues, procedería prorrogar ese período máximo.
- (6) Como consecuencia de la pandemia de COVID-19, en los aeropuertos donde el número de agentes de asistencia en tierra esté limitado, tal vez uno o más agentes dejen de prestar sus servicios en un aeropuerto determinado antes de que se pueda seleccionar a 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 elegir directamente a un agente de asistencia en tierra para que preste los servicios durante un período máximo de seis meses. Debe recordarse que cuando la entidad gestora del aeropuerto necesite contratar servicios de asistencia en tierra como consecuencia 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 Consejo ⁽⁴⁾, es de aplicación dicha Directiva.
- (7) Para efectuar un saneamiento financiero satisfactorio debe utilizarse un plan destinado a prevenir los despidos y que garantice que el saneamiento financiero no perjudicará los derechos de los trabajadores. La prórroga de las autorizaciones de los agentes de asistencia en tierra debe tener por finalidad el mantenimiento de los puestos de trabajo y de los derechos de los trabajadores.
- (8) 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 de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo y, si las condiciones adversas persisten, la Unión debe estar preparada para prorrogar sin dilaciones indebidas el período de aplicación de las medidas previstas en el presente Reglamento.
- (9) A 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 con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) por lo que respecta a 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽⁵⁾. 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.

⁽³⁾ 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 25.10.1996, p. 36).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (10) Teniendo en cuenta la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales causadas por la pandemia de COVID-19 que justifican las medidas propuestas, y más concretamente con el fin 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 Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea (TUE), al TFUE y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (11) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, modificar el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 en vista de la pandemia de COVID-19, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones o efectos, 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.
- (12) El brote imprevisible y repentino de COVID-19 y los procedimientos legislativos necesarios para la adopción de las medidas correspondientes hicieron imposible la adopción de dichas medidas a tiempo. Por este motivo, el ámbito temporal de las disposiciones del presente Reglamento debe abarcar también un período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de estas disposiciones, este enfoque no debe dar lugar a una vulneración de la confianza legítima de los interesados.
- (13) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 en consecuencia.
- (14) Habida cuenta de la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales que justifican las medidas establecidas, el presente Reglamento debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n.º 1008/2008 se modifica 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 siguientes:

«1 bis. Basándose en las evaluaciones del apartado 1 que se realicen entre el 1 de marzo de 2020 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 y cuando no se planteen riesgos de seguridad y existan perspectivas realistas de saneamiento financiero satisfactorio en los doce meses siguientes. Al final del período de doce meses, revisarán los resultados de dicha compañía aérea de la Unión y decidirán si suspender o revocar la licencia de explotación y conceder una licencia temporal sobre la base del apartado 1.

1 ter. 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 persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo en comparación con el nivel del período correspondiente en 2019, y que es probable que persista en el futuro, y también considere que, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles (como, por ejemplo, datos procedentes del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades), 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 presente Reglamento prorrogando en consecuencia el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 indicado en el apartado 1 bis del presente artículo.

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 a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. Cuando se cumplan los criterios a que se refiere el apartado 1 ter, la Comisión adoptará el acto delegado previsto en el apartado 1 ter a la mayor brevedad posible.

1 *quinquies*. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de 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 de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*».

3) Se inserta el artículo 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 de 2020 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 mencionado en el artículo 21, apartado 1, si tales medidas son necesarias para enfrentarse a 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 de que se trate informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de las medidas a que se refiere el apartado 1 y de su duración, y les proporcionará una motivación adecuada que justifique la necesidad de esas medidas. 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 cualquier otro Estado o Estados miembros implicados, o por iniciativa propia, la Comisión podrá suspender las medidas a que se refiere el apartado 2 si no cumplen los requisitos recogidos en el apartado 1 o si son contrarias en cualquier modo al Derecho de la Unión.

4. Cuando, sobre la base de los mejores conocimientos, como por ejemplo los datos procedentes del Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades, pruebas y datos científicos que confirmen la persistencia de la pandemia de COVID-19, la Comisión considere probable que sea necesario rehusar, limitar o imponer condiciones al ejercicio de derechos de tráfico por los Estados miembros una vez transcurrido el período indicado en el apartado 1 del presente artículo, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 25 *bis* para modificar el presente Reglamento prorrogando 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 a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado a que se refiere el apartado 4 a la mayor brevedad posible.

6. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de 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 de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*».

4) Se inserta el capítulo siguiente:

«CAPÍTULO IV *bis*

NORMAS TEMPORALES SOBRE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

Artículo 24 *bis*

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, letra d), de la Directiva 96/67/CE del Consejo (*), se podrán prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2022 los contratos o las autorizaciones 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 28 de mayo de 2020 y el 31 de diciembre de 2021.

2. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, letra e), de la Directiva 96/67/CE, en el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 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 haya sido seleccionado, la entidad gestora del aeropuerto o la autoridad competente del Estado miembro podrá elegir directamente un agente de asistencia en tierra para que preste los 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, sobre la base de los datos publicados por Eurocontrol, la Comisión considere que persiste la reducción del nivel de tráfico aéreo, en comparación con el nivel del período correspondiente de 2019, 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 el presente Reglamento prorrogando en consecuencia los períodos a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

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 a este respecto a más tardar el 15 de noviembre de 2020. En caso necesario, la Comisión adoptará el acto delegado previsto en el apartado 3 a la mayor brevedad posible.

5. Cuando, en caso de un impacto prolongado de la pandemia de 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 de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 25 *ter*.

(*) 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 25.10.1996, p. 36).».

5) Se insertan los artículos 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 artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de un año a partir del 28 de mayo de 2020.

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 ella. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

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 artículo 9, apartado 1 *ter*, el artículo 21 *bis*, apartado 4, y el artículo 24 *bis*, apartado 3, 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 25 de mayo de 2020.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

D.M. SASSOLI

Por el Consejo

La Presidenta

A. METELKO-ZGOMBIĆ
