



CORTES GENERALES

INFORME 13/2021 DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA, DE 16 DE MARZO DE 2021, SOBRE LA APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD POR LA PROPUESTA DE 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 AL ALIVIO TEMPORAL DE LAS NORMAS DE UTILIZACIÓN DE LAS FRANJAS HORARIAS EN LOS AEROPUERTOS COMUNITARIOS DEBIDO A LA PANDEMIA DE COVID-19 (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2020) 818 FINAL] [2020/0358 (COD)] {SWD (2020) 341 FINAL}.

ANTECEDENTES

A. El Protocolo sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, anejo al Tratado de Lisboa de 2007, en vigor desde el 1 de diciembre de 2009, ha establecido un procedimiento de control por los Parlamentos nacionales del cumplimiento del principio de subsidiariedad por las iniciativas legislativas europeas. Dicho Protocolo ha sido desarrollado en España por la Ley 24/2009, de 22 de diciembre, de modificación de la Ley 8/1994, de 19 de mayo. En particular, los nuevos artículos 3 j), 5 y 6 de la Ley 8/1994 constituyen el fundamento jurídico de este informe.

B. La Propuesta de 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 al alivio temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos comunitarios debido a la pandemia de COVID-19, ha sido aprobada por la Comisión Europea y remitida a los Parlamentos nacionales, los cuales disponen de un plazo de ocho semanas para verificar el control de subsidiariedad de la iniciativa, plazo que concluye el 17 de marzo de 2021.

C. La Mesa y los Portavoces de la Comisión Mixta para la Unión Europea, el 2 de febrero de 2021, adoptaron el acuerdo de proceder a realizar el examen de la iniciativa legislativa europea indicada, designando como ponente a la Senadora D.ª M.ª Teresa Ruiz-Sillero Bernal (SGPP), y solicitando al Gobierno el informe previsto en el artículo 3 j) de la Ley 8/1994.

D. Se ha recibido informe del Gobierno en el que se manifiesta la conformidad de la iniciativa con el principio de subsidiariedad. Asimismo se han recibido informes de la Asamblea de Extremadura, del Parlamento de Cantabria y del Parlamento de La Rioja comunicando el archivo de expediente o la no emisión de dictamen motivado.

E. La Comisión Mixta para la Unión Europea, en su sesión celebrada el 16 de marzo de 2021, aprobó el presente



CORTES GENERALES

INFORME

1.- El artículo 5.1 del Tratado de la Unión Europea señala que *“el ejercicio de las competencias de la Unión se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad”*. De acuerdo con el artículo 5.3 del mismo Tratado, *“en virtud del principio de subsidiariedad la Unión intervendrá sólo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional y local, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la Unión”*.

2.- La Propuesta legislativa analizada se basa en el artículo 100.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que establece lo siguiente:

“Artículo 100

2. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea. Se pronunciarán previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones.”

3.- El «Reglamento sobre franjas horarias» de la CEE n.º 95/931, establece las normas para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión. Su artículo 10 establece la norma «se usa o se pierde», en virtud de la cual las compañías aéreas deben utilizar al menos el 80 % de las franjas horarias que se les hayan asignado durante un período de programación determinado (verano o invierno) a fin de mantener la precedencia sobre la misma serie de franjas horarias para el siguiente período de programación equivalente, los llamados derechos «adquiridos» o «históricos».

Debido a la disminución de la demanda de transporte de pasajeros provocada por la pandemia de COVID-19, las compañías aéreas han introducido cambios importantes en sus horarios desde el 1 de marzo de 2020, lo que ha dado lugar a que la tasa de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos coordinados se sitúe muy por debajo del umbral del 80 % impuesto. Para hacer frente a esta situación, la Unión Europea adoptó una modificación del Reglamento sobre franjas horarias a fin de permitir la exención de la aplicación de la norma «se usa o se pierde» hasta el final de la temporada de programación de invierno, a saber, el 27 de marzo de 2021. Tal como se preveía, la caída de la demanda de transporte de pasajeros ha persistido y no hay indicios de que, en la temporada de verano de 2021, la demanda vaya a volver a acercarse en absoluto al nivel de los últimos años.



CORTES GENERALES

Hay que tener en cuenta que el objetivo de la norma «se usa o se pierde» es garantizar el uso más eficiente de la capacidad aeroportuaria en beneficio de los pasajeros y la conectividad. La exención ha supuesto un alivio para las compañías aéreas durante la actual falta de demanda sin precedentes evitando, al mismo tiempo, el impacto medioambiental negativo de vuelos vacíos o prácticamente vacíos operados con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes.

Por consiguiente, la propuesta de modificación del citado Reglamento supondría que, a partir del inicio del período de programación de verano de 2021, período comprendido entre el 28 de marzo y el 30 de octubre de 2021, se vuelvan a aplicar los requisitos de utilización de las franjas horarias, pero que la tasa se fije en 40/60 en lugar de 80/20. Es decir, las compañías aéreas estarían obligadas a utilizar el 40 % de una serie determinada de franjas horarias con el fin de mantener la prioridad sobre esa serie determinada de franjas horarias utilizadas. Además, la modificación conferiría a la Comisión poderes delegados para prorrogar el alivio de las normas de utilización de las franjas horarias más allá de la temporada de verano de 2021. Por supuesto, la norma «se usa o se pierde» también se seguiría aplicando en caso de intercambios de franjas horarias acompañado de cualquier compensación financiera o de otro tipo.

Conviene resaltar que esta modificación reglamentaria propuesta también es coherente con la política climática de la Unión, ya que priva a las compañías aéreas del incentivo de operar vuelos vacíos o prácticamente vacíos con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y solo puede ser alcanzado por la Unión mediante la modificación del Reglamento sobre franjas horarias.

CONCLUSIÓN

Por los motivos expuestos, la Comisión Mixta para la Unión Europea entiende que la Propuesta de 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 al alivio temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos comunitarios debido a la pandemia de COVID-19, es conforme al principio de subsidiariedad establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.