

**P7\_TA(2012)0495**

## **Asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea \*\*\*I**

**Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 12 de diciembre de 2012, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea (versión refundida) (COM(2011)0827 – C7-0458/2011 – 2011/0391(COD))**

**(Procedimiento legislativo ordinario – refundición)**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2011)0827),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0458/2011),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 28 de marzo de 2012<sup>1</sup>,
  - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 18 de julio de 2012<sup>2</sup>,
  - Visto el Acuerdo interinstitucional, de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos<sup>3</sup>,
  - Vista la carta dirigida el 9 de mayo de 2012 por la Comisión de Asuntos Jurídicos a la Comisión de Transportes y Turismo, de conformidad con el artículo 87, apartado 3, de su Reglamento,
  - Vistos los artículos 87 y 55 de su Reglamento,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0379/2012),
- A. Considerando que, según el grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, la propuesta en cuestión no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los actos existentes, la propuesta se limita a una codificación pura y simple de estos, sin modificaciones sustanciales;

---

<sup>1</sup> DO C 181 de 21.6.2012, p. 173.

<sup>2</sup> DO C 277 de 13.9.2012, p. 110.

<sup>3</sup> DO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación, teniendo en cuenta las recomendaciones del grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión;
2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

**P7\_TC1-COD(2011)0391**

**Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 12 de diciembre de 2012 con vistas a la adopción del Reglamento (UE) nº .../2013 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea (Refundición)**

**(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 el 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<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario<sup>3</sup>,

Considerando lo siguiente:

---

<sup>1</sup> DO C 181 de 21.6.2012, p. 173

<sup>2</sup> DO C 277 de 13.9.2012, p. 110.

<sup>3</sup> Posición del Parlamento Europeo de 12 de diciembre de 2012.

- (1) El Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios<sup>1</sup>, ha sido modificado de forma sustancial en varias ocasiones<sup>2</sup>. Debiéndose llevar a cabo nuevas modificaciones, conviene, en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición de dicho Reglamento.
- (2) El Reglamento (CEE) nº 95/93 ha aportado una contribución decisiva a la realización del mercado interior de la aviación y al desarrollo de las relaciones entre la Unión Europea, sus Estados miembros y terceros países, ya que ha garantizado el acceso a los aeropuertos saturados de la Unión con arreglo a normas imparciales, transparentes y no discriminatorias.
- (3) Sin embargo, existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transporte aéreo europeo y la disponibilidad de determinadas infraestructuras aeroportuarias para hacer frente a la demanda y, por consiguiente, existe un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Unión.

---

<sup>1</sup> DO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

<sup>2</sup> Véase el anexo I.

- (4) El sistema de asignación de franjas horarias instituido en 1993 no garantiza una asignación y utilización óptimas de las franjas y, por ende, de la capacidad aeroportuaria. En un contexto de congestión aeroportuaria creciente y de desarrollo limitado de nuevas infraestructuras aeroportuarias importantes, las franjas horarias constituyen un recurso de gran valor. El acceso a estos recursos es de importancia vital para la prestación de servicios de transporte aéreo y para el mantenimiento de una competencia efectiva. Teniendo esto en cuenta, la asignación y utilización de franjas horarias puede hacerse más eficaz introduciendo mecanismos de ~~mercado~~ ***intercambio de franjas***, garantizando que las franjas no utilizadas se pongan a disposición de los operadores interesados lo antes posible y de manera transparente y reforzando los principios de base del sistema, tanto en la asignación como en la gestión y la utilización de las franjas horarias. ~~Al mismo tiempo, y aunque las franjas históricas responden a la necesidad de estabilidad de horarios de las líneas aéreas, en la futura evaluación de la aplicación del presente Reglamento podría concebirse la introducción gradual de otros mecanismos de mercado tales como la retirada de franjas horarias y la subasta de las mismas~~ ***Además es importante mantener el acceso a los aeropuertos principales desde los aeropuertos regionales, cuando dichas rutas resulten esenciales para la economía de la región en cuestión. Por ello, debe seguir ponderándose el afán de asignar las franjas horarias de forma eficiente frente a la necesidad de proteger los beneficios externos de los servicios de transporte aéreo y, en particular, el valor que estos generan para las regiones europeas. [Enm. 1]***

- (5) Procede, por tanto, modificar el sistema de asignación de las franjas horarias en los aeropuertos de la Unión.
- (5 bis) *La doctrina y la jurisprudencia no han avanzado lo suficiente para elaborar una definición jurídica exhaustiva del concepto de «franja horaria». De ahora en adelante, procede partir del supuesto de que el uso de franjas horarias en interés público — lo que no puede por consiguiente interpretarse en el sentido estricto de bien público — puede servir de criterio orientativo para una futura definición jurídica de dicho concepto. Resulta apropiado, por lo tanto, formular una definición de franja horaria que determine que esta puede ser objeto de Derecho y que regule su concesión. [Enm. 79]*
- (6) La asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados ~~debería~~ *debe* continuar basándose en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias. [Enm. 2]

- (7) El actual sistema de asignación de franjas horarias debe ser adaptado al desarrollo de los mecanismos de mercado utilizados en algunos aeropuertos para transferir o intercambiar dichas franjas. En su Comunicación de 30 de abril de 2008, relativa a la aplicación del Reglamento (CEE) nº 95/93, la Comisión se comprometió a presentar las propuestas oportunas si, por razones relativas a la competencia o a otros aspectos, resultara necesario revisar la legislación vigente.
- (8) La experiencia demuestra que el comercio secundario de franjas horarias, es decir, el intercambio de franjas mediante compensación monetaria o de otro tipo, no redundaría en beneficio de un marco legislativo uniforme y coherente, garante de la transparencia y la defensa de la competencia. Es necesario, por lo tanto, regular el comercio secundario de franjas horarias en la Unión Europea.
- (9) La transparencia informativa es un elemento esencial para garantizar la objetividad del procedimiento de asignación de franjas horarias. Es necesario reforzar esta transparencia y tener en cuenta los progresos tecnológicos.

- (10) Debe haber también disposiciones que autoricen la entrada de nuevos participantes en el mercado de la Unión. La experiencia demuestra que la actual definición de «nuevo entrante» no ha conseguido fomentar plenamente la competencia y que debe ser convenientemente modificada. Por otro lado, es necesario luchar contra los abusos y limitar la posibilidad de que un operador acceda a la consideración de nuevo entrante si, de forma conjunta con su empresa matriz, sus propias filiales o las filiales de su empresa matriz, cuenta con más de un 10% del número total de franjas horarias asignadas por un aeropuerto en un día dado. Del mismo modo, una compañía aérea no debería ser considerada nuevo entrante si, con el fin de volver a ser reconocida como tal, ha transferido franjas horarias obtenidas merced a dicha consideración.
- ~~(11) Es conveniente suprimir la prioridad reconocida a una compañía aérea que solicita la concesión de una serie de franjas horarias en un aeropuerto para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escalas entre ese aeropuerto y un aeropuerto regional, si dicha situación está ya cubierta por la prioridad reconocida a una compañía aérea que ha solicitado la concesión de una serie de franjas horarias para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escala entre dos aeropuertos de la Unión. [Enm. 3]~~

(12) ~~Conviene~~ **Es preciso** igualmente evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia.  
[Enm. 4]

*(12 bis) El transporte aéreo discrecional contribuye a la cohesión y competitividad regionales. En caso de que las compañías aéreas hayan recurrido de forma regular a franjas horarias para este tipo de transporte en un aeropuerto comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, incluso aunque dichas franjas no impliquen siempre las mismas rutas, debe concederse prioridad a las solicitudes orientadas a un uso continuado de dichas franjas. [Enm. 5]*

- (13) Los progresos realizados en la consecución del cielo único europeo tienen un impacto importante en el proceso de asignación de franjas horarias. Tanto la imposición de pautas de rendimiento, en virtud de las cuales los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y los usuarios del espacio aéreo se ajustan a normas de vigilancia y mejora del rendimiento, como la función de gestión de la red, basada en el establecimiento de una red europea de rutas y en la gestión central del tráfico europeo, imponen la actualización de las normas de asignación de las franjas. Se hace necesario, por lo tanto, crear un marco adecuado que permita la intervención del gestor de la red, del organismo de evaluación del funcionamiento y de las autoridades nacionales de supervisión en el procedimiento de fijación de la capacidad aeroportuaria y de los parámetros de coordinación. ~~Debe crearse además una nueva categoría de aeropuerto, el aeropuerto de interés para la red, que permitiría una reacción más eficaz de ésta en situaciones de crisis.~~ [Enm. 80]
- (14) Con el fin de ~~utilizar mejor~~ *optimizar* la capacidad aeroportuaria y ~~mejorar la puntualidad~~ *disponible* de los ~~vuelos~~ *aeropuertos*, es necesario ~~procurar una mayor~~ *establecer procedimientos encaminados a mejorar la* concordancia entre los planes de vuelo y las franjas horarias. [Enm. 7]

- (15) El Estado miembro responsable del aeropuerto con facilitación de horarios o coordinado debe velar por que se nombre a un facilitador de horarios o un coordinador cuya imparcialidad esté fuera de duda. A tal fin, debe reforzarse el papel de los coordinadores *y de los facilitadores de horarios*. Es conveniente tener presente la independencia jurídica, organizativa, decisoria y financiera del coordinador frente a todas las partes interesadas, al Estado miembro y a los órganos que dependen de él. Con el fin de evitar que la actividad del coordinador *y del facilitador de horarios* se vea afectada por una falta de recursos humanos, técnicos, financieros o de asesoramiento, el Estado miembro debe velar por que el coordinador disponga de recursos que le permitan el desarrollo de sus actividades. **[Enm. 8]**
- (16) Es conveniente imponer nuevas obligaciones a las compañías aéreas en lo relativo a la transmisión de información al coordinador *y al facilitador de horarios*. Deben establecerse sanciones suplementarias en caso de omisión de información o de transmisión de información falsa o engañosa. En el caso de los *demás* aeropuertos ~~de interés para la red~~ *sin designación específica*, es procedente que las compañías aéreas estén obligadas a comunicar intenciones de vuelo o cualquier otra información pertinente que solicite el coordinador o el facilitador de horarios. **[Enm. 9]**

- (17) Conviene que la Unión facilite la cooperación entre los coordinadores y los facilitadores de horarios al objeto de permitirles intercambiar buenas prácticas y llegar, en su momento, a la creación de un coordinador ~~europ~~ *único a escala europea, teniendo en cuenta los progresos alcanzados en el establecimiento del cielo único europeo.* [Enm.10]
- (18) Puede ser conveniente designar a un aeropuerto como coordinado siempre que se respeten los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación en las condiciones fijadas en el presente Reglamento.
- (19) El Estado miembro responsable de un aeropuerto es el que debe tomar, basándose en criterios objetivos, la decisión de coordinar dicho aeropuerto. A la vista de los progresos realizados en la puesta en práctica del cielo único europeo, *en la realización de los bloques de espacio aéreo funcionales* y en la función de gestor de la red, es conveniente buscar una concordancia entre los métodos de evaluación de la capacidad aeroportuaria con el fin de garantizar un mejor funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo. [Enm. 11]

- (20) Es necesario instaurar un procedimiento por el cual un Estado miembro pueda modificar la designación de un aeropuerto como coordinado o con facilitación de horarios para transformarlo, respectivamente, en aeropuerto con facilitación de horarios o sin consideración particular.
- (21) El período de validez de una serie de franjas horarias debe limitarse al período de programación de horarios para el que se hubiera concedido la serie. El reconocimiento de prioridades a la hora de asignar una serie de franjas horarias debe surgir, ~~incluso si son históricas,~~ *exclusivamente* de la concesión o confirmación efectuadas por el coordinador. ***La prioridad relativa a la concesión de una serie de franjas horarias históricas debe ser concedida por el coordinador basándose en el correcto uso previo.***
- [Enm. 81]**
- (22) Es necesario mantener disposiciones especiales, en circunstancias limitadas, para el mantenimiento de servicios aéreos internos adecuados en las regiones del Estado miembro o Estados miembros de que se trate cuando se haya impuesto una obligación de servicio público.

*(22 bis) La entrada en vigor del presente Reglamento no debe afectar a las conexiones entre los aeropuertos regionales y los grandes aeropuertos principales. Sería útil, por tanto, prever medidas adecuadas para garantizar la conexión de las regiones periféricas, las ultraperiféricas y las insulares con los grandes aeropuertos principales europeos y en consecuencia con la red mundial de tráfico aéreo. [Enm. 13]*

(23) Dado que los imperativos medioambientales pueden tenerse en cuenta incluyéndolos entre los parámetros de coordinación, y que los servicios regionales pueden garantizarse plenamente merced a obligaciones de servicio público, las normas locales no resultan de gran utilidad, según demuestra la experiencia. Por otro lado, no puede excluirse que dichas normas den lugar a discriminaciones en la asignación de franjas horarias. Por consiguiente, conviene limitar el recurso a ellas. Los condicionantes técnicos, operativos, medioambientales o de rendimiento que deban aplicar los coordinadores o los facilitadores deben definirse en los parámetros de coordinación. De este modo, el recurso a las normas locales queda reducido a la supervisión de la utilización de las franjas y a la posibilidad de reducir la longitud de las series de franjas en los casos previstos por el presente Reglamento. Con el fin de promover una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria, es conveniente reforzar dos principios básicos de la asignación de franjas: la determinación de la serie de franjas horarias y el cálculo de las franjas históricas. Paralelamente, sería conveniente regular mejor la flexibilidad concedida a las compañías aéreas con el fin de evitar disparidades a la hora de aplicar el presente Reglamento en los diferentes Estados miembros. Conviene, por lo tanto, fomentar una mejor utilización de la capacidad aeroportuaria. ***Deben apoyarse las conexiones ferroviarias con los aeropuertos y la integración de billetes de avión y de ferrocarril.*** [Enm. 91]

(24) Con el fin de permitir que las compañías aéreas se adapten a situaciones de urgencia extrema, tales como una caída abrupta del tránsito o una crisis económica que afecte gravemente a las actividades de las compañías aéreas durante una parte importante del período de programación, es procedente que la Comisión adopte medidas de urgencia que garanticen la coherencia de las medidas adoptadas en los aeropuertos coordinados. Estas medidas permitirían que las compañías aéreas mantengan su prioridad en la asignación de las mismas series de franjas en el período de programación siguiente incluso si no hubieran alcanzado el porcentaje del ~~85~~80 %.

**[Enm. 14]**

*(24 bis) El presente Reglamento debe tener en cuenta los requisitos de flexibilidad necesarios para que la aviación de negocios, así como los vuelos chárter, operen vuelos no regulares, especialmente dada la imposibilidad de que estos operadores establezcan una reserva de franjas horarias sobre la base de derechos históricos. [Enm. 15]*

(25) ~~El papel desempeñado por el Comité de coordinación debe ser doblemente reforzado. Por una parte, el gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión deberían ser invitados a asistir a las reuniones del Comité. Por otra parte, el Comité podría, entre otras funciones, hacer propuestas o recomendaciones al coordinador y al Estado miembro sobre cualquier cuestión relativa a la capacidad del aeropuerto, especialmente si atañe a la consecución del cielo único europeo o al funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo. El Comité puede también facilitar al organismo de evaluación del funcionamiento y a la autoridad nacional de supervisión dictámenes acerca de los nexos que existen entre los parámetros de coordinación y los indicadores de rendimiento propuestos a los proveedores de servicios de navegación aérea. [Enm. 16]~~

(26) La experiencia demuestra que un número significativo de franjas horarias son devueltas al fondo de reserva demasiado tarde para poder reasignarlas de forma provechosa. Es conveniente, ~~por lo tanto,~~ exhortar al organismo de gestión del aeropuerto a que utilice ~~el sistema de tasas aeroportuarias para desalentar este tipo de~~ ***sistemas de tarificación financiera y refuerce considerablemente el régimen de sanciones actualmente en vigor a fin de disuadir a las compañías aéreas de recurrir a tales*** prácticas. Ahora bien, al recurrir a ~~este mecanismo~~ ***estos mecanismos***, el organismo de gestión del aeropuerto no debería desalentar la entrada en el mercado de compañías aéreas ni el desarrollo de los servicios de éstas. [Enm. 17]

***(26 bis) Con objeto mejorar la capacidad aeroportuaria, conviene introducir en el presente Reglamento la posibilidad de que los Estados miembros puedan utilizar los ingresos obtenidos por la venta de franjas horarias en el mercado secundario con vistas a optimizar el tráfico aéreo y desarrollar nuevas infraestructuras. [Enm. 18]***

(27) Es deseable que los países terceros ofrezcan a las compañías aéreas de la Unión un trato equivalente.

- (28) Las disposiciones del presente Reglamento no deben contravenir las normas sobre competencia establecidas en el Tratado, en particular en sus artículos 101, 102 y 106.
- (29) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, aprobada en Córdoba el 18 de septiembre de 2006 durante la primera reunión ministerial del Foro de diálogo sobre Gibraltar, sustituirá a la Declaración común sobre el aeropuerto hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987, y su aplicación plena se entenderá como el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (30) Es conveniente delegar ~~a~~ *en* la Comisión poderes para adoptar actos ~~delegados~~, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, ~~con el fin de precisar los métodos de elaboración de un estudio de la capacidad y la demanda. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos.~~ **[Enm. 20]**

- (31) A la hora de preparar y elaborar los actos delegados, la Comisión debe velar por una transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (32) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución de la Comisión<sup>1</sup>.
- (33) El procedimiento de examen debe utilizarse para la adopción de actos de ejecución relativos ~~a la creación de un coordinador europeo~~, al modelo de informe anual de actividades del coordinador y del facilitador de horarios y a la decisión de que uno o varios Estados miembros tomen medidas para poner fin a la actitud discriminatoria de un tercer país respecto a las compañías aéreas de la Unión. **[Enm. 82]**

---

<sup>1</sup> DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (34) Cuando, en casos debidamente justificados por la necesidad de garantizar la continuidad de las franjas históricas, existan razones de urgencia extrema que así lo requieran, la Comisión debe adoptar, sobre la base del procedimiento de examen, actos de ejecución de aplicación inmediata.
- (35) El presente Reglamento deberá revisarse tras un período de aplicación determinado, con el fin de evaluar su funcionamiento.
- (35 bis) Es conveniente que la Comisión, previa consulta a expertos, proceda a elaborar un estudio de la capacidad y de la demanda, que habrá de presentarse al Parlamento Europeo y al Consejo dentro del año siguiente a la entrada en vigor del presente Reglamento. [Enm. 21]***

- (36) Dado que el objetivo de la acción, a saber, una aplicación más homogénea de la legislación de la Unión relativa a las franjas horarias, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y que, debido a la importancia de la dimensión transfronteriza en la actividad del transporte aéreo, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad, consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad, enunciado en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## Ámbito de aplicación y definiciones

### Artículo 1

#### Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los aeropuertos de la Unión Europea.
2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

Artículo 2  
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «franja horaria»: el permiso dado por un coordinador *a una compañía aérea* de conformidad con el presente Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en ~~una~~ *fechas y horas* determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado; **[Enm. 22]**
  
- 2) «nuevo entrante»: 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 cinco franjas en dicho aeropuerto para ese día; o bien

~~b) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escalas entre dos aeropuertos de la Unión Europea en los que un máximo de otras dos compañías aéreas efectúen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de nueve franjas en dicho aeropuerto y en ese día para dicho servicio sin escalas; [Enm. 23]~~

Una compañía aérea que el día de que se trate disponga, conjuntamente con su empresa matriz, sus propias filiales o las filiales de su empresa matriz, de más del 10 % del total de franjas horarias asignadas en un aeropuerto determinado, no se considerará nuevo entrante en dicho aeropuerto.

No será considerado nuevo entrante en un aeropuerto una compañía aérea que haya transferido, en el sentido del artículo 13, franjas horarias obtenidas merced a la consideración de nuevo entrante a otra compañía aérea del mismo aeropuerto con el fin de volver a ser reconocida como tal en él;

- 3) «período de programación de horarios»: la estación de verano o de invierno, utilizada en la programación horaria de las compañías aéreas conforme a las normas y directrices establecidas por el sector de los transportes aéreos a escala mundial;
- 4) «compañía aérea de la Unión»: una compañía aérea en posesión de una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 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<sup>1</sup>;
- 5) «compañía aérea»: una empresa de transporte aéreo titular el 31 de enero como muy tarde de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de verano, o titular el 31 de agosto de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de invierno; a los efectos de los artículos 5, 9, 10, 11 y 13, la definición de compañía aérea también incluirá a los operadores de aviación de negocios; a los efectos de los artículos 7, 17 y 18, la definición de compañía aérea incluirá también a todos los operadores de aeronaves civiles;

---

<sup>1</sup> DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

- 6) «grupo de compañías aéreas»: dos o más compañías aéreas que realizan servicios conjuntos, operaciones de franquicia o de reparto de códigos ~~en la explotación de un servicio aéreo determinado~~, ***o un consorcio en caso de operadores no regulares, para la utilización de una franja horaria determinada***; [Enm. 24]
- 7) «proveedor de servicios de navegación aérea»: todo proveedor de servicios de navegación aérea en el sentido del apartado 5 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco)<sup>1</sup>;
- 8) «agente de asistencia en tierra»: todo proveedor de servicios de asistencia en tierra en el sentido del artículo [...] del Reglamento (UE) nº [...] (relativo a los servicios de asistencia en tierra); o todo usuario del aeropuerto en el sentido del artículo [...] del Reglamento (UE) nº [...] (sobre los servicios de asistencia en tierra) que practica la autoasistencia en el sentido del artículo [...] del Reglamento (UE) nº [...] (relativo a los servicios de asistencia en tierra);

---

<sup>1</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

- 9) ~~«aeropuerto de interés para la red», un aeropuerto que no sufre problemas de saturación pero que, en caso de aumento súbito y significativo del tránsito, o de reducción súbita y significativa de su capacidad, podría tener una incidencia en el funcionamiento de la red europea de gestión del tránsito aéreo (denominada en lo sucesivo «la red»), contemplada en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>;~~  
**[Enm. 25]**
- 10) «aeropuerto con horarios facilitados»: un aeropuerto donde exista un riesgo de congestión en determinados períodos del día, de la semana o del año que pueda evitarse mediante la cooperación voluntaria entre compañías aéreas y donde se haya designado un facilitador de horarios para simplificar las operaciones de las compañías aéreas que presten servicio en ese aeropuerto o tengan intención de hacerlo;
- 11) «aeropuerto coordinado»: un aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios;

---

<sup>1</sup> ~~DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.~~

- 12) «organismo de gestión de un aeropuerto»: el organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene asignada, conforme a la reglamentación nacional, la función de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias, y la de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto;
- 13) «serie de franjas horarias»: como mínimo ~~15 franjas~~ **5 franjas** horarias ~~de un período de programación de verano, o 10 de uno de invierno,~~ solicitadas **regularmente** para la misma hora, el mismo día de la semana, durante ~~varias semanas consecutivas~~ **el mismo período de programación**, y asignada por el coordinador de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora, **salvo pacto en contrario a través de una norma local en las condiciones contempladas en el artículo 9, apartado 8; [Enm. 26]**
- 14) «aviación de negocios»: el sector de la aviación general formado por la explotación o uso de aeronaves por empresas para el transporte de pasajeros o mercancías como ayuda para el ejercicio de sus actividades; estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos;

- 15) «parámetros de coordinación»: la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible en un aeropuerto para asignarla en franjas durante cada período de programación de horarios y las normas operativas sobre utilización de la capacidad, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas;
- 16) «plan de vuelo»: la información específica facilitada a las unidades del servicio de tránsito aéreo acerca del vuelo o de una parte del vuelo previsto de un avión;
- 17) «servicios aéreos regulares»: una serie de vuelos con las características que recoge el apartado 16 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 1008/2008;
- 18) «servicio aéreo no regular ~~programado~~»: ~~una serie de vuelos~~ **un vuelo** que no se ajusta a todas las condiciones establecidas en el artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) nº 1008/2008, ~~pero que se opera con una regularidad o frecuencia tales que forma parte de una serie sistemática evidente;~~  
**[Enm. 75]**

- 19) «gestor de la red»: el organismo *órgano de gestión del tráfico aéreo (ATM)* creado en virtud del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo)<sup>1</sup>, *que permite el uso óptimo del espacio aéreo y garantiza que los usuarios de dicho espacio puedan operar las trayectorias preferidas al tiempo que permite el máximo acceso al mismo y a los servicios de navegación aérea; [Enm. 28]*
- 20) «organismo de evaluación del funcionamiento»: el organismo creado en virtud del artículo 11 del Reglamento (CE) n° 549/2004;
- 21) «autoridad nacional de supervisión»: el organismo u organismos designados establecidos por los Estados miembros para que ejerzan la función de autoridad nacional, contemplada en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 549/2004.

---

<sup>1</sup> DO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

## Designación de los aeropuertos

### Artículo 3

#### Condiciones para la coordinación o la facilitación de horarios en un aeropuerto

1. Los Estados miembros no estarán obligados a designar un aeropuerto como aeropuerto con horarios facilitados o aeropuerto coordinado salvo en aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.

Los Estados miembros no podrán designar un aeropuerto como coordinado, salvo en aplicación de lo dispuesto en el apartado 3.

2. No obstante, los Estados miembros podrán disponer que cualquier aeropuerto sea designado aeropuerto con horarios facilitados, siempre que se observen los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación.

3. El Estado miembro responsable se encargará de que, en un aeropuerto sin designación específica, ~~en un aeropuerto de interés para la red europea de gestión del tránsito aéreo (denominada en lo sucesivo «la red»)~~ o en un aeropuerto con horarios facilitados, el organismo de gestión de dicho aeropuerto o cualquier otro organismo competente lleve a cabo un análisis detallado de la capacidad y de la demanda cuando el Estado miembro lo considere necesario o en un plazo de seis meses:
- i) tras la recepción de una solicitud escrita de las compañías aéreas que representen más de la mitad de las operaciones de un aeropuerto o del organismo de gestión del aeropuerto cuando estimen que la capacidad es insuficiente para las actividades en curso o previstas en determinados períodos, o bien
  - ii) a petición de la Comisión, en particular cuando los nuevos entrantes tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto o cuando el gestor de la red lo considere necesario para garantizar una coherencia entre el plan operativo del aeropuerto y el Plan de operaciones de la red, contemplado en el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (UE) n° 677/2011 de la Comisión, de 7 de julio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación de las funciones de la red de gestión del tránsito aéreo<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> DO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

Este análisis, *basado en métodos comúnmente acordados y reconocidos*, determinará los problemas de capacidad teniendo en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto.

El análisis se basará en métodos concebidos por la Comisión en el marco de sus competencias de adopción de actos delegados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del presente Reglamento. Los métodos se ajustarán a las exigencias del Plan de operaciones de la red, recogidas en el anexo V del Reglamento (UE) nº 677/2011 de la Comisión.

El análisis se actualizará cuando se haya invocado el apartado 6, cuando haya cambios en el aeropuerto que influyan de forma significativa en su capacidad y utilización o a petición del Comité de coordinación, del Estado miembro o de la Comisión. Tanto los resultados del análisis como el método usado para efectuarlo se pondrán a disposición de las partes que lo hayan encargado y, previa solicitud, de cualesquiera otras partes interesadas. Los resultados del análisis se comunicarán simultáneamente a la Comisión.

4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen ~~regularmente~~, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general ~~que utilicen regularmente el aeropuerto~~ y las autoridades de control del tráfico aéreo.
  
5. La Comisión podrá pedir al gestor de la red que emita un dictamen sobre la manera en que se fija la capacidad en función de las necesidades de funcionamiento de la red. ~~La Comisión podrá hacer recomendaciones. El Estado miembro deberá motivar toda decisión que no se ajuste a estas recomendaciones. La decisión se comunicará a la Comisión.~~

6. En caso de que existan problemas de capacidad para al menos un período de programación, el Estado miembro se encargará de que el aeropuerto sea designado como coordinado durante los períodos correspondientes solamente si:

- a) las insuficiencias son de naturaleza tan grave que no pueden evitarse retrasos significativos en el aeropuerto, y
- b) no hay posibilidades de resolver esos problemas a corto plazo.

~~7. No obstante lo dispuesto en el apartado 6, letra b), en circunstancias excepcionales los Estados miembros podrán designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante el período de que se trate, que puede ser inferior a un período de programación.~~

~~No obstante lo dispuesto en los apartados 3, 4, 5 y 6, los Estados miembros podrán, en situaciones de urgencia, designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante un determinado período.~~

8. Si el análisis actualizado de la capacidad y de la demanda en un aeropuerto coordinado o en un aeropuerto de horarios facilitados demuestra que en dicho aeropuerto se ha alcanzado la capacidad suficiente para realizar las actividades en curso o previstas, el Estado miembro, una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, cambiará su designación a la de aeropuerto con horarios facilitados o aeropuerto sin designación específica.
9. ~~A petición de la Comisión, que podrá actuar por iniciativa propia o por iniciativa del gestor de la red, y una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, el Estado miembro velará por que un aeropuerto sin designación específica se designe como de interés para la red. La decisión se comunicará a la Comisión. Si la Comisión considera que el aeropuerto no tiene ya interés para la red, el Estado miembro, una vez consultadas las entidades mencionadas en el apartado 4, cambiará la designación a la de aeropuerto sin designación específica.~~

10. Cuando se tome una decisión en virtud de los apartados ~~6, u 8 o 9~~, el Estado miembro la comunicará a las entidades mencionadas en el apartado 4 a más tardar el 1 de abril, por lo que se refiere al período de programación de invierno, o el 1 de septiembre, por lo que se refiere al de verano. **[Enm. 29]**

#### Artículo 4

##### Parámetros de coordinación

1. En los aeropuertos coordinados o con horarios facilitados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros de coordinación dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos, de rendimiento y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir. Estos condicionante deberán comunicarse a la Comisión. ~~La Comisión los examinará, con el asesoramiento del gestor de la red si procede, y hará recomendaciones que el Estado miembro deberá tener en cuenta antes de proceder a la determinación de los parámetros de coordinación.~~ **[Enm. 30]**

Para ello, se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad.

2. Antes de tomar una decisión definitiva sobre los parámetros de coordinación, el Comité de coordinación debatirá detalladamente la determinación de los parámetros y la metodología utilizada, así como cualquier posible cambio al respecto, con vistas a aumentar la capacidad y el número de franjas horarias que pueden asignarse. Se facilitarán todos los documentos pertinentes a las partes interesadas que lo soliciten.
- ~~3. La determinación de los parámetros de coordinación no debe afectar al carácter imparcial y no discriminatorio de la asignación de franjas horarias.~~  
**[Enm. 31]**
4. Los parámetros se comunicarán al coordinador del aeropuerto con la debida antelación, antes de la presentación inicial de franjas horarias, con vistas a las conferencias de programación de horarios.

5. A los efectos de la determinación de los parámetros a que se hace referencia en el apartado 1, el coordinador definirá los períodos de coordinación pertinentes, siempre que el Estado miembro no los haya establecido, previa consulta al Comité de coordinación y de conformidad con la capacidad establecida.

Organización de las actividades de coordinación, facilitación de horarios y recogida de datos

#### Artículo 5

##### El facilitador de horarios y el coordinador

1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto ~~de interés para la red~~, con horarios facilitados o coordinado se encargará de que se nombre facilitador o coordinador del aeropuerto a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del Comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal Comité. Podrá nombrarse a un mismo facilitador de horarios o coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto. **[Enm. 32]**

2. Los Estados miembros fomentarán la cooperación estrecha entre los coordinadores y los facilitadores de horarios con el fin de desarrollar proyectos comunes a nivel europeo. *A fin de seguir mejorando el sistema de asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea y en función del avance de estos que se logre en los proyectos comunes*, de los progresos que se realicen en la consecución del cielo único europeo y de los resultados del informe de evaluación mencionado en el artículo 21, la Comisión adoptará ~~medidas de ejecución relativas~~ *actos delegados con miras a la creación del puesto de un coordinador europeo*. ~~Estas medidas de ejecución~~ *Los actos delegados se adoptarán conforme al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2 a los procedimientos contemplados en el artículo 15*. Los principios que regulan la independencia del coordinador, ~~recogidos~~ *también en términos financieros y en términos de sus funciones esenciales organizativas y decisorias, contemplados en el artículo*, en el ~~apartado 3 del presente artículo~~, se aplicarán, *mutatis mutandis*, al coordinador europeo. *La Comisión designará al coordinador europeo de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.* [Enm. 86]

3. El Estado miembro responsable de un aeropuerto coordinado o con horarios facilitados velará por:
- a) que en un aeropuerto con horarios facilitados, el facilitador de horarios ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma independiente, imparcial, no discriminatoria y transparente;
  - b) que el coordinador, en un aeropuerto coordinado, sea independiente desde el punto de vista jurídico, organizativo y decisorio de cualquier parte individual interesada, del Estado miembro y de los órganos que dependen de este último; ello implica:
    - i) desde el punto de vista jurídico, que las funciones esenciales del coordinador, consistentes en asignar las franjas horarias de forma equitativa y no discriminatoria, se encomienden a una persona física o jurídica que no sea ni proveedor de servicios del aeropuerto, ni una línea aérea que opere rutas a partir del aeropuerto, ni el organismo de gestión del mismo; ***a fin de demostrar que no comparte intereses con ninguna de esas entidades, el coordinador o el facilitador de horarios deben presentar una declaración anual de sus intereses económicos;***  
**[Enm. 33]**

ii) desde el punto de vista organizativo y decisorio, que el coordinador actúe de manera autónoma con relación al Estado miembro, al organismo de gestión del aeropuerto, a los proveedores de servicios, y a las líneas aéreas que operen rutas a partir del aeropuerto; que no reciba consignas por parte de ellos ni tenga que presentarles informe alguno, con excepción del Estado miembro; que no forme parte de las estructuras que se encargan directa o indirectamente de su gestión cotidiana, y que disponga de facultades de decisión efectivas respecto a los activos necesarios para el desempeño de su función. Los Estados miembros velarán por que se tengan en cuenta los intereses profesionales del coordinador de forma que pueda actuar con toda independencia;

*ii bis) la composición del comité de coordinadores o del órgano de supervisión también será independiente de los intereses directos del organismo de gestión del aeropuerto, los usuarios de las aerolíneas de dicho aeropuerto y cualquier otra entidad que represente a un usuario o proveedor de servicios. Esto no obstará para que los representantes de dichas organizaciones pertenezcan a algún comité u órgano de supervisión, siempre y cuando los derechos de voto estén equilibrados; [Enm. 34]*

*ii ter) a tal efecto es preciso que el coordinador o el facilitador de horarios, ya se trate de una persona física o jurídica, no haya tenido una relación laboral ni haya colaborado de forma regular con el organismo de gestión del aeropuerto ni con un proveedor de servicios o una compañía aérea que opere en el aeropuerto en cuestión o desde el mismo durante los dos años anteriores a su designación, ni durante los dos años siguientes al final de su cometido como coordinador o facilitador de horarios; [Enm. 35]*

- c) que el sistema de financiación de las actividades del coordinador y *del facilitador de horarios* sea tal que garantice su independencia; [Enm. 36]
- d) que el coordinador ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma imparcial, no discriminatoria y transparente.

La financiación prevista en la letra c) correrá a cargo de *todas* las compañías aéreas que operan en los aeropuertos coordinados y *con horarios facilitados*, y de ~~los~~ *dichos* aeropuertos, de manera que se garantice una distribución equitativa de la carga financiera entre todas las partes interesadas y se evite que la financiación corra a cargo principalmente de una de ellas. *Los Estados miembros iniciarán un procedimiento de consulta de las partes interesadas, incluyendo la posibilidad de recurso, a fin de garantizar una tarificación transparente, no discriminatoria y correlativa al servicio prestado por el coordinador o el facilitador de horarios. La recaudación de los pagos correrá a cargo de los aeropuertos en cuestión, que los abonarán al coordinador o al facilitador de horarios.* Los Estados miembros velarán por que el coordinador ~~disponga~~ y *el facilitador de horarios dispongan* permanentemente de *del asesoramiento* y los recursos ~~necesarios, tanto~~ financieros, ~~como~~ humanos, técnicos y materiales, ~~así como del~~ ~~asesoramiento necesario para~~ *adecuados, de manera que estén en condiciones de* llevar a cabo sus actividades. [Enm. 37]

4. El facilitador de horarios y el coordinador participarán en las conferencias de las compañías aéreas celebradas a nivel internacional en el ámbito de la programación de horarios que sean compatibles con el Derecho de la Unión.

5. El facilitador de horarios asesorará a las compañías aéreas y recomendará horarios alternativos de llegada o salida cuando haya probabilidades de congestión.
6. El coordinador será la única persona responsable de la asignación de las franjas horarias. Asignará las franjas horarias de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y se ocupará de que también puedan asignarse franjas horarias fuera de las horas de oficina en situaciones de emergencia.
7. El facilitador de horarios supervisará que las compañías aéreas cumplen los horarios que se les recomiendan para sus operaciones.

El coordinador supervisará que las operaciones de las compañías aéreas se ejecutan dentro de las franjas horarias que se les asignan. Estas comprobaciones se llevarán a cabo en colaboración con el organismo de gestión del aeropuerto, ~~y con~~ las autoridades de control del tráfico aéreo y *el gestor de la red*, y en ellas se tendrá en cuenta el tiempo y otros parámetros pertinentes respecto del aeropuerto en cuestión. **[Enm. 38]**

Todos los facilitadores de horarios y los coordinadores deberán cooperar para detectar incoherencias de horarios y exhortar a las compañías aéreas a que las resuelvan.

## Artículo 6

### Transparencia de las actividades de coordinación y facilitación de horarios

1. ~~Al final de cada período de programación~~ **Con periodicidad anual**, el coordinador o el facilitador de horarios deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión, **y a todas las partes que intervengan en su financiación a petición de las mismas**, un informe anual de actividad que exponga la situación general de la asignación de franjas o de la facilitación de horarios. El informe examinará, en particular, la aplicación del artículo 9, apartado 5, y de los artículos 13 y 18, así como las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 9 y 10 presentadas al Comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas. **El informe también contendrá datos agregados e individuales sobre la compensación monetaria derivada de la comercialización de franjas horarias a que se refiere el artículo 13** y los resultados del estudio realizado entre las partes interesadas en torno a la calidad de los servicios prestados por el coordinador y el facilitador de horarios.

**El coordinador y el facilitador de horarios presentarán además a la Comisión, a los Estados miembros y a todas las partes que intervienen en su financiación un informe financiero anual separado en el que se especificarán en detalle los ingresos y los gastos relativos a sus actividades.**

2. La Comisión podrá adoptar un modelo para el informe de actividad contemplado en el apartado 1. Este acto de ejecución se adoptará conforme al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2.
3. El coordinador mantendrá, *en cada aeropuerto para el que haya sido designado como responsable*, una base de datos electrónica de acceso gratuito *para todas las partes interesadas previa petición, incluido el Parlamento Europeo*, que contenga la siguiente información:
  - a) una relación cronológica de las franjas horarias históricas de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto;
  - b) respecto de todas las compañías aéreas, las franjas horarias solicitadas, por compañía y por orden cronológico;
  - c) respecto de todas las compañías aéreas, todas las franjas horarias asignadas y las solicitudes pendientes de todas las compañías aéreas, por compañía y por orden cronológico;
  - d) las franjas horarias aún disponibles en relación con cada tipo de condicionante que se hubiera incluido en los parámetros de coordinación. La base de datos permitirá a las compañías aéreas **y a los aeropuertos** comprobar **la su** disponibilidad ~~de franjas que corresponden a su demanda;~~

- e) las franjas transferidas o intercambiadas; se indicará la identidad de las compañías aéreas consideradas y si la transferencia o intercambio ha implicado una compensación monetaria o de otro tipo. Los datos agregados acerca de tales compensaciones monetarias se publicarán cada año;
- f) una explicación pormenorizada sobre los parámetros de coordinación.

Esta información se mantendrá constantemente actualizada. ~~Al final de cada temporada~~ **Con periodicidad anual**, el coordinador garantizará la publicación del informe de actividad mencionado en el apartado 1.

- 4. El coordinador velará por la conservación de los datos y por la accesibilidad de los mismos al menos durante cinco períodos consecutivos de programación equivalentes.
- 5. Cuando existan normas pertinentes y generalmente aceptadas sobre el formato de la información de horarios, el facilitador de horarios, el coordinador y las compañías aéreas las aplicarán siempre y cuando sean conformes con la legislación de la Unión. **[Enm. 39]**

## Artículo 7

### Información para el facilitador de horarios y el coordinador

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto ~~de interés para la red~~, con horarios facilitados o **en un aeropuerto coordinado** presentarán al facilitador de horarios o al coordinador **respectivamente**, toda la información pertinente que estos les soliciten. Cuando se produzca un cambio en dicha información, las compañías aéreas informarán de ello **oportunamente** lo antes posible al facilitador de horarios y al coordinador. Toda esta información se presentará ~~en el formato~~ y en el plazo ~~especificados~~ **especificado** 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 apartado 2 del artículo 2 en lo que respecta a las franjas solicitadas, **y de si están afiliadas a otras compañías que operen en el mismo aeropuerto, para evitar que pueda acceder indebidamente a dicha calificación.** [Enm. 40]

En el caso de todos los demás aeropuertos ~~sin designación específica, las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto,~~ el organismo de gestión del aeropuerto **proporcionará**, ~~los agentes de asistencia en tierra y los proveedores de servicios de navegación aérea proporcionarán,~~ cuando el coordinador **o el facilitador de horarios así** lo solicite, **y dentro de un plazo de tiempo razonable**, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

**[Enm. 41]**

A petición del gestor de la red, el facilitador de horarios o el coordinador le remitirán toda la información contemplada en el presente apartado.

2. En caso de que una compañía aérea no facilite la información mencionada en el apartado 1, salvo si puede demostrar de forma satisfactoria que existen circunstancias atenuantes, o bien facilite información falsa o engañosa, el coordinador no tendrá en cuenta la solicitud o solicitudes de franjas horarias de dicha compañía. Revocará **la franja horaria o** las series de franjas horarias y asignadas y/o recomendará que el organismo competente imponga sanciones de acuerdo con el Derecho nacional. El coordinador deberá brindar a la compañía aérea la oportunidad de presentar sus observaciones.

**[Enm. 42]**

3. El facilitador de horarios o el coordinador, el organismo de gestión del aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo *y el gestor de la red* deberán intercambiar toda la información necesaria para el ejercicio de sus respectivas funciones, incluidos los datos de vuelo y las franjas horarias al objeto, en particular, de garantizar la aplicación del artículo 17. **[Enm. 43]**

*3 bis. El formato y alcance de la información mencionada en el presente artículo se establecerán con arreglo a una norma sectorial acordada a escala mundial. La información facilitada deberá utilizarse únicamente para los fines del presente Reglamento. [Enm. 44]*

## Artículo 8

### Comité de coordinación

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un Comité de coordinación. Podrá designarse un mismo Comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este Comité al menos las compañías aéreas que utilicen ~~regularmente~~ *frecuentemente* el aeropuerto o los aeropuertos *durante el periodo de programación en curso y que lo(s) hayan utilizado durante el periodo precedente*, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes y los representantes de la aviación general ~~que utilicen el aeropuerto habitualmente, el~~. *Además de los mencionados miembros, los representantes del* gestor de la red, el organismo de evaluación del funcionamiento y la autoridad nacional de supervisión del Estado miembro considerado *podrán asistir a las reuniones del Comité de coordinación únicamente como observadores y sin derecho a voto. El Comité de coordinación podrá invitar a sus reuniones, como observadores, a cualesquiera otros órganos participantes directa o indirectamente en el proceso de asignación de franjas horarias. Para que esos órganos puedan asistir a las reuniones, se habrán de comunicar sus credenciales al Comité de coordinación al menos siete días antes de la reunión.*

Las funciones del Comité de coordinación serán las siguientes:

- a) hacer propuestas o asesorar al coordinador o al Estado miembro sobre:
  - i) las posibilidades de aumentar la capacidad del aeropuerto, determinada de conformidad con el artículo 3, o de mejorar su utilización,
  - ii) los parámetros de coordinación que deben determinarse de conformidad con el artículo 4,
  - iii) los métodos de supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas,
  - iv) las directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8,
  - v) los factores que influyen en las condiciones de tráfico del aeropuerto,
  - vi) los problemas graves de los nuevos entrantes, según establece el artículo 9, apartado 6,

- vii) todos los asuntos relacionados con la capacidad del aeropuerto, en particular en el ámbito de la consecución del cielo único europeo y el funcionamiento de la red;
  - viii) *las recomendaciones en materia de eficiencia, costes y eficacia del coordinador del proceso;*
- b) facilitar al organismo de evaluación del funcionamiento y a la autoridad nacional de supervisión dictámenes acerca de los nexos que existen entre los parámetros de coordinación y los indicadores de rendimiento propuestos a los proveedores de servicios de navegación aérea, entendidos según el sentido del Reglamento (UE) n° 691/2010 de la Comisión, de 29 de julio de 2010, que adopta un sistema de evaluación del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red<sup>1</sup>.
  - c) mediar entre las partes afectadas en las reclamaciones sobre la asignación de franjas horarias, según establece el artículo 19.

---

<sup>1</sup> DO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

2. Los representantes de los Estados miembros y el coordinador asistirán como observadores a las reuniones del Comité de coordinación. Si así lo solicita, la Comisión podrá participar en estas reuniones.
3. El Comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones *y la adopción de decisiones*, la frecuencia de las reuniones y el idioma o idiomas utilizados.

Todos los miembros del Comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el artículo 9, apartado 8. ~~A petición del coordinador,~~ El Comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del Comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del Comité. Este informe se remitirá igualmente al organismo de evaluación del funcionamiento y al gestor de la red.

**[Enms. 45 y 87]**

## Asignación de las franjas horarias

### Artículo 9

#### Fondo de reserva de franjas horarias

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias ***que no se hayan asignado sobre la base del artículo 10, apartado 2 o 3***. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al artículo 3, apartado 3, pasará al fondo de reserva. ***Este procedimiento se aplicará sin perjuicio de la conectividad entre los aeropuertos regionales y los aeropuertos principales. Si dicha conectividad resultare afectada, los Estados miembros estarán facultados para intervenir. [Enm. 46]***
2. Sin perjuicio del artículo 10, apartados 2 y 3, del presente Reglamento ni del artículo 19, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 1008/2008, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. ~~La preferencia reconocida a los nuevos entrantes se respetará durante todo el período de programación.~~ El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación. **[Enm. 47]**

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se dará preferencia a las compañías aéreas que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes con arreglo al artículo 2, apartado 2, letra b).

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, ~~en particular a los servicios aéreos regulares y a los servicios no regulares programados~~ **de todo tipo**. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año. **[Enm. 48]**
4. Todo nuevo entrante al que se haya propuesto una serie de franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de la hora solicitada y que no haya aceptado la propuesta perderá la condición de nuevo entrante respecto a esa serie en el período de programación correspondiente.
5. En el caso de los servicios explotados por un grupo de compañías aéreas, solo una de ellas podrá solicitar las franjas horarias necesarias. La compañía aérea que explote ese servicio asumirá la responsabilidad de cumplir los criterios operativos requeridos para ~~acogerse a la prioridad~~ **mantener la precedencia histórica** mencionada en el artículo 10, apartado 2. **[Enm. 49]**

Las franjas asignadas a una compañía aérea podrán ser usadas por otra compañía aérea o por otras compañías aéreas que formen parte de un grupo de compañías aéreas, siempre que en el vuelo compartido permanezca el código de identificación de la compañía a la que se hayan asignado las franjas a efectos de coordinación y seguimiento. Una vez finalizada la explotación conjunta, las franjas utilizadas seguirán en posesión de la compañía aérea a la que fueron asignadas inicialmente. Las compañías aéreas que formen parte del grupo deberán informar al coordinador sobre dicho servicio, que solo podrá comenzar tras la confirmación expresa de aquel.

Cuando una serie de franjas horarias asignada a una compañía aérea sea utilizada por otra compañía en condiciones diferentes a las recogidas en el presente apartado, el coordinador la retirará y la devolverá al fondo de reserva tras haber oído a las compañías consideradas.

6. En caso de que persistan los problemas graves para los nuevos entrantes, el Estado miembro se encargará de convocar una reunión del Comité de coordinación del aeropuerto. Dicha reunión tendrá por objeto estudiar las posibilidades de poner remedio a la situación. Se invitará a la Comisión a dicha reunión.

7. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador informará de los motivos a la compañía aérea solicitante y le indicará la franja alternativa más próxima disponible.
8. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo ~~a escala de la Unión o a escala mundial~~ ***o a escala de la Unión***, así como las directrices locales propuestas por el Comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación de la Unión, y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria ~~y hayan sido previamente notificadas a la Comisión y aprobadas por ella. Las directrices locales solo podrán tratar de la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas o del cambio en la definición de la serie de franjas con el fin de reducir su longitud a menos de diez franjas durante el período de programación de invierno o a menos de quince durante el de verano, pero en ningún caso a menos de cinco franjas. La reducción de la longitud de la serie de franjas horarias solo se practicará en aeropuertos en los que los servicios aéreos sufran fluctuaciones fuertes de la demanda según la temporada.~~

*Las normas locales se referirán a la asignación y supervisión de las franjas horarias. Dichas normas podrán aplicarse únicamente cuando quepa demostrar que un aeropuerto está alcanzando unos niveles alarmantes de saturación, pudiendo lograrse por ello mejoras en el rendimiento o en el flujo de tráfico mediante normas de aplicación local. Estas normas locales deben ser transparentes y no discriminatorias y se acordarán en el seno del Comité de coordinación contemplado en el artículo 8, apartado 3.*

**[Enm. 88]**

9. El coordinador, además de la asignación de franjas horarias prevista para el período de programación, hará lo posible por atender las solicitudes de franjas horarias presentadas con poca antelación para cualquier tipo de aviación, incluida la aviación general. Con este fin, podrán utilizarse las franjas que, tras la asignación a las compañías solicitantes, queden disponibles en el fondo de reserva y las que se liberen con poco preaviso.

## Artículo 10

### Franjas horarias históricas

- 1. ***Las franjas horarias son bienes inmateriales de utilidad pública cuya utilización está sujeta a las condiciones establecidas en el presente Reglamento. Por consiguiente, serán asignadas por los coordinadores de aeropuerto con una perspectiva de máxima transparencia, en interés de los Estados miembros, de los pasajeros, de los gestores de aeropuertos y de las compañías aéreas. [Enm. 89]***
  
1. Las series de franjas horarias ~~se asignarán~~ ***serán asignadas por el coordinador con la máxima transparencia y equidad***, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 9. **[Enm. 51]**

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, ~~12, 13 y 17~~, y **12**, se otorgará ~~prioridad~~ ***precedencia histórica*** a la compañía aérea considerada a la hora de asignar la misma serie en el período siguiente de programación equivalente si dicha compañía así lo solicita en el plazo contemplado en el artículo 7, apartado 1, cuando se cumplan las siguientes condiciones: **[Enm. 52]**
- a) una serie de franjas horarias ha sido utilizada por la citada compañía aérea ~~para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados,~~ y **[Enm. 53]**
  - b) dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el ~~85~~ **80** % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada. **[Enm. 54]**

**2 bis. *El transporte aéreo no regular contribuye a la cohesión y competitividad regionales. En caso de que las compañías aéreas hayan recurrido de forma regular a franjas horarias para este tipo de transporte en un aeropuerto cubierto por el ámbito de aplicación del presente Reglamento, incluso aunque dichas franjas no impliquen siempre las mismas rutas, deberá concederse prioridad a las solicitudes orientadas a un uso continuado de dichas franjas. [Enm. 55]***

**3. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 9 a las demás compañías aéreas solicitantes solo se aceptará por razones operativas como, por ejemplo, cambio del tipo de aparato utilizado o de la ruta operada por la compañía aérea, *o, cuando se trate de series de franjas asignadas a nuevos entrantes con arreglo a la definición del artículo 2, si el horario de franja para dichas compañías aéreas solicitantes es mejor que el horario de franja solicitado inicialmente.* Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador. [Enm. 56]**

4. Las franjas horarias asignadas a una compañía aérea antes del 31 de enero para la siguiente temporada de verano, o antes del 31 de agosto para la siguiente temporada de invierno, pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización siempre que las franjas que continúan asignadas constituyan una serie en el sentido del artículo 2, apartado 13.

~~Las franjas horarias que coincidan con días festivos se incorporarán a la serie para la siguiente temporada sin tener que justificar su no utilización.~~

**[Enm. 57]**

5. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al ~~85~~**80** %, no se otorgará la ~~prioridad~~**precedencia histórica** prevista en el apartado 2, salvo que se demuestre que no se ha utilizado por alguno de los motivos siguientes: **[Enm. 58]**

- a) circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, que tengan como consecuencia:
  - i) una inmovilización del tipo de aeronave generalmente utilizado para efectuar el servicio aéreo en cuestión;
  - ii) el cierre total o parcial de un aeropuerto o del espacio aéreo;
  - iii) una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos ~~de la Unión~~ relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente; **[Enm. 59]**

- b) interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, por ejemplo, una huelga, de forma tal que a la compañía aérea le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones de acuerdo con lo previsto;
- c) dificultades financieras graves de la compañía aérea ~~de la Unión~~ con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 ; **[Enm. 60]**
- d) acciones judiciales en relación con la aplicación del artículo 12 a rutas en las que se han impuesto obligaciones de servicio público en virtud del artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1008/2008 que tengan como consecuencia la suspensión temporal de las operaciones en dichas rutas.

La prohibición de explotación en la Unión adoptada en virtud del Reglamento (CE) n° 474/2006 de la Comisión de 22 de marzo de 2006, por el que se establece la lista comunitaria de las compañías aéreas objeto de una prohibición de explotación en la Comunidad, prevista en el capítulo II del Reglamento (CE) n° 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup> no puede aceptarse como motivo que justifique la no utilización de la serie de franjas horarias en el sentido del presente apartado.

---

<sup>1</sup> DO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

6. La Comisión, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación del apartado 5 por el coordinador de cualquier aeropuerto al que se aplique el presente Reglamento.

La Comisión tomará una decisión en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 16, apartado 2.

7. Incluso en el caso de que no se cumplan las condiciones recogidas en el apartado 2, letras a) y b), la Comisión, ***previa consulta con los distintos interlocutores***, podrá decidir que se ~~otorgue a~~ ***mantenga la precedencia histórica de*** las compañías aéreas ~~prioridad~~ en la asignación de las mismas series para el período de programación siguiente si ello estuviera justificado por razones de urgencia imperiosa derivada de acontecimientos excepcionales que hacen necesaria una coherencia en la aplicación de medidas en estos aeropuertos. ***En el plazo de un mes tras la solicitud del Estado miembro o del aeropuerto de que se trate***, la Comisión adoptará las medidas necesarias, cuya aplicación no deberá superar un período de programación de horarios. La adopción de estos actos de ejecución de aplicación inmediata deberá seguir el procedimiento contemplado en el artículo 16, apartado 3. ***Las medidas adoptadas por la Comisión podrán variar según el Estado miembro, aeropuerto o tipo de servicios aéreos afectado por el acontecimiento excepcional de que se trate.*** [Enm. 61]
8. La prioridad respecto a las series de franjas que se establece en el apartado 2 del presente artículo no podrá justificar ninguna reclamación de indemnización por cualquier limitación, restricción o supresión de dicha prioridad que pueda imponerse en virtud de la legislación de la Unión, en particular en aplicación de las normas del Tratado referentes al transporte aéreo.

## Artículo 11

### Reserva de franjas horarias

- ~~1. El organismo de gestión del aeropuerto coordinado podrá decidir la utilización del sistema de tasas aeroportuarias para evitar que las compañías aéreas devuelvan tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9 y para exigirles responsabilidades si reservan infraestructuras aeroportuarias y no las utilizan. Deberán respetarse los principios siguientes: —~~
- ~~a) antes de tomar esta decisión deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>. Se consultará también al coordinador. En el caso de aeropuertos coordinados y no cubiertos por el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2009/12/CE, el organismo de gestión del aeropuerto consultará al Comité de coordinación y al coordinador;~~
  - ~~b) esta decisión no afectará al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;~~
  - ~~e) esta decisión no desalentará la entrada en el mercado o el desarrollo de servicios por parte de las compañías aéreas y se limitará a cubrir los costes de que se hubiera hecho cargo el aeropuerto para reservar capacidad aeroportuaria correspondiente a franjas sin utilizar;~~

---

<sup>1</sup> ~~DO L 70 de 14.3.2009, p. 11.~~

~~d) no se exigirán responsabilidades por haber reservado infraestructuras aeroportuarias sin utilizarlas cuando se trate de franjas horarias asignadas y devueltas al fondo reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de programación de verano, o del 31 de agosto, para el de invierno, o de franjas que coincidan con días festivos y se devuelvan al fondo de reserva antes de las citadas fechas, o de franjas cuya no utilización pueda justificarse de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5.~~

~~e) la decisión se comunicará al coordinador, a las partes interesadas y a la Comisión al menos seis meses antes del comienzo del período de programación considerado.~~

~~2. El coordinador comunicará al organismo de gestión del aeropuerto toda la información necesaria para la puesta en práctica de la decisión mencionada en el párrafo primero. [Enm. 62]~~

## Artículo 12

### Obligaciones de servicio público

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n° 1008/2008, los Estados miembros ~~podrán reservar~~ **reservarán** en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo al artículo 16, apartado 10, al artículo 17, apartados 3 a 7, y al artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva. ***Las franjas horarias que no se hayan utilizado tras expirar un plazo máximo de seis meses se revertirán al fondo de reserva. Cuando una ruta ya no responda a las exigencias de reserva de franjas en virtud de las obligaciones de servicio público, las franjas se reservarán para otra ruta sujeta a las obligaciones de servicio público o permanecerán en posesión de la compañía aérea que las estaba utilizando, siempre y cuando se satisfaga el requisito contemplado en el artículo 10, apartado 2, del presente Reglamento, para la serie en cuestión. [Enm. 63]***

2. En caso de que más de una compañía aérea de la Unión esté interesada en prestar servicios en dicha ruta y no haya podido obtener franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de los horarios solicitados al coordinador, se recurrirá a los procedimientos de licitación establecidos en el artículo 16, apartado 9, en el artículo 17, apartados 3 y 7, y en el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1008/2008 para la utilización de las franjas horarias mencionadas en el apartado 1 del presente artículo.

## Movilidad de franjas horarias

### Artículo 13

#### Transferencias e intercambios de franjas horarias

1. Las franjas horarias podrán:
  - a) ser transferidas por una compañía aérea ***o entre compañías aéreas pertenecientes a un consorcio*** de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;
  - b) transferirse entre dos compañías aéreas, con o sin compensación monetaria o de otro tipo;
  - c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas con o sin compensación monetaria o de otro tipo. ***Las franjas que se hayan asignado por primera vez a las compañías aéreas para un periodo de programación no se transferirán ni intercambiarán por una compensación o un beneficio monetario hasta que no haya finalizado cuando menos un período de programación equivalente.***

2. El ~~Estado miembro~~ **coordinador** instaurará un marco transparente y acorde con el Derecho de la Unión que permita el contacto entre las compañías aéreas interesadas en las transferencias o intercambios de franjas horarias.

Las transferencias e intercambios mencionados en el apartado 1 deberán notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que éste los confirme de manera expresa. El coordinador rehusará confirmar las transferencias o intercambios cuando éstos no sean conformes a los requisitos del presente Reglamento y cuando no tenga la certeza de que:

- a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos, de rendimiento y medioambientales;

***a bis) no se dañará la conectividad entre los aeropuertos regionales y los aeropuertos principales, ni tampoco el acceso a los aeropuertos no coordinados;***

- b) se respetan las limitaciones impuestas por el artículo 12;
- c) la transferencia de franjas horarias no entra en el ámbito de aplicación del apartado 3 del presente artículo.

Por lo que se refiere a las transferencias o intercambios contemplados en el apartado 1, letras b) y c), las compañías aéreas comunicarán al coordinador los detalles de la eventual compensación monetaria o de otro tipo. ***Los detalles de la compensación por las transferencias o intercambios se adjuntarán al informe de actividad a que se refiere en artículo 6, apartado 1, y el coordinador solo los comunicará al Estado miembro en el que se sitúa el aeropuerto, a la Comisión y a todas las partes que intervengan en la financiación del coordinador.*** Las transferencias o intercambios no ~~podrán someterse~~ ***se someterán*** a condiciones **restrictivas** que limiten la posibilidad, por parte de una compañía aérea que desea obtener franjas horarias, de competir con la compañía que transfiere o intercambia dichas franjas.

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

Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, apartado 2, letra b), no se ~~podrán transferir~~ **transferirán** a otra ruta tal como se prevé en el apartado 1, letra a) del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes a no ser que el nuevo entrante hubiera sido tratado en la nueva ruta con la misma prioridad que en la ruta inicial.

Las franjas horarias asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en el artículo 2, apartado 2, no podrán intercambiarse según lo previsto en 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.

*Los Estados miembros podrán adoptar medidas para asignar una parte de las ganancias generadas por la comercialización de las franjas horarias a un fondo para sufragar los costes de desarrollo de la infraestructura de los aeropuertos y la optimización de sus servicios. En aras de una total transparencia, dicho fondo será establecido y aprobado por una autoridad de supervisión independiente, tal como establece la Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias<sup>1</sup>. El fondo se gestionará en todo momento de tal modo que se garantice la aplicación de los principios de separación contable, de manera que se puedan determinar los importes que se asignarán a cada aeropuerto con cargo al fondo. Los ingresos que genere la comercialización de las franjas horarias en un aeropuerto se volverán a invertir en el mismo aeropuerto. [Enm. 64]*

#### Artículo 14

##### Disposiciones relativas al Derecho de competencia

El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de aprobar la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que estas se asignan en virtud del derecho nacional en materia de competencia o de los artículos 101, 102 o 106 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (Reglamento comunitario de concentraciones)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> DO L 70 de 14.3.2009, p. 11.

<sup>2</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

## Actos delegados y Comité

### Artículo 15

#### Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas por el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados ~~a que se refiere~~ **mencionados en** el artículo 3, apartado 3, y en el artículo 5, apartado 2, se otorgarán a la Comisión para un período ~~indefinido~~ **de cinco años** tras la entrada en vigor del presente Reglamento. ***La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período. [Enm. 65]***

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 3, apartado 3, y el artículo 5, apartado 2, podrá ser revocada en todo 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 revocación surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de dicha decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados a que se refiere el artículo 3, apartado 3, y el artículo 5, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. Ese plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

## Artículo 16

### Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Si el dictamen del Comité debe obtenerse por procedimiento escrito, este se concluirá sin resultado cuando, dentro del plazo para la emisión del dictamen, la presidencia del Comité así lo decida o una mayoría de dos tercios de los miembros del Comité así lo soliciten.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 8 del Reglamento (UE) n° 182/2011, leído en relación con el artículo 5.
4. El Comité podrá además ser consultado por la Comisión sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación del presente Reglamento.

## Medidas de aplicación

### Artículo 17

#### Concordancia entre las franjas horarias y los planes de vuelo

1. Cuando la compañía aérea presenta un plan de vuelo, este hará referencia a la franja horaria asignada. El gestor de la red ~~rechazará~~, ***tras oír a la compañía aérea en cuestión y al organismo de gestión del aeropuerto, podrá rechazar*** el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador. ~~Se supondrá que los operadores de aviación de negocios no disponen de franja horaria si se ven obligados a operar fuera del intervalo previsto en la franja horaria y si el retraso no es imputable a los servicios de navegación aérea. [Enms. 66, 77 y 90/rev]~~
2. El Estado miembro de que se trate adoptará las medidas necesarias para garantizar el intercambio de información entre el coordinador, el gestor de la red, los proveedores de servicios de navegación aérea y el organismo de gestión del aeropuerto.

## Artículo 18

### Aplicación

1. El coordinador retirará la serie de franjas horarias asignadas provisionalmente a una compañía aérea en proceso de establecimiento y las devolverá al fondo de reserva el 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o el 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, si la empresa no posee una licencia de explotación o equivalente en esa fecha o si la autoridad competente para la concesión de la licencia no declara que se concederá probablemente una licencia de explotación o equivalente antes del inicio del período de programación de que se trate. Las autoridades competentes en materia de licencias comunicarán regularmente al coordinador información actualizada y responderán a sus consultas en un plazo de tiempo razonable.

2. Las compañías aéreas que de forma repetida *o* intencionada, *o las empresas de aviación general/de negocios que de forma intencionada*, exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, *causando con ello un perjuicio a las actividades del aeropuerto o a las operaciones de tráfico aéreo*, perderán la *precedencia histórica* ~~prioridad~~ mencionada en el artículo 10, apartado 2. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso. Si la compañía aérea solicita franjas equivalentes, el coordinador no estará obligado a asignarlas. **[Enm. 67]**

El Estado miembro se encargará de que el coordinador establezca un sistema eficaz de comprobación de la aplicación del presente apartado.

3. Los Estados miembros ~~velarán por que existan y se apliquen~~ **aplicarán un sistema de** sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en los casos siguientes:

- ~~prestación reiterada o intencionada de servicios aéreos~~ **compañías aéreas o empresas de aviación general/de negocios que operen de manera intencionada** sin la franja horaria correspondiente o en horas significativamente diferentes de las franjas horarias asignadas
- utilización de franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación;
- ~~restitución de las franjas horarias después del 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o del 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, o conservación de franjas no utilizadas; la sanción debe tener en cuenta el eventual recurso al mecanismo previsto en el artículo 11;~~
- negativa a comunicar al coordinador o al facilitador de horarios la información prevista en los artículos 7 y 13, o comunicación de información falsa o engañosa.

El coordinador será debidamente informado de la aplicación de estas sanciones. **Los Estados miembros notificarán a la Comisión el sistema de sanciones que hayan aplicado en virtud del presente apartado. [Enm. 68]**

**3 bis.** *Los Estados miembros garantizarán también que el organismo de gestión de un aeropuerto coordinado establezca y aplique sanciones económicas efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de devolución de franjas horarias tras las fechas de referencia histórica para la siguiente temporada de invierno o verano, respectivamente, o la retención de las franjas no utilizadas, con el fin de disuadir a las compañías aéreas de devolver tardíamente las franjas horarias al fondo de reserva contemplado en el artículo 9, y para hacerlas responsables por haber reservado infraestructuras aeroportuarias y no utilizarlas. A este respecto, deberán respetarse los principios siguientes:*

- a) se seguirá el procedimiento establecido en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE antes de que se apliquen sanciones en el sentido del presente apartado. Se consultará también al coordinador. En el caso de aeropuertos coordinados no cubiertos por el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 2009/12/CE, el organismo de gestión del aeropuerto consultará al Comité de coordinación y al coordinador;*
- b) las sanciones no afectarán al carácter transparente y no discriminatorio del proceso de asignación de franjas horarias y del sistema de tasas aeroportuarias;*

- c) *las sanciones no disuadirán a las compañías aéreas de desarrollar servicios o de entrar en el mercado;*
- d) *no se exigirán responsabilidades a las compañías aéreas por haber reservado infraestructuras aeroportuarias sin utilizarlas cuando se trate de:*
- *frangas horarias asignadas y devueltas al fondo de reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de programación de verano, o antes del 31 de agosto, para el siguiente periodo de programación de invierno,*
  - *frangas horarias que coincidan con días festivos y sean devueltas al fondo de reserva antes del 31 de enero, para el siguiente período de programación de verano, o antes del 31 de agosto, para el siguiente periodo de programación de invierno, y*
  - *frangas horarias cuya no utilización pueda justificarse sobre la base del artículo 10, apartado 5;*
- e) *las sanciones se comunicarán al coordinador, a las partes interesadas y a la Comisión al menos seis meses antes del comienzo del período de programación considerado;*

*f) el sistema de sanciones será neutro desde el punto de vista de los ingresos para el organismo de gestión del aeropuerto, y tendrá como único objetivo incrementar la eficiencia de la asignación de las franjas horarias.*

*El coordinador comunicará al organismo de gestión del aeropuerto toda la información necesaria para la puesta en práctica del presente apartado.*

*Los Estados miembros introducirán estas sanciones a más tardar un año después de la adopción del presente Reglamento. Informarán debidamente a la Comisión y esta evaluará la eficacia de las sanciones de que se trate. En caso de que se detecte un caso potencial de incumplimiento de los apartados 2 y 3, a través de la supervisión de las franjas o de otro modo, se contactará a la compañía aérea por escrito facilitándole detalles del supuesto incumplimiento y solicitándole información sobre el servicio aéreo o la franja horaria en cuestión. Cuando sea preciso imponer una sanción económica, esta se aplicará a cada falta por separado que haya cometido una compañía aérea al incumplir lo dispuesto en los apartados 2 y 3, y tendrá un valor mínimo predeterminado que establecerá el Estado miembro de que se trate. Las infracciones múltiples podrán conllevar la aplicación de una serie de sanciones económicas y traducirse, por ejemplo, en la duplicación de la sanción económica para todo nuevo incumplimiento. El coordinador será debidamente informado de la aplicación de estas sanciones. Las decisiones de imponer sanciones económicas serán publicadas por el coordinador. [Enm. 69]*

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del ~~85~~**80** %, tal y como se define en el artículo 10, apartado 2, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. **[Enm. 70]**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 5, si, transcurrido un período equivalente al ~~15~~**20** % del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión. El coordinador podrá decidir la retirada de la serie de franjas horarias antes del final de un período igual al ~~15~~**20** % del período de validez de la serie si la compañía no demuestra que tiene la intención de utilizarla. **[Enm. 71]**

## Artículo 19

### Reclamaciones y derecho de recurso

1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del artículo 7, apartado 2, de los artículos 9, 10, 13 y 17, así como del artículo 18, apartados 1, 2, 3 y 4, se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte. **[Enm. 72]**
2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas, de conformidad con el Derecho nacional, para proteger a los coordinadores frente a reclamaciones por daños en relación con sus funciones en virtud del presente Reglamento, salvo en casos de negligencia grave o dolo.

## Artículo 20

### Relaciones con terceros países

1. La Comisión, con arreglo al procedimiento mencionado en el artículo 16, apartado 2, podrá decidir la aplicación de medidas por parte de uno o varios Estados miembros, incluida la retirada de franjas horarias con respecto a una o varias compañías aéreas de dicho tercer país, a fin de poner remedio al comportamiento discriminatorio de este cuando se considere que, en lo que se refiere a la asignación y utilización de franjas horarias en sus aeropuertos, un país tercero
  - a) no otorga a las compañías aéreas de la Unión un trato comparable al que el presente Reglamento dispensa a las compañías aéreas de aquel país, o
  - b) no otorga a las compañías aéreas de la Unión un trato nacional *de facto*, u
  - c) otorga a las compañías aéreas de otros países terceros un trato más favorable que a las compañías aéreas de la Unión.
2. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre cualquier dificultad importante, *de iure* o *de facto*, que las compañías aéreas de la Unión hayan encontrado para obtener franjas horarias en los aeropuertos de países terceros.

## Disposiciones finales

### Artículo 21

#### Informe y cooperación

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento dentro de los ~~cuatro años~~ *tres años* siguientes a su entrada en vigor. Este informe tratará especialmente de la aplicación de los artículos 9, 10, 11 y 13. **[Enm. 73]**
- 1 bis. La Comisión supervisará los mercados secundarios de franjas horarias sobre la base de los datos recibidos de los coordinadores e informará sobre las tendencias pertinentes, incluidas aquellas que guarden relación con la conectividad regional y dentro de la Unión, en su análisis anual de los mercados del transporte aéreo. [Enm. 74]*
2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la recogida de la información necesaria para la elaboración del informe mencionado en el apartado 1.

## Artículo 22

### Derogación

Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 95/93.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo II.

## Artículo 23

### Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el primer día del segundo período de programación de horarios que comience después 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

*Por el Parlamento Europeo*

*Por el Consejo*

*El Presidente*

*El Presidente*

## ANEXO I

### Reglamento derogado con la lista de sus modificaciones sucesivas

Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo	(DO L 14 de 22.1.1993, p. 1)
Reglamento (CE) n° 894/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 142 de 31.5.2002, p. 3)
Reglamento (CE) n° 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 221 de 4.9.2003, p. 1)
Reglamento (CE) n° 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 138 de 30.4.2004, p. 50)

Reglamento (CE) n° 545/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 29.6.2009, p. 24)

---

## ANEXO II

### TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CEE) n° 95/93	Presente Reglamento
Artículo 1, apartados 1 y 2	artículo 1, apartados 1 y 2
Artículo 1, apartado 3	—
Artículo 2, letra a)	Artículo 2, apartado 1)
Artículo 2, letra b)	Artículo 2, apartado 2)
Artículo 2, letra c)	—
Artículo 2, letra d)	Artículo 2, apartado 3)
Artículo 2, letra e)	Artículo 2, apartado 4)
Artículo 2, letra f), inciso i)	Artículo 2, apartado 5)
Artículo 2, letra f), inciso ii)	Artículo 2, apartado 6)
—	Artículo 2, apartado 7)
—	Artículo 2, apartado 8)
—	
Artículo 2, letra g)	Artículo 2, apartado 11)
Artículo 2, letra h)	—
Artículo 2, letra i)	Artículo 2, apartado 10)
Artículo 2, letra j)	Artículo 2, apartado 12)
Artículo 2, letra k)	Artículo 2, apartado 13)
Artículo 2, letra l)	Artículo 2, apartado 14)
Artículo 2, letra m)	Artículo 2, apartado 15)

—	Artículo 2, apartado 16)
—	Artículo 2, apartado 17)
—	Artículo 2, apartado 18)
—	Artículo 2, apartado 19)
—	Artículo 2, apartado 20)
—	Artículo 2, apartado 21)
Artículo 3, apartado 1	Artículo 3, apartado 1
Artículo 3, apartado 2	Artículo 3, apartado 2
Artículo 3, apartado 3	Artículo 3, apartado 3
Artículo 3, apartado 4	Artículo 3, apartado 4
—	Artículo 3, apartado 5
Artículo 3, apartado 5	Artículo 3, apartado 6
Artículo 3, apartado 6	Artículo 3, apartado 7
Artículo 3, apartado 7	Artículo 3, apartado 8
—	Artículo 3, apartado 9
—	Artículo 3, apartado 10
Artículo 4, apartado 1	Artículo 5, apartado 1
—	Artículo 5, apartado 2
Artículo 4, apartado 2, letra a)	Artículo 3, apartado 3, letra a)
Artículo 4, apartado 2, letra b), primera frase	Artículo 5, apartado 3, letra b)
—	Artículo 5, apartado 3, letra b), inciso i)
—	Artículo 5, apartado 3, letra b), inciso ii)
Artículo 4, apartado 2, letra b), segunda frase	Artículo 5, apartado 3, letra c)
Artículo 4, apartado 2, letra c)	Artículo 5, apartado 3, letra d)
—	Artículo 5, apartado 3 párrafo segundo
Artículo 4, apartado 3	Artículo 5, apartado 4
Artículo 4, apartado 4	Artículo 5, apartado 5

Artículo 4, apartado 5	Artículo 5, apartado 6
Artículo 4, apartado 6	Artículo 5, apartado 7
Artículo 4, apartado 7	Artículo 5, apartado 7 y artículo 6, apartado 1, párrafo primero
—	Artículo 6, apartado 1, párrafo segundo
—	Artículo 6, apartado 2
Artículo 4, apartado 8	Artículo 6, apartado 3
—	Artículo 6, apartado 4
Artículo 4, apartado 9	—
Artículo 4, apartado 10	Artículo 6, apartado 5
Artículo 5, apartado 1, párrafo primero	Artículo 8, apartado 1, párrafo primero
Artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, letra a)	Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, letra a), incisos i) a vii)
—	Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, letra a), inciso vii bis)
—	Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, letra b)
Artículo 5, apartado 1, párrafo segundo, letra b)	Artículo 8, apartado 1, párrafo segundo, letra c)
Artículo 5, apartado 2	Artículo 8, apartado 2
Artículo 5, apartado 3	Artículo 8, apartado 3
Artículo 6, apartado 1, párrafos primero y segundo	Artículo 4, apartado 1
Artículo 6, apartado 2	Artículo 4, apartado 5
Artículo 6, apartado 3	Artículo 4, apartado 2
—	
Artículo 6, apartado, párrafo tercero	Artículo 4, apartado 4
Artículo 7, apartados 1 a 3	Artículo 7
—	Artículo 7, apartado 3, letra a)
Artículo 8, apartado 1	Artículo 10, apartado 1
Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, palabras introductorias	Artículo 10, apartado 2, palabras introductorias
Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, primer y segundo guiones	Artículo 10, apartado 2, letras a) y b)
Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo	—

Artículo 8, apartado 3	Artículo 9, apartado 3
Artículo 8, apartado 4	Artículo 10, apartado 5
Artículo 8, apartado 5	Artículo 9, apartado 8, párrafo primero
—	Artículo 9, apartado 8, párrafo segundo
Artículo 8, apartado 6	Artículo 9, apartado 7
Artículo 8, apartado 7	Artículo 9, apartado 9
—	Artículo 10, apartado -1
—	Artículo 10, apartado 2 bis
Artículo 8 bis, apartado 1	Artículo 13, apartado 1
—	Artículo 13, apartado 2, párrafo primero
Artículo 8 bis, apartado 2	Artículo 13, apartado 2, párrafo segundo
—	Artículo 13, apartado 2, párrafo tercero
Artículo 8 bis, apartado 3	Artículo 13, apartado 3, párrafos primero a tercero
—	Artículo 13, apartado 3, párrafo cuarto
Artículo 8 ter, primera frase	Artículo 10, apartado 7
Artículo 8 ter, segunda frase	Artículo 14
Artículo 8 ter, tercera frase	—
Artículo 9	Artículo 12
Artículo 10, apartado 1	Artículo 9, apartado 1
Artículo 10, apartado 2	—
Artículo 10, apartado 3	Artículo 10, apartado 4
Artículo 10, apartado 4, palabras introductorias, letra a), primer, segundo y tercer guiones	Artículo 10, apartado 5, párrafo primero, letras a), incisos i), ii) y iii)
Artículo 10, apartado 4, letras b), c) y d)	Artículo 10, apartado 5, párrafo primero, letras b), c) y d)
—	Artículo 10, apartado 5 párrafo segundo
Artículo 10, apartado 5	Artículo 10, apartado 7
—	Artículo 10, apartado 6
Artículo 10, apartado 6	Artículo 9, apartado 3

Artículo 10, apartado 7  
Artículo 10, apartado 8  
Artículo 10, apartado 9  
Artículo 10 bis  
Artículo 11  
Artículo 12  
Artículo 13, apartados 1 y 2  
—  
Artículo 13, apartado 3  
Artículo 13, apartado 4  
—  
Artículo 14, apartado 1  
—  
Artículo 14, apartado 2  
Artículo 14, apartado 3  
Artículo 14, apartado 4  
Artículo 14, apartado 5  
—  
Artículo 14, apartado 6, letras a) y b)  
  
Artículo 14 bis, apartado 1  
—  
Artículo 14 bis, apartado 2  
—  
Artículo 15  
—  
—

Artículo 9, apartado 4  
Artículo 9, apartado 5  
Artículo 9, apartado 6  
—  
Artículo 19  
Artículo 20  
Artículo 16, apartados 1 y 2  
Artículo 16, apartado 3  
Artículo 16, apartado 4  
—  
Artículo 15  
Artículo 17, apartado 1  
Artículo 17, apartado 2  
Artículo 18, apartado 1  
—  
Artículo 18, apartado 2  
Artículo 18, apartado 3  
Artículo 18, apartado 3 bis  
Artículo 18, apartado 4, párrafos primero y segundo  
Artículo 21, apartado 1  
Artículo 21, apartado 1 bis  
Artículo 21, apartado 2  
Artículo 22  
Artículo 23  
Anexo I  
Anexo II

---