COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 13.3.2020
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El Reglamento (CEE) n.º 95/93[1] establece normas para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la UE. Su artículo 10 contiene una norma («se usa o se pierde») en virtud de la cual las compañías aéreas deben utilizar como mínimo el 80 % de las franjas horarias que se les hayan asignado durante el período de programación (verano o invierno), a fin de mantener la precedencia con respecto a la misma serie de franjas horarias dentro del período de programación correspondiente del año siguiente (los denominados «derechos adquiridos»).

El brote del virus SARS-CoV-2 está afectando gravemente a las compañías aéreas, provocando una disminución significativa del tráfico aéreo en todo el mundo desde principios de 2020. Para las compañías aéreas europeas este impacto se puso de manifiesto en primer lugar en los vuelos con destino y origen en la República Popular China y en la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China en enero de 2020, pero la propagación del virus desde enero de 2020 ha conducido a un deterioro más generalizado, también en Europa. No es posible predecir la evolución futura de la epidemia ni la duración de sus efectos.

Sin embargo, ante la disminución de la demanda de los pasajeros, las compañías aéreas ya han empezado a cancelar y siguen cancelando vuelos, con lo que, para los períodos de programación del invierno de 2019-2020 y del verano de 2020, el uso de las franjas horarias se situará por debajo del umbral del 80 % que impone el Reglamento.

Tras un crecimiento medio anual del 3,3 % en el número de pasajeros en Europa entre 2009 y 2019, Eurocontrol indica que, durante las dos primeras semanas de marzo de 2020, se ha registrado una reducción del 10 % en el número de vuelos con respecto al mismo período de 2019. Debido a la disminución de la demanda provocada por la crisis, la mayoría de las compañías aéreas europeas están inmovilizando sus aeronaves, lo que parece indicar que la reducción del número de vuelos se mantendrá. La tendencia negativa en términos interanuales se extiende a la temporada de verano, para la cual, según la IATA, las compañías aéreas están experimentando una caída interanual del 40-60 % en las futuras reservas de rutas no italianas durante el período de marzo a junio de 2020, con un impacto algo mayor en las rutas de corta distancia que en las de larga distancia. Las reservas en las rutas italianas habían caído más del 50 % a principios de marzo de 2020, con coeficientes de ocupación de solo el 40 %.

Por su parte, los aeropuertos europeos anuncian una pérdida de 67 millones de pasajeros en el primer trimestre de 2020. Este fenómeno afecta gravemente al transporte aéreo en toda la Unión.

Sobre la base de la información actualmente disponible, procedente de Eurocontrol, de las compañías aéreas y de los aeropuertos, resulta razonable asumir que la situación actual, caracterizada por una contracción excepcional de la demanda, se prolongará al menos durante los meses de marzo, abril, mayo y junio de 2020.

[1] Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (DO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

No obstante, en virtud del Reglamento sobre las franjas horarias, a fin de garantizar la asignación de las mismas franjas en la misma temporada del año siguiente, las compañías aéreas están obligadas a utilizar las franjas como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que hayan sido asignadas. A falta de medidas que neutralicen los efectos de las circunstancias actuales para la realización de dicho cálculo, es probable que las compañías aéreas operen muchos vuelos con coeficientes de ocupación muy bajos para proteger sus derechos adquiridos, agravando así las pérdidas financieras y causando un impacto adverso en el medio ambiente.

Con arreglo al Reglamento (CEE) n.º 95/93, el coordinador de franjas horarias es el único responsable de la asignación de estas franjas y está obligado a actuar de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (artículo 4, apartado 5). Por lo que respecta a su cometido de asignación de franjas horarias, los coordinadores son independientes y no reciben instrucciones de ninguna parte.

En las circunstancias descritas, el Reglamento (CEE) n.º 95/93 debe modificarse para proteger los derechos adquiridos de las compañías aéreas en el caso de las franjas horarias que no se hayan utilizado durante el período en el que el mercado de la aviación se haya visto más afectado por el brote del virus SARS-CoV-2. El período propuesto abarca los cuatro meses que van de marzo a junio de 2020 para todos los vuelos. Además, dado que el grave impacto del brote del virus SARS-CoV-2 se puso de manifiesto en primer lugar en la República Popular China y en la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China, se propone proteger durante un período global más largo los derechos adquiridos para las franjas horarias utilizadas en los servicios aéreos con origen o destino en dichos mercados. El período adicional comienza el 23 de enero de 2020, fecha en la que las autoridades cerraron el primer aeropuerto de la República Popular China.

La modificación consistiría en una norma en virtud de la cual los coordinadores considerarán como utilizadas las franjas horarias asignadas para los períodos de referencia en cuestión. Esta norma mitigaría los efectos de la crisis actual y proporcionaría seguridad jurídica a las compañías aéreas para las partes pertinentes de los períodos de programación. Las franjas horarias que las compañías aéreas liberen como resultado de esta medida podrían ser reasignadas por los coordinadores en función de las necesidades. Por su propia naturaleza, una reasignación de este tipo tendría un carácter exclusivamente *ad hoc* y no afectaría a la posición de los transportistas pues, con arreglo a la norma propuesta, se consideraría que han utilizado las franjas horarias en cuestión.

La naturaleza de las circunstancias actuales dificulta predecir, con cierto grado de certeza, cuándo volverá a la normalidad la situación de salud pública y cuándo se recuperará la confianza de los consumidores. Prorrogar la medida propuesta durante toda la temporada de verano de 2020 (que termina el 24 de octubre de 2020) podría ser desproporcionado respecto del objetivo claramente definido, en caso de que la situación volviera a la normalidad entretanto. Por este motivo, se propone facultar a la Comisión para prorrogar el período de aplicación de las medidas, mediante actos delegados, en caso necesario. La Comisión debe basar esas decisiones en la información disponible más reciente, publicada por el Gestor de Red de la UE en la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea («Eurocontrol»), y en los dictámenes científicos pertinentes.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

El Reglamento (CEE) n.º 95/93 no aborda los problemas a los que se enfrentan las compañías aéreas debido al brote de SARS-CoV-2 en relación con sus posibilidades de mantener las

franjas horarias para los períodos de programación siguientes. Por tanto, el Reglamento debe modificarse para mitigar los efectos de la crisis actual, proporcionar seguridad jurídica a las compañías aéreas y mantener la unidad del sistema europeo de asignación de franjas horarias.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El funcionamiento eficaz del mercado interior en el sector de la aviación y servicios conexos depende de los resultados económicos de las compañías aéreas. Las negativas consecuencias económicas del brote actual de SARS-CoV-2 para las compañías aéreas podrían poner en peligro su salud financiera y perjudicar gravemente el sistema de transporte y la economía en su conjunto. La modificación del Reglamento sobre franjas horarias para responder a la gran preocupación actual de las compañías aéreas reviste, por tanto, la máxima importancia.

La medida también persigue un importante objetivo de sostenibilidad, ya que elimina el incentivo para que las compañías aéreas operen con coeficientes de ocupación bajos únicamente con el fin de proteger sus franjas horarias.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente iniciativa es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). Esa disposición permite adoptar todas las disposiciones adecuadas en materia de transporte aéreo y ya sirvió de base para la adopción del Reglamento (CEE) n.º 95/93.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Los Estados miembros no pueden alcanzar por sí mismos los objetivos de la propuesta por los motivos que se exponen a continuación: el Reglamento (CEE) n.º 95/93 no permite a los Estados miembros, por razones como las que nos ocupan, obligar a los coordinadores a considerar como utilizadas las franjas horarias no utilizadas. Este objetivo solo puede alcanzarse mediante una modificación del propio Reglamento por parte de la Unión.

- **Proporcionalidad**

La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo de paliar el impacto del actual brote de SARS-CoV-2 a efectos del funcionamiento del Reglamento (CEE) n.º 95/93. La medida propuesta es, por tanto, proporcionada, también en lo que respecta a su aplicación temporal en los diferentes tipos de destinos.

- **Elección del instrumento**

Para alcanzar su objetivo, el instrumento jurídico debe ser de aplicación directa y general, al igual que el propio Reglamento (CEE) n.º 95/93. Por tanto, el instrumento jurídico más adecuado es un reglamento.

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

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

Se trata de una medida urgente provocada por el brote repentino e imprevisible del virus SARS-CoV-2 y la propagación subsiguiente de la enfermedad COVID-19. Por esta razón, la

medida no es pertinente para el programa de adecuación de la normativa y no se ha llevado a cabo una evaluación *ex post*.

No obstante, esta medida tiene un alcance y un efecto similares a los de anteriores modificaciones del Reglamento (CEE) n.º 95/93 provocadas por otras situaciones de emergencia, entre otras, las siguientes:

– en 2002, a raíz de los atentados terroristas del 11 de septiembre [Reglamento (CE) n.º 894/2002];

– en 2003, tras la guerra en Irak y el brote de síndrome respiratorio agudo grave (SARS) [Reglamento (CE) n.º 1554/2003]; y

– en 2009, en plena crisis financiera mundial [Reglamento (CE) n.º 545/2009].

• **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo una consulta formal con las partes interesadas. No obstante, tanto las autoridades de los Estados miembros como las partes interesadas han pedido a la Comisión que adopte una propuesta de medidas adecuadas en el marco del Reglamento (CEE) n.º 95/93.

• **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como se ha explicado, la urgencia de la situación no ha permitido recabar asesoramiento especializado. Sin embargo, la Comisión ha aprovechado la experiencia adquirida con la aplicación y las modificaciones del Reglamento (CEE) n.º 95/93, que también incluían consultas con expertos.

• **Evaluación de impacto**

Dada la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto. Esta medida tiene un alcance y un efecto similares a los de anteriores modificaciones del Reglamento (CEE) n.º 95/93, provocadas por otras situaciones de emergencia. La medida pretende aliviar las pérdidas financieras sufridas por las compañías aéreas como consecuencia de la norma «se usa o se pierde» y reducir el impacto adverso en el medio ambiente.

• **Derechos fundamentales**

No procede.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No procede.

5. OTROS ELEMENTOS

• **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La medida no incluye ningún sistema específico de seguimiento o notificación; sin embargo, la Comisión debe estar obligada a seguir la evolución del brote de SARS-CoV-2 y su impacto en el transporte aéreo y debe estar facultada para adoptar, en caso necesario, un acto delegado que prorrogue el período de aplicación de la medida.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 10 *bis* se sustituye por un nuevo artículo por el que se obligará a los coordinadores a considerar como utilizadas por la compañía aérea a la que se hubieran asignado inicialmente las franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de junio de 2020, a efectos de la evaluación de la acumulación de derechos adquiridos. Se incluye un período adicional anterior respecto a las franjas horarias utilizadas para los vuelos entre la UE y la República Popular China o entre la UE y la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China (a partir del 23 de enero de 2020). Como condición para los casos posteriores al inicio de la aplicación del Reglamento propuesto, esas franjas horarias deben devolverse al coordinador de franjas horarias. Las franjas devueltas que se reasignen posteriormente a otras compañías aéreas no podrán tenerse en cuenta a efectos de los derechos adquiridos de las compañías aéreas que las utilicen.

El artículo 10 *bis* también faculta a la Comisión para adoptar actos delegados si la crisis ligada al brote de SARS-CoV-2 no se resuelve y sigue teniendo un impacto negativo en el transporte aéreo, en particular en relación con los derechos adquiridos en las franjas horarias. Dada la rapidez con que evoluciona el brote, es necesario que los actos delegados se adopten mediante un procedimiento de urgencia.

2020/0042 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 95/93 relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[3],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El brote de la enfermedad COVID-19 causada por el coronavirus del síndrome respiratorio agudo grave 2 (SARS-CoV-2) ha provocado una fuerte reducción del tráfico aéreo como consecuencia de un descenso significativo de la demanda y de las medidas directas adoptadas por los Estados miembros y los terceros países para contener el brote. Los graves efectos consiguientes en las compañías aéreas ya se iniciaron en enero de 2020 respecto de la República Popular China y la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China, se generalizaron desde el 1 de marzo de 2020 y probablemente afecten al menos a dos períodos de programación, el del invierno de 2019-2020 y el del verano de 2020.

(2) Estas circunstancias escapan al control de las compañías aéreas y la consiguiente cancelación voluntaria u obligatoria de los servicios aéreos por estas es una respuesta necesaria o legítima a dichas circunstancias. En particular, las cancelaciones voluntarias protegen la salud financiera de las compañías aéreas y evitan el impacto medioambiental de vuelos vacíos o prácticamente vacíos operados con el único propósito de mantener las franjas horarias en los aeropuertos correspondientes.

(3) Las cifras publicadas por el Gestor de Red de la UE en la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea («Eurocontrol») indican una disminución interanual del orden del 10 % del tráfico aéreo en la región europea en la primera mitad de marzo de 2020. Las compañías aéreas informan de grandes caídas en las reservas y están procediendo a numerosas cancelaciones de vuelos en los períodos de

[2] DO C de , p. .
[3] DO C de , p. .

programación del invierno de 2019-2020 y del verano de 2020 como consecuencia del brote.

(4) Con arreglo al artículo 8, apartado 2, leído en relación con el artículo 10, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, el hecho de que una compañía aérea no explote el 80 % de una serie de franjas horarias asignadas en un aeropuerto coordinado amenaza la precedencia histórica de esas franjas.

(5) El artículo 10, apartado 4, del Reglamento (CEE) n.º 95/93 permite a los coordinadores de franjas horarias no tener en cuenta, a efectos del cálculo de la precedencia histórica, la no utilización de las franjas horarias de los aeropuertos durante los períodos en los que la compañía aérea no pueda explotar los servicios aéreos previstos debido, por ejemplo, a cierres de aeropuertos. No obstante, ese artículo no aborda situaciones como la del brote de SARS-CoV-2. Por consiguiente, procede adoptar la medida correspondiente.

(6) A la luz de las reservas y previsiones epidemiológicas conocidas, cabe razonablemente esperar en este momento que, durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y, como mínimo, el 30 de junio de 2020 se produzca un número considerable de cancelaciones atribuibles al brote de SARS-CoV-2. La no utilización de las franjas horarias asignadas para este período no debe hacer perder a las compañías aéreas la precedencia histórica de la que, de otro modo, gozarían. Por consiguiente, es necesario definir las condiciones en las que las franjas horarias no utilizadas deben considerarse como utilizadas a tal efecto, con respecto a la temporada siguiente.

(7) Las franjas horarias en los aeropuertos coordinados son un recurso económico valioso. A pesar de la disminución general del tráfico aéreo, la cancelación de servicios aéreos no debe impedir la utilización de las franjas horarias aeroportuarias por parte de otras compañías aéreas que, no obstante, deseen utilizarlas temporalmente sin que tales franjas devenguen derechos adquiridos. Así pues, cuando no sean utilizadas por la compañía aérea a la que estuvieran asignadas, las franjas horarias deben devolverse al coordinador sin demora.

(8) Es difícil predecir la evolución futura del SARS-CoV-2 y su impacto posterior en las compañías aéreas. La Comisión debe analizar continuamente los efectos del SARS-CoV-2 en el sector del transporte aéreo y la Unión debe estar en condiciones de prorrogar sin demora indebida el período de aplicación de las medidas previstas en el presente Reglamento en caso de que persistan las condiciones adversas.

(9) A fin de prorrogar, en caso necesario y justificado, las medidas establecidas en el presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE con el fin de modificar el presente Reglamento para prorrogar el período de aplicación de las medidas previstas en él. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(10) Habida cuenta de la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales que justifican las medidas propuestas, procede establecer una excepción al período de ocho semanas contemplado en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(11) Habida cuenta de la urgencia provocada por las circunstancias excepcionales que justifican las medidas establecidas, procede prever la entrada en vigor inmediata del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) n.º 95/93 queda modificado como sigue:

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

«*Artículo 10* bis

1. A efectos del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, los coordinadores considerarán como utilizadas por la compañía aérea a la que se hubieran asignado inicialmente las franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de junio de 2020.

2. A efectos del artículo 8, apartado 2, y del artículo 10, apartado 2, los coordinadores considerarán como utilizadas por la compañía aérea a la que se hubieran asignado inicialmente las franjas horarias asignadas para el período comprendido entre el 23 de enero de 2020 y el 29 de febrero de 2020, en lo que se refiere a los servicios aéreos entre aeropuertos de la Unión Europea y aeropuertos de la República Popular China o de la Región Administrativa Especial de Hong Kong de la República Popular China.

3. Respecto a las franjas horarias con una fecha posterior a la semana siguiente al inicio de la aplicación del presente Reglamento, el apartado 1 solo se aplicará cuando las franjas horarias no utilizadas pertinentes se hayan puesto a disposición del coordinador para su reasignación a otras compañías aéreas.

4. Cuando, sobre la base de las cifras publicadas por el Gestor de Red de la UE en la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea («Eurocontrol»), la Comisión considere que la reducción del nivel de tráfico aéreo persiste en comparación con el nivel del período correspondiente del año anterior y es probable que continúe, y que, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles, esta situación es el resultado del impacto del brote de SARS-CoV-2, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 12 *bis* para modificar el período especificado en el apartado 1 en consecuencia.

5. La Comisión llevará a cabo un seguimiento continuo de la situación a la luz de los criterios establecidos en el apartado 4. Basándose en la información de que disponga, presentará un informe de síntesis sobre este asunto a más tardar el 15 de abril de 2020. En caso necesario, adoptará lo antes posible los actos delegados contemplados en el apartado 4.

6. Cuando, en caso de efectos prolongados del SARS-CoV-2 en el sector del transporte aéreo de la Unión Europea, razones imperiosas de urgencia así lo requieran, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 12 *ter*.».

2) Se insertan los artículos 12 *bis* y 12 *ter* siguientes:

«*Artículo 12* bis

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 10 *bis* se otorgan a la Comisión por un período de un año a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 10 *bis* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10 *bis* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 12 ter

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.

2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 12 *bis*, apartado 6. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*