

## Nota Informativa

# Impacto del COVID-19 en el sector aéreo y la compatibilidad de las medidas de crisis con el derecho de defensa de la competencia

2 de abril de 2020

El sector aéreo constituye una relevante actividad económica con un fuerte impacto en otros sectores económicos tales como el turismo o el transporte y en la propia internacionalización económica, por lo que está expuesta más que otros sectores a las crisis y vicisitudes globales. Tratándose pues de un área estratégica en la UE y, en particular, en España, es indudable la necesidad de adoptar medidas urgentes que permitan mitigar los efectos de la crisis sanitaria provocada por la pandemia del COVID-19 y, ante todo, eviten que la falta de liquidez generada por la misma conlleve a la irremediable quiebra de las principales empresas del sector.

Y es que, en estos momentos, es de vital importancia para las aerolíneas contar con suficiente liquidez, que les permita afrontar los costes fijos y los gastos extraordinarios a los que se enfrentan (desde la devolución del precio de los billetes por los viajes cancelados hasta el pago del *leasing* de las aeronaves), sin generar apenas ingresos o teniendo prácticamente parada su actividad por causas ajenas a su gestión.

El impacto provocado por el COVID-19 no conoce precedentes, ni siquiera es similar a la crisis internacional desencadenada tras los atentados del 11-S. De hecho, según aduce la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), las aerolíneas se enfrentan a unas pérdidas superiores a más de 250.000 millones de euros o de un 45 %. Por otro lado, hay que recordar que el ejercicio anterior tampoco fue especialmente benévolo con el sector si se tiene en cuenta la desaparición de Thomas Cook, Airberlin, Adria Airways, Monarch o la reciente quiebra de la británica Fly Be, entre otros ejemplos.

En línea con lo anterior, ni los Estados Miembros de la UE ni la propia UE pueden permanecer impasibles a esta potencial quiebra del sector, por lo que el derecho de defensa de la competencia y las reglas del mercado único, sobre todo el régimen de Ayudas de Estado, ha de ser aplicado considerando los intereses generales y estratégicos que puedan salvaguardar la continuidad de las aerolíneas una vez finalice esta crisis. Todo ello, no obstante, garantizando estrictamente los valores de una economía de mercado y del propio TFUE, por tanto, evitando, entre otras, medidas discriminatorias por nacionalidad, barreras de entrada artificiales o desincentivar la innovación.

En consideración a dichos fines, a nivel europeo, la Comisión Europea, en una reunión informal de los ministros de transporte europeos celebrada apenas hace unos días, recordó que el sector transportista es uno de los sectores vitales para la Unión, subrayando la importancia de que los Estados Miembros actúen de manera conjunta al luchar contra el coronavirus y destacando, asimismo, la importancia de alcanzar soluciones para la obligaciones financieras asumidas por las empresas de este sector.

Volviendo al concreto sector aéreo, el pasado 20 de marzo, el Consejo Europeo ha aprobado un mandato para que la presidencia de dicha institución negocie con el Parlamento Europeo una renuncia temporal en las franjas horarias o en los *slots*, como comúnmente se conocen en la jerga área. En este sentido, la UE está tomando medidas urgentes para suspender temporalmente los



requisitos de franjas horarias aeroportuarias que actualmente obligan a las aerolíneas a utilizar al menos el 80% de sus franjas horarias de despegue y aterrizaje para poder mantenerlas al año siguiente. De este modo, se está negociando una propuesta para renunciar a la regla de “úselo o piérdalo” hasta al menos el 24 de octubre de 2020, para ayudar a las compañías aéreas a hacer frente a la fuerte caída de la demanda. (Vid. [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.](#))

En línea [con nuestra reciente nota informativa sobre Ayudas de Estado](#), no cabe duda de que, en esta situación, una de las medidas económicas más importantes para el sector aéreo serán la Ayudas de Estado, y más aún tras la aprobación del Marco Temporal en esta materia por parte de la Comisión Europea que establece hasta cinco tipos de ayudas de acuerdo con el art. 107.3.b del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Por su parte, la Vicepresidenta Ejecutiva de la Comisión Europea, Dña. Margrethe Vestage ha [declarado recientemente](#) que, bajo el amparo del art. 107.2.b del TFUE, sería posible aprobar una indemnización por los daños y perjuicios causados por el COVID-19 a las aerolíneas, independientemente del hecho de haber recibido ayudas de salvamento en los últimos diez años, inaplicando así el principio de “ayuda única”.

Asimismo, en Estados Unidos ya se ha [aprobado un plan de ayudas](#) para proteger a sus líneas aéreas, basado, principalmente, en la concesión de préstamos condicionados que ayuden a las aerolíneas, por ejemplo, a hacer frente a los gastos derivados del pago de las nóminas de los empleados, siempre y cuando las beneficiarias se comprometan a no despedirlos hasta el 30 de septiembre, entre otras cosas.

En España, de momento, no se han aprobado todavía medidas específicas para el sector, aunque sí que se han ampliado los créditos ICO para el sector turístico que ha sufrido las consecuencias de la quiebra de Thomas Cook, de acuerdo con lo previsto en el reciente Real Decreto-ley 7/2020, de 12 de marzo. No obstante lo anterior, es cierto que en el aún más reciente Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, podemos encontrar que se prevé una línea de avales públicos de 100.000 millones de euros para garantizar la liquidez de las empresas. En ese sentido, la semana pasada, el Consejo de Ministros ya movilizó 20.000 millones de los inicialmente previstos, obteniendo el visto bueno de la Comisión Europea en apenas 24 horas desde la notificación por parte del Gobierno español, aunque bien es cierto que, de momento, esta primera tanda de avales está enfocada a las PYMES y autónomos, pero no de manera exclusiva.

Por otro lado, destaca, la aparición de medidas alternativas como, por ejemplo, la recientemente adoptada por la Autoridad de Competencia de Noruega, que ha [aprobado una excepción temporal](#) de tres meses para la prohibición de los acuerdos y prácticas anticompetitivas en materia de derecho de la competencia con el objetivo de garantizar el movimiento de bienes y de personas durante la crisis. Así, se ha dado la posibilidad de que las aerolíneas Norwegian y SAS (las principales del sector noruego) puedan coordinarse, siempre y cuando dicha coordinación no exceda de lo estrictamente necesario, según se menciona en la propia comunicación.

Finalmente, también es de mencionar que, durante la semana pasada, hemos sido testigos de importantes rumores respecto a una posible nacionalización de British Airways, por parte del gobierno británico, aunque días después el Secretario de Transportes, [afirmaba](#) que de momento “no habría ayudas extra para el sector aéreo”. No obstante, ningún escenario es descartable por el momento.

En definitiva, teniendo en cuenta la dinámica de las últimas semanas, es probable que sigamos asistiendo a la aprobación de medidas adicionales enfocadas a garantizar la continuidad del sector aéreo, tanto a nivel europeo como a nivel nacional. De igual modo, una vez superada la crisis, sin duda se observará una mayor actividad en el ámbito de las reestructuraciones, pues la concentración entre empresas siempre ha supuesto mayor posibilidad – que no garantía – de continuidad.

Esperamos que la información sea útil y de su interés. Desde Andersen Tax & Legal hemos creado un equipo multidisciplinar para atender todas las cuestiones que puedan surgir sobre este aspecto o en relación con el COVID-19.

Para más información, puede contactar con:

[Isabel Martínez](#) | Director en el área de Privacy, IT & Digital Business  
[isabel.martinez@andersentaxlegal.es](mailto:isabel.martinez@andersentaxlegal.es)

Los comentarios expuestos contienen aspectos informativos, sin que constituyan opinión profesional o asesoramiento jurídico alguno, no incluyendo necesariamente opinión de sus autores. Si está interesado en obtener información adicional o aclaración sobre el contenido, puede ponerse en contacto con nosotros en el número de teléfono +34 917 813 300 o bien mediante correo electrónico a [communications@andersentaxlegal.es](mailto:communications@andersentaxlegal.es).