

Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de Setembro de 2008

Imposição de obrigações modificadas de serviço público a determinados serviços aéreos regulares em Portugal

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. O Governo português decidiu aplicar as disposições do n.º 4, do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, a fim de impor, a partir de 29 de Março de 2015, ou, caso ocorra posteriormente, do sexagésimo dia da data de publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* da respetiva nota informativa, obrigações modificadas de serviço público aos serviços aéreos regulares explorados nas rotas seguintes:

- Lisboa / Horta / Lisboa
- Funchal / Ponta Delgada / Funchal
- Lisboa / Santa Maria / Lisboa
- Lisboa / Pico / Lisboa

2. As obrigações de serviço público são as seguintes:

— ***Em termos de capacidade e de continuidade dos serviços:***

A capacidade global de transporte regular de passageiros e de carga, em cada rota, oferecida pelo conjunto dos transportadores operando na referida rota deve ser, pelo menos, equivalente à capacidade oferecida tal como referida no Anexo I.

Quando o coeficiente médio de ocupação numa rota, numa estação IATA, ultrapasse os 90%, a capacidade mínima a oferecer na estação homóloga seguinte será acrescentada do diferencial de oferta que permita respeitar aquele coeficiente.

Os lugares ocupados no âmbito de campanhas tarifárias promocionais para residentes e estudantes não contarão para este limite.

Os serviços programados devem ser garantidos durante, pelo menos, duas estações IATA consecutivas e, salvo no caso das exceções seguidamente mencionadas, apenas podem ser interrompidos mediante um pré-aviso de seis meses.

As reduções da capacidade de transporte estão sujeitas a autorização prévia do Instituto Nacional de Aviação Civil e não poderão ser aplicadas antes de seis meses, caso resultem num

volume global da oferta inferior aos limiares referidos no primeiro parágrafo deste número, devendo para o efeito o Instituto Nacional de Aviação Civil responder ao operador nos 30 dias subsequentes à notificação.

Salvo em caso de força maior, o número de voos cancelados por razões diretamente imputáveis à transportadora não deve exceder 2% do número de voos programados, para o período respeitante, entendendo-se por «cancelamento» a não realização de um voo que anteriormente estava programado e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.

Caso as ligações sejam temporariamente interrompidas devido a condições imprevisíveis, a razão de força maior ou outras, a capacidade programada deve ser reforçada em, pelo menos, 60%, a partir do momento em que seja possível restabelecer a operação e até ao escoamento total do tráfego acumulado durante a interrupção da exploração.

No caso das ligações Lisboa-Horta-Lisboa ou Lisboa-Pico-Lisboa serem canceladas por condições atmosféricas adversas, as transportadoras poderão, caso assim o entendam, alterar o destino do voo para a ilha mais próxima, desde que assegurem o pagamento da ligação marítima entre a ilha de destino e aquela para a qual o voo estava inicialmente programado.

— *Em termos de pontualidade:*

Salvo em caso de força maior, os atrasos superiores a 15 minutos diretamente imputáveis à transportadora não devem afetar mais de 15% dos voos.

— *Em termos de categoria de aeronaves utilizadas e condições operacionais:*

As ligações devem ser garantidas através de aparelhos turborreatores devidamente certificados, com uma capacidade mínima de 90 lugares, devendo as transportadoras para as operações nos Aeroportos da Horta e do Pico obedecer às condições publicadas no «*Aeronautical Information Publication*» (AIP).

As ligações Funchal / Ponta Delgada / Funchal podem também ser efetuadas por aeronaves turbo hélice, devidamente certificadas, com capacidade para um número mínimo de 70 passageiros.

— *Em termos do número de frequências mínimas:*

— Na rota Lisboa / Horta / Lisboa, pelo menos três frequências semanais de ida e volta, entre as 8h00 e as 21h00, durante todo o ano, em dias não consecutivos;

— Na rota Funchal / Ponta Delgada / Funchal, pelo menos uma frequência semanal de ida e volta, durante todo o ano;

— Na rota Lisboa / Santa Maria / Lisboa, pelo menos duas frequências semanais de ida e volta, de 5.ª feira a 2.ª feira, podendo ser combinadas com a rota Lisboa / Ponta Delgada / Lisboa;

— Na rota Lisboa / Pico / Lisboa, pelo menos duas frequências semanais de ida e volta, de 5.ª feira a 2.ª feira, durante todo o ano, podendo ser combinadas com a rota Lisboa / Terceira / Lisboa.

Caso os planos de exploração apresentados pela(s) transportadora(s) prevejam mais do que uma frequência diária, as frequências programadas deverão ser iniciadas e concluídas entre as 6h30 locais da escala de partida dos voos e as 00h30 locais da escala de chegada dos voos, respetivamente, devendo pelo menos uma das frequências diárias ser operada entre as 8h00 e as 21h00, bem como, pelo menos três dias por semana, uma dessas frequências ser operada até às 14h00.

As transportadoras, após cumprido o mínimo de frequências e capacidades fixadas na Comunicação da Comissão, não se encontram impedidas de realizar outros voos fora dos horários anteriormente fixados. A utilização desta faculdade encontra-se sujeita às restrições de operação legalmente estabelecidas para os aeroportos nacionais.

Na rota Funchal / Ponta Delgada / Funchal, se os planos apresentados pela(s) transportadora(s) contemplarem mais do que uma frequência semanal, as mesmas deverão ser realizadas em dias distintos.

Nas rotas Lisboa / Santa Maria / Lisboa e Lisboa / Pico / Lisboa, os planos apresentados pela(s) transportadora(s) devem prever que as frequências semanais se realizem em dias distintos.

Se o número total de frequências oferecidas por semana nas rotas Funchal / Ponta Delgada / Funchal, Lisboa / Santa Maria / Lisboa e Lisboa / Pico / Lisboa pelo conjunto das operadoras for superior a 6 (seis), deverá garantir-se, pelo menos, uma frequência diária.

— *Em termos de tarifas:*

1. As tarifas e respetivas condições de aplicação, disponíveis ao público em geral, serão definidas de forma livre por cada operadora respeitando as regras da livre e aberta concorrência em mercados liberalizados.
2. Sem prejuízo da liberdade tarifária enunciada no número 1 anterior, a estrutura tarifária deverá respeitar as seguintes condições:
 - Dispor de uma gama de tarifas diversificada para os passageiros residentes e estudantes, nomeadamente de:

- Tarifa de classe económica sem restrições;
- Tarifas de classe económica semi-flexível, cujas condições de aplicação permitam aos passageiros residentes e estudantes efetuar o pagamento nas 48h seguintes ao ato da reserva, bem como alterar a respetiva reserva, apenas dentro da mesma classe tarifária, até 15 dias antes, sem qualquer penalização.
- Uma gama de tarifas promocionais com restrições, para, pelo menos, 15% dos lugares oferecidos, por voo, em cada estação IATA, sem prejuízo de os lugares não reservados poderem ser absorvidos por outras classes tarifárias.

Viagens entre os Açores e o continente português

Residentes

Tarifa de classe económica sem restrições: O valor máximo da tarifa de classe económica sem restrições, não poderá ser superior a 268 euros, por viagem de ida e volta (RT) ou 134 euros (OW);

Tarifa semi-flexível: o valor da tarifa semi-flexível deverá situar-se entre 50% e 75% do valor de referência da tarifa de classe económica sem restrições;

Tarifa promocional: uma gama de tarifas promocionais de forma que o valor final do bilhete seja inferior a 134 euros (RT) ou 67 euros (OW);

Estudantes

Tarifa de classe económica sem restrições: o valor máximo da tarifa de classe económica sem restrições, não poderá ser superior a 198 euros (RT) ou 99 euros (OW);

Tarifa semi-flexível: o valor da tarifa semi-flexível deverá situar-se entre 50% e 75% do valor de referência da tarifa de classe económica sem restrições;

Tarifa promocional: uma gama de tarifas promocionais de forma que o valor final do bilhete seja inferior a 99 euros (RT) ou 49,50 euros (OW);

Viagens entre os Açores e o Funchal

Residentes

O valor máximo da tarifa de classe económica sem restrições, para viagens entre os Açores e o Funchal, não poderá ser superior a 238 euros (RT) ou 119 euros (OW);

Tarifa semi-flexível: O valor da tarifa semi-flexível deverá situar-se entre 50% e 75% do valor de referência da tarifa de classe económica sem restrições;

Tarifa promocional: uma gama de tarifas promocionais de forma que o valor final do bilhete seja inferior a 119 euros (RT) ou 59,50 euros (OW);

Estudantes

O valor máximo da tarifa de classe económica sem restrições, para viagens entre os Açores e o Funchal, não poderá ser superior a 178 euros (RT) ou 89 euros (OW);

Tarifa semi-flexível: O valor da tarifa semi-flexível deverá situar-se entre 50% e 75% do valor de referência da tarifa de classe económica sem restrições;

Tarifa promocional: uma gama de tarifas promocionais de forma que o valor final do bilhete seja inferior a 89 euros (RT) ou 44,50 euros (OW).

O valor máximo das tarifas de residentes aplica-se aos residentes há, pelo menos, seis meses na RAA.

O valor das tarifas de estudantes, aplica-se a estudantes com idade igual ou inferior a 26 anos, cujo domicílio ou estabelecimento de ensino se situe no território da RAA e, respetivamente, frequentem estabelecimentos de ensino ou residam noutra parcela do território nacional ou do território de outro Estado membro da União Europeia ou de qualquer outro Estado com o qual Portugal ou a União Europeia tenham celebrado um acordo relativo à circulação de pessoas.

Nos dias em que não houver ligação direta entre o Funchal / Ponta Delgada / Funchal, os estudantes, com origem ou destino na RAA, poderão efetuar a viagem via Lisboa, desde que utilizada a mesma transportadora aérea em todos os percursos. Os horários escolhidos para as ligações não poderão permitir «*stopover*» em Lisboa.

As tarifas máximas para carga são as fixadas no Anexo II.

A publicitação das estruturas tarifárias é obrigatória, quer nos locais de venda ao público, quer nos balcões de check-in.

Para variações do preço do combustível acima de 10% do preço constante do Programa de Exploração submetido ao INAC, I.P., as transportadoras aéreas poderão cobrar uma sobretaxa de combustível.

A sobretaxa será calculada de acordo com a seguinte fórmula, sujeita a revisão trimestral pelo INAC, I.P.:

$$SC = K \times (b - c)$$

Em que:

SC= Sobrecusto do combustível por viagem de ida e volta;

K= 0,684862 x câmbio médio USD/EURO do trimestre anterior;

b= preço médio do barril em USD do trimestre anterior;

c= preço médio do barril em USD apresentado pela transportadora aérea no âmbito do Programa de Exploração submetido ao INAC, I.P.

Aos valores tarifários as transportadoras poderão adicionar a cobrança das seguintes taxas aeroportuárias: taxa de serviço a passageiros, taxa de segurança nas suas duas componentes, taxa de assistência a passageiros de mobilidade reduzida.

Pelo serviço de reserva e emissão de bilhetes pode ser cobrada uma taxa de, no máximo, 16 EUR.

3. O Estado atribuirá um auxílio social à mobilidade, em termos a fixar legalmente, considerando os custos elegíveis respeitantes às viagens de residente e de estudante. O valor do auxílio social será pago diretamente aos passageiros residentes e estudantes, com base na seguinte fórmula:

3.1 Residentes nas ligações entre o continente português e os Açores:

Para $X \leq 134$ euros $\rightarrow Y = 0$ euros (não confere o direito a qualquer compensação)

Para $X > 134$ euros $\rightarrow Y = X - 134$ euros

3.2 Residentes nas ligações entre os Açores e o Funchal:

Para $X \leq 119$ euros $\rightarrow Y = 0$ euros (não confere o direito a qualquer compensação)

Para $119 \text{ euros} < X \leq 280$ euros $\rightarrow Y = X - 119$ euros

3.3 Estudantes nas ligações entre o continente português e os Açores:

Para $X \leq 99$ euros $\rightarrow Y = 0$ euros (não confere o direito a qualquer compensação)

Para $X > 99$ euros $\rightarrow Y = X - 99$ euros

3.4 Estudantes nas ligações entre os Açores e o Funchal:

Para $X \leq 89$ euros $\rightarrow Y = 0$ euros (não confere o direito a qualquer compensação)

Para $89 \text{ euros} < X \leq 220$ euros $\rightarrow Y = X - 89$ euros

Em que:

Y = Valor do auxílio social;

X = Valor do custo elegível preço do bilhete, podendo ser one-way (OW) ou round-trip (RT), expresso em euros, pago às transportadoras aéreas ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro desde que: (i) respeite a lugares em classe económica, (ii) corresponda ao somatório das tarifas aéreas, das taxas aeroportuárias e de eventuais encargos faturados ao passageiro, que decorram de recomendações IATA ou de imposições legais, tais como taxa de emissão de bilhete e sobretaxa de combustível, (iii) excluindo os produtos e serviços de natureza opcional (bagagem de porão, quando esta tenha uma natureza opcional, excesso de bagagem, marcação de lugares, check-in, embarque prioritário, seguros de viagem, comissões bancárias, entre outros), bem como outros encargos incorridos após o momento de aquisição do bilhete.

3.5 As tarifas de residentes ou de estudantes com origem ou destino em qualquer aeródromo na RAA, com ou sem ligação regular direta para Portugal Continental ou para o Funchal, são idênticas às suprarreferidas, ficando o respetivo encaminhamento no interior da RAA limitado a dois talões de voo, exceto em relação ao Corvo em que será admitido um talão de voo adicional, sempre que não haja uma ligação diária.

O talão de voo corresponde a um percurso OW de e para qualquer aeródromo ou aeroporto da RAA, incluindo trânsitos e transferências, desde que a viagem nesse percurso decorra no período de 24h.

O limite referido na parte final do parágrafo anterior não é aplicável nos casos em que o período de 24h não possa ser cumprido por motivos imputáveis à transportadora.

O referido encaminhamento será assegurado pela(s) transportadora(s) aérea(s) que explorar(em) as ligações aéreas no interior dos Açores, sendo o respetivo custo apoiado pelo Estado.

Os passageiros poderão optar pela gateway que considerem mais adequada a cada momento.

Poderá ser estabelecida uma penalização para o caso de no-show que não deverá exceder 20% da tarifa de referência para a respetiva classe económica.

As presentes obrigações de serviço público em nada se opõem à existência de acordos de *interline* ou *code-share* com outros transportadores relativamente a tarifas com origem ou destino para além de Lisboa, Porto e Funchal.

As transportadoras poderão combinar serviços aéreos e utilizar o mesmo número de voo, desde que previamente autorizadas pelo Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.

— ***Em termos de comercialização dos voos:***

Os voos devem ser comercializados através de, pelo menos, um sistema de reservas informatizado.

— ***Em termos de condições de transferência:***

Caso as rotas mencionadas sejam exploradas por diferentes transportadoras, estas deverão estabelecer entre si acordos que permitam aos passageiros residentes e estudantes, com origem ou destino a qualquer aeródromo da RAA combinar percursos da sua viagem nas diversas transportadoras.

— ***Em termos de carga e serviço postal:***

Nas rotas descritas no ponto 1, as transportadoras aéreas são obrigadas a aceitar a carga e correio de e para qualquer ilha dos Açores, consoante a capacidade oferecida e de acordo as tarifas definidas, respetivamente nos Anexos I e II.

Às tarifas fixadas no Anexo II, pode ser adicionado apenas o encargo com o rastreio de carga, de valor não superior a € 0,16 por Kg.

O transporte de carga, incluindo correio, deverá permitir o escoamento de pelo menos duas toneladas por voo, devendo a capacidade oferecida pelo conjunto das transportadoras ser repartida regularmente ao longo da semana, com os mínimos constantes do quadro no Anexo I.

A capacidade para o transporte de carga e correio oferecida em cada voo será aferida mediante aplicação da seguinte fórmula:

$$C = P - (0,85 \times S \times 97),$$

em que:

C é igual à capacidade de carga e correio, em Kg, oferecida num voo;

P é igual ao peso total, em Kg, dos passageiros, bagagem, carga e correio que podem ser transportados numa aeronave num determinado setor (*allowed traffic load*) e que resulta da diferença entre o peso máximo certificado à descolagem menos o peso operacional (avião, tripulação, combustível, catering e outros itens operacionais);

S é igual ao número de lugares da aeronave;

0,85 é o coeficiente adotado para uma taxa de ocupação de 85%

97 corresponde ao peso padrão do passageiro adulto e respetiva bagagem (84 Kg + 13 Kg) de acordo com o JAR-OPS 1.620.

4. Atendendo à importância e especificidade das rotas em causa e ao carácter excepcional das exigências ligadas à continuidade dos serviços, as transportadoras comunitárias ficam informadas do seguinte:

- As transportadoras que pretendam explorar as rotas objeto das presentes obrigações de serviço público deverão apresentar um programa de exploração dessas rotas durante duas estações IATA consecutivas, de acordo com as obrigações impostas;
- As obrigações de serviço público quanto a frequências mínimas e à capacidade global de transporte regular de passageiros e de carga, incluindo o correio, para cada uma das rotas, será aferida pela globalidade da oferta consubstanciada nos programas de exploração apresentados pelo conjunto das transportadoras.
- No que respeita ao cumprimento das obrigações de serviço público relativas à capacidade global de carga, incluindo o correio, as transportadoras podem recorrer à figura da subcontratação, sem prejuízo de manterem permanentemente a sua responsabilidade pelo cumprimento das obrigações estabelecidas e do referido programa de exploração;

- Até 5 dias seguidos após a receção dos programas de exploração e ouvidas as transportadoras, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., comunicará às transportadoras a sua decisão final sobre os programas de exploração apresentados;
- No caso de determinada(s) transportadora(s) anunciar(em) a intenção de desistir ou alterar o programa de exploração proposto, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. comunicará às demais transportadoras tal facto e estas poderão, ainda, reformular os seus programas de exploração no prazo de 15 dias seguidos;
- Podem participar todas as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração válida, emitida por um Estado-Membro nos termos Regulamento (CE) n.º 1008/2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade e de um certificado adequado de operador aéreo;
- Podem participar todas as transportadoras aéreas que cumulativamente com a titularidade de uma licença de exploração válida e de um certificado adequado de operador aéreo, nos termos do parágrafo anterior:
 - a) se encontrem em situação regularizada relativamente a dívidas por impostos ao Estado português;
 - b) se encontrem em situação regularizada relativamente a dívidas de contribuições para a segurança social em Portugal ou no Estado de que sejam nacionais ou onde se encontrem estabelecidas;
- Tendo em conta a especificidade das ligações, as transportadoras terão de demonstrar dispor, nas ligações em causa, de tripulação comercial cuja maioria fale e compreenda o português;
- As transportadoras poderão subcontratar a outras transportadoras, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, capacidade adicional necessária para satisfazer o programa de exploração, sem prejuízo de manterem permanentemente a sua responsabilidade pelo cumprimento das obrigações estabelecidas e do referido programa de exploração;
- As transportadoras devem apresentar ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., nos prazos indicados e independentemente dos programas para eventual exploração de outras ligações, o programa de exploração para cada uma das ligações sujeitas a estas obrigações modificadas de serviço público, compreendendo as seguintes informações:
 - a) por ligação;
 - b) períodos de exploração IATA;

- c) número de identificação dos voos;
- d) horários de exploração;
- e) capacidade oferecida (cálculo da oferta mensal, quer em termos de frequências quer em termos de lugares a oferecer);
- f) período e dias de exploração;
- h) tipo de aeronave/número de lugares sentados/capacidade de carga;
- i) configuração da cabina de passageiros;
- j) declaração de tomada de conhecimento e aceitação das condições de continuidade do programa de serviços, impostos pelas obrigações modificados de serviços público;
- l) seguros contratados ou a contratar;
- m) identificação da companhia subcontratada no caso das transportadoras recorrerem à figura da subcontratação para cumprimento das obrigações de serviço público relativas à capacidade global de carga; e
- n) Preço de referência do barril do *brent*.

A transportadora deve, além disso, fornecer por escrito a informação sobre os preços das tarifas e respetivas condições tarifárias a aplicar, bem como a alocação das tarifas de residentes e estudantes por classe tarifária.

A transportadora deve igualmente apresentar um plano económico e financeiro sintético contendo, no entanto, uma estimativa detalhada dos custos de exploração para efeitos do cálculo da caução de exploração, sob a forma de garantia bancária.

- A interrupção da exploração das rotas em causa sem observância do pré-aviso previsto pelas obrigações de serviço público supracitadas ou o não cumprimento das referidas obrigações ocasionará a imposição de sanções administrativas pecuniárias;

- Se até 60 dias seguidos após a publicação da presente comunicação, os programas de exploração apresentados não corresponderem, no seu conjunto, a uma oferta de transporte regular de volume equivalente, no mínimo à capacidade referida no anexo I ou se, em qualquer momento, a oferta global descer abaixo da referida capacidade sem que tal se justifique por decréscimo da procura, o Estado português reserva-se o direito de impor novas obrigações, nos termos da lei;

- As transportadoras comunitárias ficam informadas de que o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., garantirá o controlo da observância das obrigações de serviço público impostas.

Anexo I

Capacidades Globais Mínimas de Lugares

ROTA	Verão IATA	Inverno IATA
Lisboa/S. Maria/Lisboa	9.500	5.500
Lisboa/Horta/Lisboa	60.000	28.000
Lisboa/Pico/Lisboa	9.500	5.500
P.Delgada/Funchal/P.Delgada	17.000	5.600

Capacidades globais mínimas de carga (Ton)

ROTA	Verão IATA	Inverno IATA	Capacidade na estação alta	Capacidade semanal
Lisboa/S. Maria/Lisboa	30	20		4
Lisboa/Horta/Lisboa	1.000	500	40	
Lisboa/Pico/Lisboa	30	20		4
P.Delgada/Funchal/P.Delgada				

Anexo II

Tarifas Máximas de Carga

Origem	Destino	Tipo Item	Mínimo Peso	Tarifa (euros)
Lisboa	Açores	C0899	M	9,09
			N	1,09
			Q45	0,96
			Q500	0,79
Açores	Lisboa	C0006 C007 C0022 C0245 C0300 C0300 C0513 C0600 C1403	M	9,09
			N	1,09
			Q45	0,96
			Q250	0,50
			Q50	0,40
			Q50	0,40
			Q50	0,50
			Q100	0,70
			Q250	0,50
			Q25	0,50
			Q100	0,50
Funchal	Ponta Delgada	C006 C007	M	9,09
			N	0,88
			Q45	0,67
			Q250	0,50
			Q250	0,50