

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2022/255 DA COMISSÃO

de 15 de dezembro de 2021

que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho no que respeita à prorrogação das medidas de isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias devido à crise de COVID-19

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 10.º-A, n.º 5,

Considerando o seguinte:

- (1) Os níveis de tráfego aéreo no Espaço Económico Europeu (EEE) têm sido sistematicamente mais elevados em 2021, em comparação com as mesmas semanas de 2020, após o início da crise da COVID-19, o que demonstra que a recuperação continua. Segundo as previsões do Eurocontrol, o nível médio anual de tráfego aéreo deverá atingir 89% em 2022, com base no cenário de previsão mais realista.
- (2) O tráfego aéreo não está a recuperar ao mesmo ritmo em todas as regiões do mundo e em vários países continuam a aplicar-se medidas sanitárias restritivas adotadas pelas autoridades públicas para atenuar a propagação da COVID-19, que continuam a reduzir a procura por parte dos consumidores. Além disso, a evolução da COVID-19 e eventuais novas variantes preocupantes continuam a ser marcadas pela incerteza.
- (3) Essas circunstâncias estão fora do controlo das transportadoras aéreas e a consequente anulação voluntária ou obrigatória de serviços aéreos pelas transportadoras aéreas tendo em conta a evolução da procura é uma resposta necessária ou legítima a essas circunstâncias.
- (4) Nos termos do artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, em conjugação com o artigo 10.º, n.º 2, uma transportadora aérea deve utilizar pelo menos 80% de uma série de faixas horárias que lhe tenha sido atribuída ou perde precedência histórica sobre essas faixas horárias, a chamada «regra usar ou perder» Tendo em conta a crise de COVID-19 e de modo a proteger a saúde financeira das transportadoras aéreas e a evitar o impacto ambiental negativo de voos sem passageiros ou quase sem passageiros, operados apenas com o objetivo de manter as faixas horárias nos aeroportos, a regra «usar ou perder» foi suspensa no período compreendido entre 1 de março de 2020 e 27 de março de 2021, e reduzida em 50% entre 28 de março de 2021 e 26 de março de 2022.
- (5) Apesar do aumento contínuo dos níveis de tráfego aéreo do EEE em 2021, estes continuam a ser inferiores aos níveis de tráfego de 2019. Os dados do Eurocontrol mostram que, em outubro de 2021, o tráfego aéreo se situou globalmente 27% abaixo dos níveis de 2019.
- (6) Com base nas previsões semestrais do Eurocontrol de 15 de outubro de 2021, no cenário mais plausível, os níveis de tráfego atingiriam, em 2022, uma média anual de 89% dos níveis correspondentes de 2019. Com base nas previsões mensais do Eurocontrol para o ano de 2021 e na média anual do Eurocontrol para o ano de 2022, o tráfego aéreo durante o período de programação de horários do verão de 2022 deverá representar entre 85% e mais de 89% dos níveis de 2019. No entanto, os níveis de 2019 só seriam atingidos no final de 2023. Por conseguinte, é razoável presumir que é provável que a diminuição dos níveis de tráfego aéreo em relação a 2019 se mantenha durante o período de programação de horários do verão de 2022.

⁽¹⁾ JOL 14 de 22.1.1993, p. 1.

- (7) Os dados compilados pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças (CEPCD) demonstram que a redução persistente do tráfego aéreo resulta do impacto da crise de COVID-19. Os dados disponíveis revelam uma correlação entre a evolução do número de casos e as respostas dos Estados-Membros e dos países terceiros a esses números, que implicam a adoção de medidas que prejudicam o transporte aéreo e resultam numa quebra do tráfego aéreo. Essas medidas, que podem ser aplicadas ou revogadas a muito curto prazo, contribuem para um clima de incerteza e afetam negativamente a confiança dos consumidores e os comportamentos em matéria de reservas. Tal demonstra que a redução do nível do tráfego aéreo resulta do impacto da pandemia de COVID-19.
- (8) Embora os dados do CEPCD de 30 de setembro de 2021 revelem que 61,1% da população total no EEE foram totalmente vacinados, os dados do sítio Web da OMS mostram que a taxa de vacinação num grande número de países continua a ser baixa. Além disso, subsistem incertezas quanto à possibilidade de surgirem novas variantes preocupantes em várias regiões. Por conseguinte, os níveis de tráfego aéreo não recuperarão ao mesmo ritmo a nível mundial.
- (9) Os Estados-Membros e os países terceiros podem continuar a responder a novas variantes, impondo medidas que possam ter um impacto significativo no transporte aéreo. Por conseguinte, é razoável esperar um número significativo de cancelamentos, em especial nas rotas para países com medidas sanitárias muito rigorosas ou nos quais as taxas de vacinação permanecem inferiores, em consequência da crise de COVID-19 durante o próximo período de programação de horários de verão. Consequentemente, não se pode esperar que as transportadoras aéreas cumpram a taxa normal de utilização das faixas horárias de 80% em todas as rotas.
- (10) É, portanto, necessário prorrogar o período estabelecido no artigo 10.º-A, n.º 3, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, a fim de abranger o período de programação de horários do verão de 2022, compreendido entre 27 de março de 2022 e 29 de outubro de 2022.
- (11) Os dados sobre os cancelamentos de voos, os fatores de carga, a dimensão da frota e a utilização variaram muito entre as transportadoras aéreas, em função do seu modelo empresarial e dos mercados que servem. Em média, foi possível detetar uma tendência de melhoria entre março de 2021 e julho de 2021, com base nos dados apresentados relativos a 16 transportadoras da União e a 16 transportadoras não pertencentes à União. As transportadoras aéreas que efetuam operações em rotas de longo curso afetadas por medidas sanitárias que dificultam gravemente o transporte de passageiros revelaram uma tendência menos positiva nos indicadores monitorizados, justificando-se ainda mais a prorrogação do período de isenção relativo às faixas horárias previsto no artigo 10.º-A, n.º 3.
- (12) Os sinais globalmente encorajadores de recuperação das viagens aéreas no mercado do EEE, a reabertura de importantes mercados internacionais (por exemplo, os Estados Unidos da América a partir de novembro de 2021) e a crescente facilidade de viajar nos países que reconhecem o certificado COVID-19 justificam o aumento da taxa de utilização de faixas horárias para 64%.
- (13) Os dados relativos às reservas a prazo indicam que os passageiros ainda reservam voos mais próximo da data de partida em 2021 do que o faziam em 2019. No entanto, a tendência está a melhorar gradualmente.
- (14) A taxa de utilização das faixas horárias deve ser fixada a um nível que contribua para o objetivo de conceder uma isenção às transportadoras aéreas nas circunstâncias atuais, mas também para garantir uma utilização eficiente da capacidade aeroportuária. A taxa de utilização das faixas horárias deve ainda ter em conta as mudanças estruturais a mais longo prazo no mercado e no comportamento dos consumidores, de modo a permitir que o mercado se adapte gradualmente às oscilações na procura e liberte a capacidade aeroportuária para o período de programação de horários do verão de 2023. Além disso, a possível libertação de alguma capacidade aeroportuária devido a esta nova taxa de utilização não é suscetível de causar uma perturbação grave das operações e das redes das transportadoras aéreas, como seria o caso de uma taxa de utilização superior.
- (15) O cenário mais plausível de previsão do tráfego aéreo do Eurocontrol fixa o nível de tráfego aéreo no período de programação de horários do verão de 2022 em mais de 85% e possivelmente mais de 89%. Por conseguinte, a taxa de utilização de 64% confere ainda às transportadoras aéreas uma margem de contingência razoável no caso de os voos planeados terem de ser cancelados a curto prazo.
- (16) Os níveis de tráfego aéreo mais baixos para outras regiões mundiais não têm de ser tidos em conta na taxa de utilização, uma vez que pode ser concedida uma isenção adequada da regra de perda de direitos em caso de não utilização nessas rotas afetadas, nos termos do artigo 10.º, n.º 4, alínea e), do Regulamento (CEE) n.º 95/93.
- (17) Embora, de uma forma geral, se assuma que as transportadoras aéreas retomarão os voos assim que a procura regressar, um limiar de utilização inferior cria o risco de que algumas transportadoras possam limitar as operações nalguns aeroportos ao mínimo necessário apenas para manter os direitos de anterioridade sobre estas faixas horárias, prejudicando assim os concorrentes, os operadores aeroportuários e os consumidores. Uma taxa de utilização de 64% atenuará estes riscos.

- (18) Para efeitos de segurança jurídica, em especial para os coordenadores de faixas horárias e os operadores aéreos, o presente regulamento deverá entrar em vigor com caráter de urgência no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

No artigo 10.º-A do Regulamento (CEE) n.º 95/93, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Relativamente às faixas horárias que não tenham sido colocadas à disposição do coordenador para reatribuição nos termos do artigo 10.º, n.º 2, alínea a), durante o período compreendido entre 28 de março de 2021 e 29 de outubro de 2022, e para efeitos do artigo 8.º, n.º 2, e do artigo 10.º, n.º 2, se uma transportadora aérea demonstrar, a contento do coordenador, que a série de faixas horárias em causa foi explorada por essa transportadora aérea, tal como autorizado pelo coordenador, durante pelo menos 50% do período de programação de horários compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021, 50% do período de programação de horários compreendido entre 31 de outubro de 2021 e 26 de março de 2022, e 64% do período de programação de horários compreendido entre 27 de março de 2022 e 29 de outubro de 2022, a transportadora aérea tem direito à mesma série de faixas horárias para o período de programação de horários equivalente seguinte.

Para o período referido no primeiro parágrafo do presente número, o valor percentual referido no artigo 10.º, n.º 4, e no artigo 14.º, n.º 6, alínea a), corresponde a 50% para o período de programação de horários compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021, a 50% para o período de programação de horários compreendido entre 31 de outubro de 2021 e 26 de março de 2022, e a 64% para o período de programação de horários compreendido entre 27 de março de 2022 e 29 de outubro de 2022.»

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 15 de dezembro de 2021.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN