

REGULAMENTO (UE) 2022/2038 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 19 de outubro de 2022****que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho no que respeita à isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos da União devido a uma situação epidemiológica ou agressão militar****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta do Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho ⁽³⁾ foi alterado várias vezes desde o início da crise da COVID-19, uma vez que, devido aos níveis muito reduzidos de tráfego aéreo, se tornou insustentável para as transportadoras aéreas o requisito estabelecido nesse regulamento de explorar pelo menos 80 % da série de faixas horárias para manter o direito à mesma série de faixas horárias no período de programação de horários equivalente seguinte.
- (2) Os dados publicados pelo Eurocontrol, que exerce funções de gestor da rede de tráfego aéreo do céu único europeu, mostram que o tráfego aéreo registou uma forte retoma desde o início do período de programação de horários do verão de 2022 e que o tráfego aéreo no início do período de programação de horários de inverno de 2022/2023 deverá corresponder a cerca de 90 % dos níveis de 2019, de acordo com as previsões de base. Estes valores justificam o regresso do requisito de explorar pelo menos 80 % das faixas horárias como regra geral para o período de programação de horários do verão de 2023, complementada por uma redução específica desse requisito em caso de não utilização justificada de faixas horárias.
- (3) No entanto, devido à crise da COVID-19, a situação no setor da aviação continua a ser extremamente incerta. Tal como aconteceu no final de 2021, podem surgir novas variantes de COVID-19 e causar reações súbitas por parte das autoridades nacionais e dos consumidores que, por sua vez, podem afetar negativamente o tráfego aéreo. Além disso, certos mercados de longo curso continuam a ser afetados por medidas sanitárias que entram seriamente o tráfego aéreo.
- (4) A guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia está também a ter impacto no tráfego aéreo e na capacidade das transportadoras aéreas de explorarem as suas faixas horárias, uma vez que as transportadoras aéreas da União estão impedidas de entrar no espaço aéreo da Bielorrússia, da Rússia e da Ucrânia.
- (5) As restrições de viagem impostas pelos Estados por razões sanitárias e a impossibilidade de entrar no espaço aéreo do que se tornou uma zona de guerra escapam ao controlo das transportadoras aéreas. Estas circunstâncias podem levar ao cancelamento, voluntário ou obrigatório, dos seus serviços aéreos ou ao ajustamento dos horários. Em especial, os cancelamentos voluntários protegem a saúde financeira das transportadoras aéreas ao mesmo tempo que evitam o impacto ambiental negativo causado pela operação de voos apenas com o objetivo de manter as suas faixas horárias.

⁽¹⁾ Parecer de 22 de setembro de 2022 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 6 de outubro de 2022 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 13 de outubro de 2022.

⁽³⁾ 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 (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

- (6) Nessas circunstâncias, as transportadoras aéreas que não utilizem as suas faixas horárias de acordo com a taxa de utilização das faixas horárias estabelecida no Regulamento (CEE) n.º 95/93 não deverão perder automaticamente a prioridade no que respeita às séries de faixas horárias prevista no artigo 8.º, n.º 2, e no artigo 10.º, n.º 2, do mesmo regulamento, de que podiam, de outro modo, beneficiar. O presente regulamento deverá estabelecer regras específicas para o efeito.
- (7) Ao mesmo tempo, é importante recordar os objetivos do Regulamento (CEE) n.º 95/93, a saber, assegurar a eficiência da utilização da capacidade aeroportuária e assegurar um acesso equitativo de todas as transportadoras aéreas a uma capacidade aeroportuária limitada, promovendo assim a concorrência. O ajustamento dos requisitos normais de utilização das faixas horárias através de uma taxa de utilização mais baixa ou da prorrogação das exceções de não utilização justificada deverá ser estritamente limitado a situações em que a isenção das regras de utilização das faixas horárias seja necessária e não poderá conduzir a vantagens concorrenciais desleais para as transportadoras aéreas que detenham faixas horárias históricas.
- (8) Em especial, é necessário garantir que as transportadoras aéreas dispostas a prestar serviços tenham a possibilidade de absorver a capacidade não utilizada e que tenham a perspetiva de vir a manter essas faixas horárias a longo prazo. Tal deverá manter os incentivos para as transportadoras aéreas utilizarem a capacidade aeroportuária, o que, por sua vez, seria benéfico para os consumidores em termos de conectividade.
- (9) É, por conseguinte, necessário estabelecer, em conformidade com estes princípios e por um período limitado, as condições em que as transportadoras aéreas continuam a ter direito a séries de faixas horárias nos termos do artigo 8.º, n.º 2 e do artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 95/93 e estabelecer requisitos para que as transportadoras aéreas em causa libertem a capacidade aeroportuária não utilizada. O período deverá decorrer de 30 de outubro de 2022 a 28 de outubro de 2023 em consonância com as previsões de recuperação do Eurocontrol.
- (10) Durante esse período, a definição do termo «novo operador» deverá permanecer ampla para aumentar o número de transportadoras aéreas abrangidas, dando assim a um maior número de transportadoras aéreas a oportunidade de estabelecer e expandir as suas atividades.
- (11) De 30 de outubro de 2022 a 28 de outubro de 2023, o sistema de atribuição de faixas horárias deverá continuar a reconhecer os esforços das transportadoras aéreas que tenham operado voos com faixas horárias que façam parte de uma série a que outra transportadora aérea tenha direito nos termos do artigo 8.º, n.º 2, e do artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, mas que tenham sido colocadas à disposição do coordenador das faixas horárias para reatribuição temporária. Por conseguinte, as transportadoras aéreas que tenham explorado pelo menos cinco faixas horárias de uma série deverão ter prioridade na atribuição dessa série no período de programação de horários equivalente seguinte, sob reserva da disponibilidade de capacidade aeroportuária.
- (12) Para fazer face aos efeitos da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia e apoiar a recuperação da conectividade entre a União e a Ucrânia, é necessário prorrogar o período durante o qual os operadores podem invocar o fundamento previsto no artigo 10.º, n.º 4, alínea a), do Regulamento (CEE) n.º 95/93 para justificar a não utilização das séries de faixas horárias nas rotas entre a União e a Ucrânia.
- (13) Sem prejuízo da obrigação de os Estados-Membros respeitarem o direito da União, em especial as regras estabelecidas nos Tratados e no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), as consequências negativas em termos de capacidade de os passageiros viajarem devidas a eventuais restrições adotadas pelas autoridades públicas dos Estados-Membros ou de países terceiros para fazer face a situações epidemiológicas, catástrofes naturais ou instabilidade política, como rebeliões, motins ou graves perturbações da ordem pública, não podem ser imputadas às transportadoras aéreas e deverão ser atenuadas caso essas medidas afetem significativamente a viabilidade ou a possibilidade de viajar ou a procura nas rotas em causa. As medidas de atenuação deverão garantir que as transportadoras aéreas não sejam penalizadas pela não utilização de faixas horárias, se essa situação resultar de tais restrições.
- (14) A fim de reduzir o risco de distorções da concorrência e para assegurar a eficiência da utilização da capacidade aeroportuária, a isenção específica dos efeitos da imposição dessas restrições deverá ser de duração e âmbito limitados, assim assegurando que o efeito das medidas de atenuação se limite ao período para o qual se justificam. As faixas horárias abrangidas pelas medidas de atenuação do efeito das restrições deverão ser consideradas como tendo sido exploradas para efeitos do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

(*) Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

- (15) É necessário clarificar que as disposições relativas às exceções de não utilização justificada de faixas horárias não se aplicam às transportadoras aéreas que sejam objeto de medidas restritivas adotadas nos termos do artigo 29.º do Tratado da União Europeia (TUE) ou do artigo 215.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), nem às transportadoras aéreas que sejam objeto de uma proibição de operação na União incluídas nas listas constantes dos anexos A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão ⁽⁵⁾. A fim de assegurar a aplicação efetiva dessas medidas, a impossibilidade de invocar as disposições relativas às exceções de não utilização justificada de faixas horárias deverá aplicar-se igualmente às transportadoras aéreas que já são objeto de medidas restritivas semelhantes em vigor à data de entrada em vigor do presente regulamento.
- (16) A cooperação entre os coordenadores deverá ser reforçada para assegurar a aplicação uniforme do Regulamento (CEE) n.º 95/93 em toda a União.
- (17) Os coordenadores deverão proceder ao intercâmbio de boas práticas sobre a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 95/93, nomeadamente através da associação europeia de coordenadores de aeroportos (EUACA). A EUACA é incentivada a continuar a emitir orientações para assegurar uma aplicação harmonizada das regras da União, em especial no que diz respeito à disposição relativa à atenuação das restrições. Além disso, a aplicação ou não da atenuação constitui um elemento importante de informação para as transportadoras aéreas planearem os seus horários. Por conseguinte, é necessário assegurar uma comunicação transparente por parte dos coordenadores.
- (18) Embora as medidas de atenuação das restrições devam ser interpretadas de forma estrita uma vez que constituem uma exceção aos requisitos normais de utilização das faixas horárias, em certos casos deverá ser possível exigir uma ação comum de todos os coordenadores para assegurar condições de concorrência equitativas em toda a União. Em determinadas condições e com base numa decisão unânime, os coordenadores deverão poder aplicar essa disposição a todas as faixas horárias detidas em aeroportos coordenados.
- (19) A robustez das previsões de tráfego para o período de programação de horários de inverno de 2022/2023 é negativamente afetada pela incerteza quanto à evolução de várias crises, em especial a situação na Ucrânia e a crise da COVID-19. Consequentemente, as transportadoras aéreas deverão ser isentadas, na medida do necessário, dos requisitos de exploração das faixas horárias para manter o direito às mesmas faixas horárias no período de programação de horários equivalente seguinte. Tal permitirá às transportadoras aéreas aumentar a prestação de serviços quando as circunstâncias o permitam, tendo em vista a aplicação das regras habituais de exploração de faixas horárias a partir do período de programação de horários do verão de 2023, sob reserva de adaptações efetuadas pela Comissão em circunstâncias específicas no intuito de dar resposta a determinados desafios que se colocam ao setor dos transportes aéreos.
- (20) A fim de fazer face à evolução dos impactos da crise da COVID-19 ou de outras situações epidemiológicas, bem como ao impacto direto devastador da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia no tráfego aéreo, de apoiar a conectividade com origem ou destino na Ucrânia, e de responder com flexibilidade, sempre que estritamente necessário e justificado, aos desafios que o setor dos transportes aéreos enfrenta como consequência, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos valores percentuais da taxa mínima de utilização num determinado intervalo e para qualquer período de programação de horários no período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023, em consonância com as previsões de recuperação do Eurocontrol, e no que diz respeito à alteração dos valores percentuais da taxa mínima de utilização num determinado intervalo para as rotas entre a União e a Ucrânia e para qualquer período de programação de horários compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ⁽⁶⁾. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).

⁽⁶⁾ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (21) Os aeroportos, os prestadores de serviços aeroportuários e as transportadoras aéreas têm de dispor de informações sobre a capacidade disponível para efeitos de planeamento adequado. As transportadoras aéreas deverão continuar a disponibilizar ao coordenador, para uma eventual redistribuição a outras transportadoras aéreas, as faixas horárias que não tencionam utilizar, o mais rapidamente possível e, o mais tardar, três semanas antes da data prevista para a sua exploração. Se as transportadoras aéreas não cumprirem esse requisito sistematicamente, não poderão beneficiar de qualquer taxa reduzida de exploração de faixas horárias.
- (22) Se considerar que uma transportadora aérea cessou as suas atividades num aeroporto, o coordenador deverá retirar as faixas horárias da transportadora aérea em causa e incluí-las na reserva para reatribuição a outras transportadoras.
- (23) A proibição de as transportadoras aéreas voarem para o espaço aéreo da União, em aplicação de medidas restritivas adotadas nos termos do artigo 29.º do TUE ou do artigo 215.º do TFUE ou de uma proibição de operação nos termos do Regulamento (CE) n.º 474/2006, poderá resultar no bloqueio injustificado de faixas horárias nos aeroportos da União. Embora as faixas horárias anteriormente utilizadas por essas transportadoras aéreas possam ser reatribuídas numa base *ad hoc* durante o período de programação de horários, tal não incentiva suficientemente a utilização eficiente de faixas horárias que permitam às companhias aéreas aumentar a concorrência e a conectividade a longo prazo em benefício dos consumidores. Por conseguinte, as faixas horárias deverão ser imediatamente retiradas às transportadoras aéreas em causa.
- (24) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, estabelecer regras específicas e prever isenções às regras gerais de utilização de faixas horárias por um período de tempo limitado a fim de atenuar os efeitos de uma crise epidemiológica e da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia no tráfego aéreo, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação proposta, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (25) Tendo em conta a urgência decorrente das circunstâncias excecionais suscitadas pela crise da COVID-19 e pela guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, considera-se oportuno invocar a exceção ao prazo de oito semanas prevista no artigo 4.º do Protocolo n.º 1 relativo ao papel dos parlamentos nacionais na União, anexo ao TUE, ao TFUE e ao Tratado que instituiu a Comunidade Europeia da Energia Atómica.
- (26) A fim de permitir uma rápida aplicação das medidas previstas no presente regulamento, este deverá entrar em vigor com caráter de urgência no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CEE) n.º 95/93 é alterado do seguinte modo:

1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) Na alínea b-A), o proémio passa a ter a seguinte redação:

«durante o período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023, entende-se por “novo operador”»;

b) Na alínea f), a subalínea i) passa a ter a seguinte redação:

«“transportadora aérea”: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou equivalente, o mais tardar em 31 de janeiro para o período de programação de horários de verão seguinte ou em 31 de agosto para o período de programação de horários de inverno seguinte; para efeitos do disposto nos artigos 4.º, 8.º, 8.º-A, 10.º e 10.º-A, a definição de transportadora aérea inclui também os operadores de voos privados de empresas, sempre que operem serviços regulares; para efeitos dos artigos 7.º e 14.º, a definição de transportadora aérea também inclui todos os operadores de aeronaves civis»;

2) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, o proémio do primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«2. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 8.º-A, e 9.º, no artigo 10.º, n.º 1, e no artigo 14.º, o n.º 1 do presente artigo não é aplicável quando se verificarem as seguintes condições:»;

b) No n.º 2-A, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«2-A. Durante o período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023, e sob condição de haver capacidade disponível no aeroporto, uma série de faixas horárias devolvida à reserva de faixas horárias nos termos do n.º 1 do presente artigo no final do período de programação de horários (“período de programação de horários de referência”) é atribuída, mediante pedido, para o período de programação de horários equivalente seguinte, a uma transportadora aérea que tenha explorado pelo menos cinco faixas da série em questão na sequência da aplicação do artigo 10.º-A, n.º 7, durante o período de programação de horários de referência.»;

c) O n.º 6-A passa a ter a seguinte redação:

«6-A. Durante o período de aplicação dos parâmetros de coordenação de COVID-19 e a fim de permitir a correta aplicação desses parâmetros, o coordenador pode, após ter consultado a transportadora aérea em causa, alterar o horário das faixas horárias solicitadas ou atribuídas no período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023, ou cancelá-las. Neste contexto, o coordenador deve ter em conta as regras e orientações adicionais a que se refere o n.º 5, sujeito à verificação das condições nele estabelecidas.»;

3) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

a) É suprimido o n.º 2-A;

b) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:

i) O primeiro parágrafo é alterado do seguinte modo:

— A alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Ações judiciais sobre a aplicação do artigo 9.º do presente regulamento às rotas a que tenham sido impostas as obrigações de serviço público nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas rotas.»;

— É suprimida a alínea e);

ii) São suprimidos o segundo, terceiro, quarto e quinto parágrafos;

iii) É aditado o seguinte parágrafo:

«Se o impacto da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia e da destruição de infraestruturas críticas afetar a capacidade de prestar serviços aéreos, bem como a procura de serviços aéreos, os coordenadores devem aplicar o primeiro parágrafo, alínea a), às rotas entre a União e a Ucrânia durante o período de encerramento do espaço aéreo ou de encerramento do aeroporto, consoante o que ocorrer em último lugar, e durante um período suplementar de 16 semanas. O coordenador notifica a Comissão das datas de início e de termo do período de 16 semanas.»;

c) São inseridos os seguintes números:

«4-A. Além disso, durante o período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023, a não utilização de uma faixa horária pode também ser justificada pela introdução, pelas autoridades públicas, de restrições destinadas a fazer face a qualquer situação epidemiológica importante, catástrofe natural ou instabilidade política num dos extremos de uma rota para a qual a faixa horária em questão tenha sido explorada ou cuja exploração estivesse prevista, na condição de essas restrições terem um impacto significativo na possibilidade de viajar ou na procura de viagens e de, nas rotas em causa, as restrições conduzirem a qualquer uma das seguintes situações:

a) Um encerramento parcial ou total da fronteira, do aeroporto ou do espaço aéreo durante uma parte substancial do período de programação de horários em causa;

- b) Um grave impedimento à possibilidade de os passageiros viajarem com qualquer transportadora nessa rota direta durante uma parte substancial do período de programação de horários em causa, nomeadamente, se o impedimento estiver relacionado com uma das seguintes razões:
- restrições de viagem com base na nacionalidade ou local de residência, proibição de viajar, exceto viagens essenciais, ou proibição de voos com origem ou destino em determinados países ou zonas geográficas;
 - restrições à circulação ou medidas de quarentena ou isolamento no país ou na região em que se situa o aeroporto de destino (incluindo pontos intermédios), a menos que a quarentena possa ser evitada através de um teste negativo, prova de recuperação ou prova de vacinação reconhecida pela União;
 - restrições no que toca à disponibilidade de serviços essenciais para apoiar diretamente a exploração de um serviço aéreo, incluindo o encerramento de serviços de hotelaria e restauração e de serviços públicos, incluindo transportes, que provoquem uma importante diminuição da procura em qualquer dos extremos da rota;
 - limitações do número de passageiros por voo e das frequências por transportadora aérea, que provoquem uma importante diminuição da procura em qualquer dos extremos da rota;
- c) Restrições à circulação de tripulações de companhias aéreas que dificultem significativamente a exploração dos serviços aéreos com origem ou destino nos aeroportos servidos, incluindo proibições súbitas de entrada ou situações inesperadas de bloqueio da tripulação devido a medidas de quarentena, a menos que a quarentena possa ser evitada através de um teste negativo, prova de recuperação ou prova de vacinação reconhecida pela União.

O presente número é aplicável durante o período em que as restrições referidas no primeiro parágrafo forem aplicáveis e durante um período suplementar de, no máximo, seis semanas, sujeito ao disposto no terceiro e quarto parágrafos. No entanto, se essas restrições deixarem de ser aplicáveis menos de seis semanas antes do termo de um período de programação de horários, o presente número só é aplicável ao remanescente do período de seis semanas se as faixas horárias do período de programação de horários seguinte forem utilizadas para a mesma rota.

O presente número só é aplicável às faixas horárias utilizadas em rotas para as quais essas faixas já tenham sido utilizadas antes da publicação das restrições referidas no primeiro parágrafo.

O presente número deixa de ser aplicável se a transportadora aérea que utiliza as faixas horárias em questão mudar para uma rota não afetada pelas restrições referidas no primeiro parágrafo.

Se uma maioria de Estados-Membros que represente pelo menos 50 % da população da União aplicar restrições referidas no primeiro parágrafo com um impacto significativo na possibilidade de viajar ou na procura de viagens e que conduzam a qualquer uma das situações referidas nas alíneas a) a c) do primeiro parágrafo, cada coordenador pode, na sequência de uma decisão unânime dos coordenadores de todos os aeroportos coordenados da Comunidade para efeitos de que a não utilização das faixas horárias seja justificada de um modo geral e da notificação dessa decisão pelos coordenadores à Comissão e aos Estados-Membros, aplicar o presente número a todas as faixas horárias detidas nesses aeroportos durante o período em que vigorarem essas restrições e por um período suplementar de, no máximo, seis semanas, desde que essas restrições afetem um número significativo de rotas com origem ou destino num aeroporto comunitário, tornando assim o tráfego aéreo na União em grande medida inviável ou conduzindo a condições de concorrência desiguais.

4-B. Se a não utilização de uma faixa horária for justificada pelas restrições referidas nos n.ºs 4 ou 4-A, os coordenadores devem considerar que a faixa horária foi explorada no âmbito da série de faixas horárias em causa.

4-C. As transportadoras aéreas cujas operações sejam afetadas por medidas restritivas adotadas nos termos do artigo 29.º do Tratado da União Europeia (TUE) ou do artigo 215.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), incluindo as que se encontram em vigor em 26 de outubro de 2022, e as transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na União incluídas nas listas constantes dos anexos A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão (*) não têm direito a invocar nenhuma justificação para a não utilização das faixas horárias nos termos dos n.ºs 4 e 4-A do presente artigo.

No entanto, em derrogação do disposto no primeiro parágrafo, se estiverem autorizadas a operar aeronaves em regime de locação com tripulação pertencentes a uma transportadora aérea cujas operações não sejam afetadas por tais medidas restritivas e que não seja objeto de uma tal proibição de operação, as transportadoras aéreas podem invocar uma justificação para a não utilização das faixas horárias nos termos dos n.ºs 4 e 4-A, desde que sejam cumpridas as regras de segurança aplicáveis na União.

4-D. Os coordenadores procedem regularmente ao intercâmbio de boas práticas sobre a aplicação dos n.ºs 4 e 4-A, com o objetivo de assegurar uma aplicação coerente e consistente em toda a União.

Os coordenadores devem publicar e atualizar regularmente a lista de destinos a que se aplicam os n.ºs 4 e 4-A.

(*) Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão, de 22 de março de 2006, que estabelece a lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade, prevista no Capítulo II do Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 84 de 23.3.2006, p. 14).»;

d) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão examina a aplicação dos n.ºs 4 e 4-A pelo coordenador de um aeroporto abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.»;

4) O artigo 10.º-A é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º-A

Atribuição de faixas horárias em resposta a determinadas situações de crise»;

b) São suprimidos os n.ºs 1, 2 e 4;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Durante o período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 25 de março de 2023, e para efeitos do artigo 8.º, n.º 2, do artigo 10.º, n.ºs 2 e 4, e do artigo 14.º, n.º 6, primeiro parágrafo, se uma transportadora aérea demonstrar de forma bastante ao coordenador que explorou a série de faixas horárias que lhe foi atribuída, tal como autorizado pelo coordenador, durante pelo menos 75 % do período de programação de horários para o qual foi atribuída, a transportadora aérea tem direito à mesma série de faixas horárias para o período de programação de horários equivalente seguinte.»;

d) O n.º 5 passa a ter a seguinte redação:

«5. Se os dados publicados pelo Eurocontrol demonstrarem claramente que o tráfego aéreo semanal, durante um período de duas semanas consecutivas, desceu abaixo de 80 % dos níveis de 2019 das semanas equivalentes, devido à crise da COVID-19, a outras situações epidemiológicas ou como efeito direto da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, e que, com base nas previsões de tráfego do Eurocontrol, é provável que persista a redução do nível de tráfego aéreo por comparação com o nível no período equivalente em 2019, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do n.º 3 do presente artigo e do artigo 12.º-A para alterar os valores percentuais estabelecidos no artigo 8.º, n.º 2, no artigo 10.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 14.º, n.º 6, primeiro parágrafo, num intervalo entre 0 % e 70 % para qualquer período de programação de horários compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023. O valor percentual aplicado é proporcional ao nível das previsões de tráfego aéreo do Eurocontrol.

Ao adotar os referidos atos delegados, a Comissão tem em conta os seguintes elementos:

a) Dados publicados pelo Eurocontrol sobre os níveis de tráfego e as previsões de tráfego;

b) Indicadores relativos à procura de transporte aéreo de passageiros e carga, incluindo as tendências relativas às reservas a prazo, aos horários planeados pelas companhias aéreas, à dimensão da frota, à utilização da frota e aos fatores de carga;

c) Medidas adotadas pelas autoridades públicas relacionadas com a crise da COVID-19 ou outra situação epidemiológica, que tenham um efeito significativo nos níveis de tráfego aéreo com origem ou destino em aeroportos da União, reencaminhamentos forçados devido a encerramentos do espaço aéreo ou à proibição de as transportadoras aéreas da União entrarem no espaço aéreo de um país terceiro, tendo em conta o parecer da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação no seu Boletim de Informação sobre Zonas de Conflito;

d) Dados fornecidos pelo Centro Europeu de Prevenção e Controlo das Doenças e pela Organização Mundial da Saúde sobre a COVID-19 ou outra situação epidemiológica caracterizada por ser altamente contagiosa e suscetível de provocar uma importante diminuição do transporte aéreo.

Tendo em vista a preparação dos horários pelas transportadoras aéreas antes do período de programação de horários, a Comissão deve envidar esforços para adotar os referidos atos delegados o mais tardar até um dia antes do início do período de programação de horários, a fim de permitir às transportadoras aéreas planearem os seus horários. A Comissão pode adotar esses atos durante o período de programação de horários caso se verifiquem circunstâncias imprevisíveis.»;

e) É inserido o seguinte número:

«5-A. Caso constate que, devido à destruição das infraestruturas e ao impacto sobre as condições de vida em resultado da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, o restabelecimento gradual do tráfego aéreo entre a Ucrânia e a União exige uma taxa de utilização mais baixa para as rotas que servem a Ucrânia, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do n.º 3 do presente artigo e do artigo 12.º-A para alterar os valores percentuais estabelecidos no artigo 8.º, n.º 2, no artigo 10.º, n.ºs 2 e 4, e no artigo 14.º, n.º 6, primeiro parágrafo, num intervalo entre 0 % e 70 % para as faixas horárias utilizadas em rotas com origem ou destino na Ucrânia para qualquer período de programação de horários compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023.

Ao adotar os referidos atos delegados, a Comissão deve ter em conta os seguintes elementos:

- a) Dados publicados pelo Eurocontrol sobre os níveis de tráfego e as previsões de tráfego nas rotas entre a União e a Ucrânia;
- b) Indicadores relativos à procura de transporte aéreo de passageiros e de carga, incluindo tendências em matéria de reservas a prazo e horários planeados das companhias aéreas;
- c) Reencaminhamentos forçados devido a encerramentos do espaço aéreo ou à proibição de as transportadoras aéreas da União entrarem no espaço aéreo de um país terceiro, tendo em conta o parecer da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação no seu Boletim de Informação sobre Zonas de Conflito.»;

f) Os n.ºs 6 e 7 passam a ter a seguinte redação:

«6. Se, em consequência do impacto prolongado da crise da COVID-19, de outras situações epidemiológicas ou dos efeitos diretos da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia, imperativos de urgência assim o exigirem, o procedimento previsto no artigo 12.º-B aplica-se aos atos delegados adotados nos termos do presente artigo.

7. Durante o período em que seja aplicável a isenção das regras de utilização das faixas horárias nos termos dos n.ºs 3, 5 ou 5-A do presente artigo, as transportadoras aéreas colocam à disposição do coordenador, para reatribuição a outras transportadoras aéreas, as faixas horárias que não tencionem utilizar, o mais tardar três semanas antes da data prevista para a sua exploração. Sem prejuízo do disposto no artigo 10.º, n.ºs 4 e 4-A, caso uma transportadora aérea não coloque à disposição do coordenador mais de três faixas horárias de uma série nos termos do presente número, essa transportadora só tem direito a toda a série de faixas horárias no período de programação de horários equivalente seguinte se a totalidade da série de faixas horárias tiver sido explorada, ou se se considerar que a totalidade da série de faixas horárias foi explorada nos termos do artigo 10.º, n.º 4-B, pela transportadora durante pelo menos 80 % do tempo, independentemente de o artigo 8.º, n.º 2, e o artigo 10.º, n.º 2, terem ou não sido alterados pelo ato delegado referido no presente artigo.»;

5) No artigo 11.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Sem prejuízo dos direitos de recurso nos termos da legislação nacional, as reclamações relativas à aplicação do artigo 7.º, n.º 2, dos artigos 8.º, 8.º-A e 10.º, do artigo 10.º-A, n.º 7, do artigo 14.º, n.ºs 1 a 4 e do artigo 14.º, n.º 6, devem ser apresentadas ao comité de coordenação. Este deve examinar o assunto no prazo de um mês a contar da apresentação da reclamação e, se possível, fazer propostas ao coordenador com vista à resolução dos problemas. Caso não possa ser dada satisfação às reclamações, o Estado-Membro responsável pode, no período suplementar de dois meses, promover a mediação por parte de uma organização representativa das transportadoras aéreas ou dos aeroportos ou por parte de terceiros.»;

6) No artigo 12.º-A, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º-A é conferido à Comissão até 28 de outubro de 2023.»;

7) No artigo 14.º, o n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

«6. Sem prejuízo do artigo 10.º, n.ºs 4 e 4-A, se uma transportadora aérea não conseguir atingir a taxa de utilização de 80 % definida no artigo 8.º, n.º 2, o coordenador pode, após ouvir a transportadora em causa, decidir retirar a série de faixas horárias a essa transportadora aérea até ao final do período de programação de horários e colocá-la na reserva.

Sem prejuízo do artigo 10.º, n.ºs 4 e 4-A, se após um certo tempo correspondente a 20 % do período de validade da série não tiverem sido utilizadas quaisquer faixas horárias dessa série, o coordenador, após ouvir a transportadora aérea em causa, coloca a série de faixas em questão na reserva para o resto do período de programação de horários.

Durante o período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023, se um coordenador determinar, com base nas informações de que dispõe, que uma transportadora aérea cessou as suas atividades num aeroporto e já não está em condições de explorar as faixas horárias que lhe foram atribuídas, o coordenador, após ouvir a transportadora aérea em causa, retira à transportadora aérea a série de faixas horárias em questão para o restante período de programação de horários e coloca-a na reserva.

Durante o período compreendido entre 30 de outubro de 2022 e 28 de outubro de 2023, se um coordenador determinar, com base nas informações de que dispõe, que uma transportadora aérea que seja objeto das medidas restritivas adotadas nos termos do artigo 29.º do TUE ou do artigo 215.º do TFUE, incluindo as que estão em vigor em 26 de outubro de 2022, ou uma transportadora aérea que seja objeto de uma proibição de operação na União, incluída nas listas constantes dos anexos A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006, não está em condições de explorar faixas horárias durante uma parte substancial do período de programação de horários, o coordenador, após ouvir a transportadora aérea em causa, deve retirar à transportadora aérea a série de faixas horárias em questão para o restante o período de programação de horários e coloca-a na reserva.

No entanto, se uma transportadora aérea for objeto de uma proibição de operação na União e figurar nas listas constantes dos anexos A ou B do Regulamento (CE) n.º 474/2006 e estiver autorizada a operar aeronaves em regime de locação com tripulação pertencentes a uma transportadora aérea cujas operações não sejam afetadas por tais medidas restritivas e que não seja objeto de uma tal proibição de operação, o quarto parágrafo do presente número não se aplica às faixas horárias dessa transportadora, desde que sejam cumpridas as regras de segurança aplicáveis na União.»

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 Estrasburgo, em 19 de outubro de 2022.

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

R. METSOLA

Pelo Conselho

O Presidente

M. BEK