Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 11 de fevereiro de 2021
(OR. en)

5964/21

Dossiê interinstitucional:
2020/0358(COD)

CODEC 159
AVIATION 29
COVID-19 37
PE 12

NOTA INFORMATIVA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO 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 comunitários devido à pandemia de COVID-19 – Resultado da primeira leitura do Parlamento Europeu (Bruxelas, 8 a 11 de fevereiro de 2021)

O Conselho, o Parlamento Europeu e a Comissão realizaram uma série de contactos informais a fim de chegarem a acordo sobre este dossiê em primeira leitura.

Depois de, a 8 de fevereiro de 2021, o plenário ter aprovado o pedido da Comissão dos Transportes e do Turismo para proceder nos termos do artigo 163.º (processo de urgência), os Grupos PPE, S&D, Renew Europe, ID, Verdes/ALE e ECR apresentaram em conjunto uma alteração de compromisso (alteração 1) à proposta de regulamento em epígrafe, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo. Essa alteração havia sido acordada durante os contactos informais acima referidos.

II. VOTAÇÃO

Na votação, realizada a 10 de fevereiro de 2021, o plenário aprovou a alteração de compromisso (alteração 1) à proposta de regulamento em epígrafe. A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura que consta da sua resolução legislativa, de 11 de fevereiro de 2021, reproduzida no anexo da presente nota[1].

A posição do Parlamento reflete o que havia sido previamente acordado entre as instituições. Por conseguinte, o Conselho deverá estar em condições de aprovar a posição do Parlamento.

O ato será seguidamente adotado com a redação correspondente à posição do Parlamento.

---

[1] Na versão da posição do Parlamento constante da resolução legislativa, assinalam-se as modificações introduzidas pelas alterações à proposta da Comissão. Os aditamentos inseridos no texto da Comissão encontram-se assinalados ***a negrito e em itálico***. O símbolo " ▌ " indica uma supressão de texto.

ANEXO
(10/02/2021)

Isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos da União ***I

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 11 de fevereiro de 2021, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho 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 comunitários devido à pandemia de COVID-19 (COM(2020)0818 – C9-0420/2020 – 2020/0358(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

– Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2020)0818),

– Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9--0420/2020),

– Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

– Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 27 de janeiro 2021[2],

– Após consulta ao Comité das Regiões,

– Tendo em conta o compromisso assumido pelo representante do Conselho, em carta de 27 de janeiro de 2021, de aprovar a posição do Parlamento Europeu, nos termos do artigo 294.º, n.º 4, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

– Tendo em conta os artigos 59.º e 163.º do seu Regimento,

1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;

2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;

3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

[2] Ainda não publicado no Jornal Oficial.

P9_TC1-COD(2020)0358

Posição do Parlamento Europeu aprovada em primeira leitura em 11 de fevereiro de 2021 tendo em vista a adoção do Regulamento (UE) 2021/... do Parlamento Europeu e do Conselho 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 à crise de COVID-19

(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[3],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário[4],

Considerando o seguinte:

[3] Parecer de 27 de janeiro de 2021 (ainda não publicado no Jornal Oficial).
[4] Posição do Parlamento Europeu de 11 de fevereiro de 2021.

(1) A crise de COVID-19 provocou uma quebra acentuada do tráfego aéreo em resultado de uma redução significativa da procura e das medidas diretas adotadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros para conter a propagação de COVID-19. O impacto nas transportadoras aéreas tem sido prejudicial desde 1 de março de 2020 e é provável que continue ***nos próximos anos***.

(2) Essas circunstâncias escapam ao controlo das transportadoras aéreas e levaram ao cancelamento, voluntário ou obrigatório, dos serviços aéreos que oferecem. Em especial, os cancelamentos voluntários protegem a saúde financeira das transportadoras aéreas e evitam o impacto ambiental negativo provocado pela operação de voos sem passageiros ou quase sem passageiros com o objetivo de conservar as faixas horárias.

(3) Os dados publicados pelo Eurocontrol, que exerce funções de gestor de rede da rede de tráfego aéreo do céu único europeu, indicam uma redução contínua do tráfego aéreo de um ano para o outro de cerca de 74 % a partir de meados de junho de 2020.

(4) Não é possível, com base nas reservas a prazo conhecidas, nas previsões do Eurocontrol e nas previsões epidemiológicas, antecipar o final provável do período de forte diminuição da procura causada pela crise de COVID-19. Segundo as últimas previsões do Eurocontrol, o tráfego aéreo em fevereiro de 2021 será metade do nível registado em fevereiro de 2020. As previsões para além dessa data baseiam-se numa série de fatores desconhecidos, como a disponibilidade de vacinas contra a COVID-19. Nestas 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 do Conselho[5] 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 referido regulamento, de que podiam, de outro modo, beneficiar. O presente regulamento deverá estabelecer regras específicas para o efeito.

(5) Essas regras deverão, ao mesmo tempo, dar resposta a potenciais impactos negativos na concorrência para as transportadoras aéreas. Em especial, é necessário garantir que as transportadoras aéreas dispostas a prestar serviços possam absorver a capacidade não utilizada e que tenham a perspetiva de 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.

---

5 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) 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 as capacidades não utilizadas.

(7) Durante o período em que os transportes aéreos sejam negativamente afetados pela crise de COVID-19, a definição do termo «novo operador» deverá ser alargada 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 operações, se assim o desejarem. No entanto, é necessário limitar os privilégios correspondentes às transportadoras aéreas abrangidas por essa definição aos verdadeiros novos operadores, excluindo qualquer transportadora que, juntamente com a sua sociedade-mãe ou com as suas filiais ou com filiais próprias da sua sociedade-mãe, detenha mais de 10 % do número total de faixas horárias atribuídas no dia em questão num determinado aeroporto.

(8) Durante o período em que é aplicada a isenção das regras de utilização das faixas horárias, no sistema de atribuição de faixas horárias deverão ser reconhecidos 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 disponibilizadas ao coordenador das faixas horárias para reatribuição temporária. Por conseguinte, as transportadoras aéreas que tenham explorado pelo menos cinco faixas horárias de uma série deverão receber prioridade para a atribuição dessas séries no período de programação de horários equivalente seguinte, desde que a transportadora aérea que a elas tenha direito nos termos dos referidos artigos não as solicite.

(9) A imposição de medidas sanitárias específicas para a COVID-19 nos aeroportos é suscetível de reduzir a capacidade disponível, o que pode tornar necessário prever parâmetros específicos de coordenação para a COVID-19. Nessas situações, e a fim de permitir a correta aplicação desses parâmetros, os coordenadores deverão poder adaptar o horário das faixas horárias atribuídas às transportadoras aéreas ao abrigo do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 ou cancelá-las para o período de programação de horários durante o qual são aplicáveis as medidas sanitárias específicas relacionadas com a COVID-19.

(10) A fim de facilitar a utilização da capacidade aeroportuária durante o período de programação de horários de verão de 2021, as transportadoras aéreas deverão ser autorizadas a devolver as faixas horárias históricas ao coordenador antes do início do período de programação de horários, para que possam ser reatribuídas numa base ad hoc. As transportadoras aéreas que devolvam uma série completa de faixas horárias antes do termo do prazo fixado pelo presente regulamento deverão conservar o seu direito relativamente à mesma série de faixas horárias nesse aeroporto para o período de programação de horários de verão de 2022. Tendo em conta as outras medidas de isenção às regras de utilização das faixas horárias previstas no presente regulamento, as transportadoras aéreas com um número significativo de faixas horárias num aeroporto deverão ser autorizadas a devolver, no máximo, metade das suas faixas horárias nestas modalidades.

(11) ***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***[6], as consequências negativas de eventuais medidas ***adotadas*** pelas autoridades públicas ***dos Estados-Membros ou de países terceiros para combater a propagação de COVID-19 e*** para restringir a capacidade de viajar a muito curto prazo, 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. Tal deverá incluir medidas que resultem no encerramento parcial ou total da fronteira ou do espaço aéreo ou num encerramento parcial ou total ou numa redução parcial ou total da capacidade do(s) aeroporto(s) em causa, em restrições à circulação de tripulações de companhias aéreas que dificultem significativamente a exploração dos serviços aéreos ou num grave impedimento à possibilidade de os passageiros viajarem com qualquer transportadora na rota em causa, incluindo restrições de viagem, restrições à circulação ou medidas de quarentena no país ou na região de destino ou restrições no que respeita à disponibilidade de serviços essenciais para apoiar diretamente a operação de um serviço aéreo***. As medidas de atenuação deverão garantir que as transportadoras aéreas não sejam penalizadas pela não utilização de faixas horárias caso tal resulte de tais medidas restritivas que ainda não tinham sido publicadas aquando da atribuição das faixas horárias. A isenção específica dos efeitos da imposição de tais medidas deverá ter uma ***duração limitada e não deverá exceder*** dois períodos de programação de horários consecutivos.

---

6 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).

(12) Durante os períodos em que a procura seja significativamente afetada pela crise de COVID-19, as transportadoras aéreas deverão ser isentadas, na medida do necessário, dos requisitos de utilização das faixas horárias de forma a manterem o direito a essas faixas horárias no período de programação de horários equivalente subsequente. Tal deverá permitir às transportadoras aéreas aumentar os serviços sempre que as circunstâncias o permitam. A taxa de utilização mínima mais baixa fixada para esse efeito deverá ter em conta as perspetivas do tráfego aéreo para 2021 ***a partir do início de 2021***, que era de 50 % em relação aos níveis de tráfego de 2019, a incerteza em torno da crise de COVID-19 e o regresso da confiança dos consumidores e dos níveis de tráfego.

▌

(13) A fim de fazer ***face à evolução do impacto da crise de COVID-19 e à consequente falta de clareza quanto à evolução dos níveis de tráfego a médio prazo, bem como*** 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 Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração do período de aplicação da isenção à regra de utilização das faixas horárias ***e, dos valores percentuais da taxa de utilização mínima dentro de um determinado intervalo***. 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[7]. 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.

[7] JO L 123 de, 12.5.2016, p. 1.

(14) A fim de poder efetuar os preparativos necessários a tempo, as transportadoras aéreas e os coordenadores têm de conhecer as condições a aplicar à exploração das faixas horárias num dado período de programação de horários. Por conseguinte, a Comissão deverá esforçar-se por adotar atos delegados o mais rapidamente possível e, em qualquer caso, adotar esses atos antes do termo do prazo para a devolução das faixas horárias estabelecido no artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

(15) 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 disponibilizar ao coordenador as faixas horárias que não tencionam utilizar para uma eventual redistribuição a outras transportadoras aéreas o mais rapidamente possível e, o mais tardar, três semanas antes da data prevista para a sua exploração. Caso não cumpram repetida e intencionalmente esse requisito, ou qualquer outro requisito do Regulamento (CEE) n.º 95/93, as transportadoras aéreas deverão ser objeto de sanções adequadas ou de medidas equivalentes.

(16) Se um coordenador considerar que uma transportadora aérea cessou as suas atividades num aeroporto, deverá retirar imediatamente as faixas horárias da transportadora aérea em causa e inclui-las na reserva para reatribuição a outras transportadoras.

(17) 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 da crise de COVID-19 no tráfego aéreo, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação prevista, ser mais bem alcançado a 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.

(18) Tendo em conta a urgência decorrente das circunstâncias excecionais provocadas pela crise de COVID-19, considera-se oportuno prever uma exceção ao prazo de oito semanas referido no artigo 4.º do Protocolo n.º 1 relativo ao papel dos parlamentos nacionais na União Europeia, anexo ao Tratado da União Europeia, ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.

(19) 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) É inserida a seguinte alínea:

«b-A) Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 3, entende-se por «novo operador»:

i) uma transportadora aérea que solicite, como parte de uma série de faixas horárias, que lhe seja atribuída uma faixa horária num aeroporto para um determinado dia e que, caso o seu pedido seja aceite, disporia no total de menos de sete faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia; ou

ii) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias para um serviço regular de transporte de passageiros sem escala entre dois aeroportos da União, quando duas outras transportadoras aéreas, no máximo, exploram o mesmo serviço regular sem escala entre esses aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disporia de menos de nove faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escala.

Uma transportadora aérea que, conjuntamente com a sua sociedade-mãe, as suas próprias filiais ou as filiais da sociedade-mãe, detenha mais de 10 % do total de faixas horárias atribuídas num dado dia e num dado aeroporto não é considerada como um novo operador nesse aeroporto;»;

b) É aditada a seguinte alínea:

«n) «Parâmetros de coordenação de COVID-19», parâmetros de coordenação revistos que resultam numa redução da capacidade aeroportuária disponível num aeroporto coordenado em resultado de medidas sanitárias específicas impostas pelos Estados-Membros em resposta à crise de COVID-19.»;

2) No artigo 7.º, n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«1. As transportadoras aéreas que operam ou pretendem operar num aeroporto com horários facilitados ou num aeroporto coordenado devem transmitir, respetivamente, ao facilitador de horários e ao coordenador todas as informações relevantes por eles solicitadas. As informações em causa devem ser apresentadas no formato e no prazo especificados pelo facilitador de horários ou pelo coordenador. No que respeita, nomeadamente, às faixas horárias solicitadas, as transportadoras aéreas devem comunicar ao coordenador, na altura do pedido de atribuição, se beneficiam ou não do estatuto de novo operador como previsto no artigo 2.º, alínea b) ou b-A).»;

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

a) O proémio do primeiro parágrafo do n.º 2 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.ºs 1 e 2--A, e no artigo 14.º, o n.º 1 do presente artigo não é aplicável quando se verificarem as seguintes circunstâncias:»;

b) É aditado o seguinte número:

«2-A Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 3, deve ser atribuída, a pedido, uma série de faixas horárias devolvidas 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»), para o período de programação de horários equivalente seguinte, a uma transportadora aérea que tenha operado pelo menos cinco faixas horárias 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***, desde que essa série de faixas*** horárias ***não tenha já sido atribuída à transportadora que a detinha originalmente para o período de programação de horários equivalente seguinte, nos termos do n.º 2 do presente artigo***.

No caso de mais de um requerente cumprir os requisitos do primeiro parágrafo, é dada prioridade à transportadora aérea que tenha explorado o maior número de faixas horárias dessa série.»;

c) É aditado o seguinte número:

«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 alterar o horário das faixas horárias solicitadas ou atribuídas no período especificado no artigo 10.º-A, n.º 3, ou cancelá-las após ter consultado a transportadora aérea em causa. Neste contexto, o coordenador deve ter em conta as regras e orientações adicionais a que se refere o n.º 5 do presente artigo, nas condições nele estabelecidas.»;

4) No artigo 8.º-A, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. a) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na aceção do artigo 2.º, alíneas b) ou b-A), do presente artigo, não podem ser transferidas, como previsto no n.º 1, alínea b), durante dois períodos de programação de horários equivalentes, exceto no caso de uma aquisição legalmente autorizada das atividades de uma empresa falida.

b) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na aceção do artigo 2.º, alínea b), subalíneas ii) e iii), ou do artigo 2.º, alínea b-A), subalínea ii), não podem ser transferidas para outra rota, como previsto no n.º 1, alínea a), do presente artigo, durante dois períodos de programação de horários equivalentes, a menos que o novo operador tenha sido tratado com a mesma prioridade na nova ligação que na ligação inicial.

c) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na aceção do artigo 2.º, alíneas b) ou b-A), não podem ser transferidas, como previsto no n.º 1, alínea c), do presente artigo, durante dois períodos de programação de horários equivalentes, exceto para melhorar os horários das faixas horárias desses serviços em relação aos horários inicialmente solicitados.»;

5) ***O artigo 10.º*** ▌ é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

«2-A Não obstante o disposto no n.º 2, uma série de faixas horárias atribuídas para o período de programação de horários de 28 de março de 2021 a 30 de outubro de 2021 confere à transportadora aérea o direito à mesma série de faixas horárias para o período de programação de horários de 27 de março de 2022 a 29 de outubro de 2022, se a transportadora tiver disponibilizado ao coordenador a série completa de faixas horárias para reatribuição antes de ... [oito dias após a data de entrada em vigor do presente regulamento]. O presente número aplica-se apenas às séries de faixas horárias atribuídas à mesma transportadora para o período de programação de horários de 29 de março de 2020 a 24 de outubro de 2020. O número de faixas horárias de que a transportadora aérea em causa pode beneficiar ao abrigo do presente número é limitado a um número equivalente a 50 % das faixas horárias que foram atribuídas à mesma transportadora para o período de programação de horários de 29 de março de 2020 a 24 de outubro de 2020, exceto no caso de uma transportadora aérea a quem tenham sido atribuídas menos de 29 faixas horárias por semana, em média, durante o período de programação de horários equivalente anterior no aeroporto em causa.»;

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

i) É aditada a seguinte alínea:

«e) Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 3, a introdução, ▌ por parte das autoridades públicas, de medidas destinadas a combater a propagação de COVID-19 num dos extremos de uma rota para a qual as faixas horárias em questão foram utilizadas ou cuja utilização estava prevista, desde que as medidas não tenham sido publicadas no momento da atribuição da série de faixas horárias***, que essas medidas tenham um impacto significativo na viabilidade ou na possibilidade de viajar ou na procura nas rotas em causa*** e que ***conduzam*** a ***qualquer*** uma das seguintes situações:

i) um encerramento parcial ou total da fronteira ▌ ou do espaço aéreo***, ou um encerramento parcial ou total ou uma redução parcial ou total da capacidade do aeroporto,*** durante uma parte substancial do período de programação de horários em causa,

ii) 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 pertinente***, incluindo:***

– ***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),***

– ***restrições no que toca à disponibilidade de serviços essenciais para apoiar diretamente a exploração de um serviço aéreo;***

iii) restrições à circulação de tripulações de companhias aéreas que dificultem significativamente a operação dos serviços aéreos de ou para os aeroportos servidos, incluindo as proibições súbitas de entrada ou a situações de bloqueio da tripulação em locais inesperados devido a medidas de quarentena.»;

ii) São aditados os seguintes parágrafos:

«A alínea e) é aplicável durante o período de aplicação das medidas aí referidas e dentro dos limites referidos no terceiro, quarto e quinto parágrafos, por um período suplementar ***máximo*** de seis semanas. Todavia, se as medidas referidas na alínea e) deixarem de ser aplicáveis menos de seis semanas antes do termo de um período de programação de horários, a alínea e) só é aplicável ao resto do período de seis semanas se as faixas horárias do período de programação de horários seguinte forem utilizadas para a mesma rota.

A alínea e) aplica-se apenas às faixas horárias utilizadas em rotas para as quais já tenham sido utilizadas pela transportadora aérea antes da publicação das medidas referidas nessa alínea.

A alínea e) deixa de ser aplicável se a transportadora aérea utilizar as faixas horárias em questão para mudar para uma rota não afetada pelas medidas das autoridades públicas.

As transportadoras aéreas podem invocar a alínea e) em relação a faixas horárias específicas por um máximo de dois períodos de programação de horários consecutivos.»;

c) No n.º 6, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Nos pedidos dos novos operadores, é dada preferência às transportadoras aéreas candidatas ao estatuto de novo operador nos termos do artigo 2.º, alínea b), subalíneas i) e ii), ou do artigo 2.º, alínea b), subalíneas i) e iii), ou do artigo 2.º, alínea b-A), subalíneas i) e ii).»;

6) O artigo 10.º-A passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º-A
Atribuição de faixas horárias em resposta à crise de COVID-19

1. Para efeitos do disposto no artigo 8.º, n.º 2, e no artigo 10.º, n.º 2, os coordenadores devem considerar que as faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 1 de março de 2020 e ***27 de março de 2021*** foram utilizadas pela transportadora aérea a que tinham inicialmente sido atribuídas.

2. Para efeitos do disposto no artigo 8.º, n.º 2, e no artigo 10.º, n.º 2, os coordenadores devem considerar que as faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 23 de janeiro de 2020 e 29 de fevereiro de 2020 foram utilizadas pela transportadora aérea a que tinham inicialmente sido atribuídas, no que diz respeito a serviços aéreos entre aeroportos da União e aeroportos da República Popular da China ou da Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China.

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, durante o*** período compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021, 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 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.

Para o período referido no primeiro parágrafo do presente número, o valor percentual referido no artigo 10.º, n.º 4, e no ***artigo14.º***, n.º 6, alínea a), corresponde a ***50*** %.

4. No que respeita às faixas horárias com uma data compreendida entre 9 de abril de 2020 e 27 de março de 2021, o n.º 1 só é aplicável se a transportadora aérea tiver devolvido as faixas horárias não utilizadas ao coordenador para reatribuição a outras transportadoras aéreas.

▌

5. Caso a Comissão verifique, com base nos dados publicados pelo Eurocontrol, que exerce funções de gestor de rede da rede de tráfego aéreo do céu único europeu, que a redução do nível do tráfego aéreo em comparação com o nível do período correspondente ao ano de 2019 persiste e, com base nas previsões de tráfego do Eurocontrol, é suscetível de persistir, e se também verificar, com base nos melhores dados científicos disponíveis, que esta situação resulta do impacto da crise de COVID-19, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 12.º-A a fim de alterar, nesse sentido, o período especificado no n.º 3 do presente artigo.

A Comissão fica habilitada a adotar***, sempre que estritamente necessário para fazer face à evolução do impacto da crise de COVID-19 nos níveis de tráfego aéreo,*** atos delegados nos termos do artigo 12.º-A no que diz respeito à alteração dos valores percentuais referidos no n.º 3 do presente artigo num intervalo entre ***30*** % e ***70*** %. Para o efeito, a Comissão tem em conta as alterações que tenham ocorrido desde ... [data de entrada em vigor do presente regulamento modificativo], com base nos seguintes elementos:

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

b) Evolução das tendências do tráfego aéreo durante os períodos de programação de horários, tendo em conta a evolução observada desde o início da ***crise de*** COVID-19; e

c) Indicadores relativos à procura de transporte aéreo de passageiros e carga, incluindo as tendências relativas à dimensão da frota, à utilização da frota e aos fatores de carga.

Os atos delegados nos termos do presente número são adotados até ***31*** **de dezembro** para o período de programação de horários de verão seguinte e até ***31*** **de julho** para o período de programação de horários de inverno seguinte.

6. Se, em caso de impacto prolongado da crise de COVID-19 no setor do transporte aéreo na União, imperativos de urgência assim o exigirem, aplica-se aos atos delegados adotados nos termos do presente artigo o procedimento previsto no artigo 12.º-B.

7. Durante o período referido no n.º 3, as transportadoras aéreas devem colocar à disposição do coordenador, para reatribuição a outras transportadoras aéreas, as faixas horárias que não tencionem utilizar, pelo menos três semanas antes da data de exploração.»;

7) 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 ▌ ... [***um ano*** após a data de entrada em vigor do presente regulamento].»;

8) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

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

«5. Os Estados-Membros estabelecem e aplicam sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas ou medidas equivalentes às transportadoras aéreas que, repetida e intencionalmente, não respeitem o presente regulamento.»;

b) No n.º 6, é aditada a seguinte alínea:

«c) Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 3a, 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, deve retirar a essa transportadora aérea a série de faixas horárias em causa correspondente ao restante período de programação de horários e inclui-las na reserva, após ter ouvido a transportadora aérea em causa.».

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,

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*