



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 13 de março de 2020  
(OR. en)

6797/20

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2020/0042 (COD)**

---

---

**AVIATION 34**

**PROPOSTA**

---

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	13 de março de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

---

n.º doc. Com.:	COM(2020) 111 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2020) 111 final.

Anexo: COM(2020) 111 final



Bruxelas, 13.3.2020  
COM(2020) 111 final

2020/0042 (COD)

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 relativo às normas comuns aplicáveis à  
atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • **Justificação e objetivos da proposta**

O Regulamento (CEE) n.º 95/93<sup>1</sup> estabelece as normas aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da UE. O seu artigo 10.º contém uma regra de perda de direitos em caso de não utilização, segundo a qual as transportadoras aéreas devem utilizar pelo menos 80 % das faixas horárias que lhes são atribuídas num dado período de programação (verão ou inverno), para manter a precedência no que diz respeito à mesma série de faixas dentro do período de programação correspondente do ano seguinte (os chamados «direitos adquiridos»).

O surto do vírus SARS-CoV-2 está a ter um impacto grave nas transportadoras aéreas, conduzindo a uma diminuição significativa do tráfego aéreo em todo o mundo desde o início de 2020. No caso das transportadoras aéreas europeias, este impacto começou a ser evidente nos voos de e para a República Popular da China e a Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China, em janeiro de 2020, mas a propagação do vírus desde janeiro de 2020 levou a uma deterioração mais generalizada, incluindo na Europa. Não é possível prever a evolução da epidemia nem a duração do seu impacto.

No entanto, tendo em conta a diminuição da procura de passageiros, as transportadoras aéreas já começaram e continuam a cancelar voos que, para os períodos de programação do inverno de 2019-2020 e do verão de 2020, resultarão numa utilização das faixas horárias abaixo do limiar de 80 % imposto pelo regulamento.

Após um crescimento médio anual de 3,3 % no número de passageiros na Europa entre 2009 e 2019, o Eurocontrol assinalou uma descida de 10 % do número de voos nas duas primeiras semanas de março de 2020, em comparação com o mesmo período de 2019. Dada a diminuição da procura causada pela crise, a maioria das transportadoras aéreas europeias está a imobilizar as suas aeronaves, o que sugere que a redução do número de voos continuará. A tendência negativa em termos anuais alarga-se até à época de verão, para a qual, de acordo com a IATA, as transportadoras aéreas registam uma descida de 40 a 60 % nas reservas a prazo para o período de março a junho de 2020 relativamente às rotas não italianas, com um impacto ligeiramente maior nas rotas de pequeno curso do que nas de longo curso. As reservas nas rotas italianas diminuíram mais de 50 % no início de março de 2020, com taxas de ocupação que chegaram aos 40 %.

Por sua vez, os aeroportos europeus preveem uma perda de 67 milhões de passageiros no primeiro trimestre de 2020. Este fenómeno está a afetar seriamente o transporte aéreo em toda a União.

Com base nas informações atualmente disponíveis do Eurocontrol, das transportadoras aéreas e dos aeroportos, é razoável presumir que a situação atual, caracterizada por uma quebra excecional da procura, se mantenha pelo menos nos meses de março, abril, maio e junho de 2020.

Todavia, nos termos do regulamento relativo às faixas horárias, para garantir a atribuição das mesmas faixas horárias para a mesma época do ano seguinte, as transportadoras aéreas são

---

<sup>1</sup> 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).

obrigadas a utilizar as faixas horárias pelo menos 80 % do tempo durante o período de programação para o qual elas foram atribuídas. Na ausência de qualquer medida que neutralize, para fins deste cálculo, os efeitos das circunstâncias atuais, é provável que as transportadoras aéreas efetuem muitos voos com taxas de ocupação muito baixas, a fim de proteger os seus direitos adquiridos, agravando assim as perdas financeiras e causando um impacto negativo no ambiente.

Nos termos do Regulamento (CEE) n.º 95/93, o coordenador das faixas horárias é a única pessoa responsável pela atribuição de faixas horárias, sendo obrigado a agir em conformidade com o regulamento [artigo 4.º, n.º 5]. No que respeita à atribuição de faixas horárias, os coordenadores são independentes e não estão sujeitos a instruções de qualquer parte.

Nas circunstâncias descritas, o Regulamento (CEE) n.º 95/93 deve ser alterado de modo a proteger os direitos adquiridos das transportadoras aéreas relativamente às faixas que não foram utilizadas durante o período em que o mercado da aviação tiver sido mais afetado pelo surto de SARS-CoV-2. O período proposto abrange o período de quatro meses compreendido entre março de 2020 e junho de 2020 relativamente a todos os voos. Além disso, dado que o grave impacto do surto do vírus SARS-CoV-2 se tornou evidente, em primeiro lugar, na República Popular da China e na Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China, propõe-se proteger durante um período global maior os direitos adquiridos para as faixas horárias utilizadas para serviços aéreos de e para esses mercados. O período adicional tem início em 23 de janeiro de 2020, data em que o primeiro aeroporto da República Popular da China foi encerrado pelas autoridades.

Esta alteração será feita sob a forma de uma regra segundo a qual os coordenadores devem considerar as faixas horárias atribuídas para os períodos de referência em questão como tendo sido utilizadas. Tal regra permitirá atenuar os efeitos da crise atual e proporcionar segurança jurídica às transportadoras aéreas para as partes pertinentes dos períodos de programação. As faixas horárias libertadas pelas transportadoras aéreas podem, em consequência, ser reatribuídas pelos coordenadores de acordo com as necessidades. Por natureza, tal reatribuição terá um caráter *ad hoc* apenas e não afetará a posição das transportadoras relativamente às quais, de acordo com a regra proposta, será considerado que exploraram as faixas horárias em questão.

A natureza das circunstâncias atuais torna difícil prever com algum grau de certeza quando a situação em matéria de saúde pública regressará ao normal e a confiança dos consumidores também. O prolongamento da medida proposta durante a totalidade do período do verão de 2020 (que termina em 24 de outubro de 2020) pode ser desproporcionado em relação ao objetivo claramente definido, caso a situação venha efetivamente a regressar à normalidade no período de intervenção. Por esta razão, propõe-se dar à Comissão competências para prorrogar o período durante o qual as medidas são aplicáveis, mediante atos delegados, se necessário. A Comissão deve basear essas decisões nas informações disponíveis mais recentes publicadas pelo gestor da rede da UE na Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) e em pareceres científicos pertinentes.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

O Regulamento (CEE) n.º 95/93 não aborda os problemas que as transportadoras aéreas enfrentam devido ao surto de SARS-CoV-2 em relação às suas possibilidades de manter as respetivas faixas horárias para os períodos de programação seguintes. O regulamento deve, por conseguinte, ser alterado por forma a atenuar os efeitos da atual crise, proporcionar

segurança jurídica às transportadoras aéreas e manter a unidade do sistema europeu de atribuição de faixas horárias.

- **Coerência com outras políticas da União**

O funcionamento eficaz do mercado interno da aviação e dos serviços conexos depende do desempenho económico das transportadoras aéreas. As consequências económicas negativas do surto atual de SARS-CoV-2 para as transportadoras aéreas podem pôr em perigo a sua saúde financeira e ter efeitos negativos graves no sistema de transportes e na economia em geral. A alteração do regulamento relativo às faixas horárias, a fim de dar resposta à grande preocupação atual das transportadoras aéreas é pois da máxima importância.

A medida também constitui um objetivo importante em matéria de sustentabilidade, uma vez que elimina o incentivo para as transportadoras aéreas efetuarem voos com baixas taxas de ocupação apenas para proteger as suas faixas horárias.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A presente iniciativa baseia-se no artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Esta disposição permite a adoção de todas as disposições adequadas em matéria de transportes aéreos e já foi utilizada como fundamento para a adoção do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Os objetivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelos motivos a seguir indicados. O Regulamento (CEE) n.º 95/93 não permite que os Estados-Membros, por razões como as expostas, obriguem os coordenadores a considerar como utilizadas as faixas horárias que o não foram. Este objetivo só pode ser alcançado através de uma alteração do próprio regulamento pela União.

- **Proporcionalidade**

A proposta não excede o necessário para atingir o objetivo de atenuar o impacto do atual surto de SARS-CoV-2 para efeitos do funcionamento do Regulamento (CEE) n.º 95/93. A medida proposta é, por conseguinte, proporcional, inclusive no que diz respeito à sua aplicação em tempo útil para os diferentes tipos de destinos.

- **Escolha do instrumento**

Para cumprir o seu objetivo, o instrumento jurídico deve ter aplicação direta e geral, do mesmo modo que o próprio Regulamento (CEE) n.º 95/93. O instrumento jurídico adequado é, consequentemente, um regulamento.

## **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Trata-se de uma medida urgente, desencadeada pelo surto súbito e imprevisível do vírus SARS-CoV-2 e pela consequente propagação da doença Covid-19. Por este motivo, a medida não é pertinente para o programa de adequação regulamentar e não foi realizada qualquer avaliação *ex post*.

No entanto, esta medida é semelhante, em termos de âmbito e efeitos, a alterações anteriores do Regulamento (CEE) n.º 95/93 desencadeadas por outras situações de emergência, designadamente:

- em 2002, na sequência dos atentados terroristas de 11 de setembro [Regulamento (CE) n.º 894/2002];
- em 2003, na sequência da guerra do Iraque e do surto de síndrome respiratória aguda (SARS) [Regulamento (CE) n.º 1554/2003]; e
- em 2009, em plena crise financeira mundial [Regulamento (CE) n.º 545/2009].

- **Consultas das partes interessadas**

Dada a urgência da questão, não foi realizada uma consulta formal às partes interessadas. No entanto, tanto as autoridades dos Estados-Membros como as partes interessadas instaram a Comissão a adotar uma proposta de medidas adequadas no contexto do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Tal como explicado, não foi possível proceder a uma adequada recolha de conhecimentos, devido à urgência da situação. No entanto, a Comissão baseou-se na experiência adquirida com a aplicação e as alterações do Regulamento (CEE) n.º 95/93, que também incluíram a consulta de peritos.

- **Avaliação de impacto**

Dada a urgência da situação, não foi realizada uma avaliação de impacto. Esta medida é semelhante, em termos de âmbito de aplicação e de efeitos, a alterações anteriores do Regulamento (CEE) n.º 95/93, desencadeadas por outras situações de emergência. A medida destina-se a atenuar as perdas financeiras sofridas pelas transportadoras aéreas em consequência da regra de perda de direitos e a reduzir o impacto negativo no ambiente.

- **Direitos fundamentais**

Não aplicável.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

Não aplicável.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A medida não inclui qualquer mecanismo específico de monitorização ou comunicação de informações, mas a Comissão deve ser obrigada a seguir o desenvolvimento do surto de SARS-CoV-2 e o seu impacto no transporte aéreo e, se necessário, estar habilitada a adotar um ato delegado que prorrogue os períodos abrangidos pela medida.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 10.º-A é substituído por um novo artigo para obrigar os coordenadores a considerar que, para efeitos de avaliação da acumulação de direitos adquiridos, as faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 30 de junho de 2020 foram exploradas pela transportadora aérea a que tinham inicialmente sido atribuídas. É

incluído um período adicional anterior relativamente às faixas horárias utilizadas para os voos entre a UE e a República Popular da China ou entre a UE e a Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China (a partir de 23 de janeiro de 2020). Relativamente aos casos ocorridos após a entrada em vigor do regulamento proposto, essas faixas horárias têm de ser devolvidas ao coordenador. As faixas horárias devolvidas que sejam posteriormente reatribuídas a outras transportadoras aéreas não serão elegíveis para proteção dos direitos adquiridos da transportadora aérea que as explora.

O artigo 10.º-A habilita também a Comissão a adotar atos delegados se a crise relacionada com o surto de SARS-CoV-2 não for resolvida e continuar a ter um impacto negativo no transporte aéreo, nomeadamente no que se refere aos direitos adquiridos das faixas horárias. Dada a rapidez da evolução do surto, é necessário que os atos delegados sejam adotados através de um procedimento de urgência.

Proposta de

**REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade**

(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<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>3</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O surto da doença COVID-19 causada pelo coronavírus da síndrome respiratória aguda grave 2 (SARS-CoV-2) provocou uma queda acentuada do tráfego aéreo em resultado de uma queda significativa da procura e das medidas diretas tomadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros para conter o surto. O consequente impacto grave sobre as transportadoras aéreas relativamente à República Popular da China e à Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China, já em janeiro de 2020, foi generalizado desde 1 de março de 2020 e é suscetível de afetar, pelo menos, dois períodos de programação, o do inverno de 2019/2020 e o do verão de 2020.
- (2) Estas circunstâncias estão fora do controlo das transportadoras aéreas e a consequente anulação voluntária ou obrigatória de serviços aéreos pelas transportadoras aéreas é uma resposta necessária ou legítima a essas circunstâncias. Nomeadamente, os cancelamentos voluntários protegem a saúde financeira das transportadoras aéreas e evitam o impacto ambiental de voos sem passageiros ou quase sem passageiros, operados apenas para efeitos de manutenção das faixas horárias nos aeroportos.
- (3) Os dados publicados pelo gestor da rede da UE na Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) indicam uma diminuição anual da ordem dos 10 % no tráfego aéreo para a região europeia, na primeira metade de março de 2020. As transportadoras aéreas comunicam grandes quedas nas reservas a prazo e

---

<sup>2</sup> JO C de , p. .

<sup>3</sup> JO C de , p. .

estão a pôr em prática cancelamentos significativos de voos nos períodos do inverno de 2019-2020 e do verão de 2020 devido ao surto.

- (4) Nos termos do artigo 8.º, n.º 2, lido em conjugação com o artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, a falta de exploração por parte de uma transportadora aérea de 80 % de uma série de faixas horárias que lhe foi atribuída num aeroporto coordenado ameaça a precedência histórica dessas faixas horárias.
- (5) O artigo 10.º, n.º 4, do Regulamento (CEE) n.º 95/93 autoriza os coordenadores de faixas horárias a ignorar, para efeitos do cálculo da precedência histórica, a não exploração das faixas horárias nos períodos em que a transportadora aérea não possa explorar os serviços aéreos previstos, devido, por exemplo, ao encerramento de aeroportos. No entanto, este artigo não trata de situações como o surto de SARS-CoV-2, pelo que é adequado adotar uma medida correspondente.
- (6) Perante as reservas a prazo e as previsões epidemiológicas conhecidas, é razoável esperar, nesta fase, que se registre um número significativo de cancelamentos imputáveis ao surto de SARS-CoV-2 durante o período compreendido entre 1 de março de 2020 e, pelo menos, 30 de junho de 2020. A não utilização das faixas horárias atribuídas para este período não deve levar a que as transportadoras aéreas percam a sua precedência histórica de que, de outro modo, gozariam. Assim, é necessário definir, em relação à época seguinte correspondente, as condições em que as faixas horárias não exploradas devam ser consideradas faixas exploradas para esses fins.
- (7) As faixas horárias nos aeroportos coordenados são um recurso económico valioso. Apesar da queda geral no tráfego aéreo, a anulação de serviços aéreos não deve impedir a utilização das faixas horárias por outras transportadoras aéreas, que podem, no entanto, pretender utilizá-las temporariamente sem obter direitos adquiridos. Por conseguinte, as faixas horárias que não forem utilizadas pela transportadora aérea à qual tenham sido atribuídas devem ser imediatamente devolvidas ao coordenador.
- (8) O desenvolvimento do SARS-CoV-2 e o seu impacto futuro nas transportadoras aéreas são difíceis de prever. A Comissão deve analisar continuamente o impacto do SARS-CoV-2 no setor dos transportes aéreos e a União deve estar em condições de prolongar, sem demora injustificada, o período durante o qual se aplicam as medidas previstas no presente regulamento, caso as condições adversas se mantenham.
- (9) A fim de alargar, se necessário e justificado, as medidas previstas no presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão para alterar o presente regulamento no sentido de prorrogar o período de aplicação das medidas nele previstas. 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. 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.
- (10) Dada a urgência causada pelas circunstâncias excecionais que justificam as medidas propostas, deverá prever-se 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.

- (11) Dada a urgência causada pelas circunstâncias excecionais que justificam as medidas propostas, deverá prever-se a entrada em vigor imediata do presente regulamento,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

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

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

*«Artigo 10.º-A*

1. Para efeitos do disposto nos artigos 8.º, n.º 2, e 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 30 de junho de 2020 foram exploradas pela transportadora aérea a que tinham inicialmente sido atribuídas.

2. Para efeitos do disposto nos artigos 8.º, n.º 2, e 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 exploradas pela transportadora aérea a que tinham inicialmente sido atribuídas, na medida em que digam respeito a serviços aéreos entre aeroportos da União Europeia 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 com data posterior a uma semana após a entrada em vigor do presente regulamento, o n.º 1 só será aplicável se as faixas horárias não exploradas tiverem sido postas à disposição do coordenador para reatribuição a outras transportadoras aéreas.

4. Se, com base nos dados publicados pelo gestor da rede da UE na Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol), a Comissão verificar que a redução do nível do tráfego aéreo persiste em comparação com o nível do período correspondente do ano anterior e é suscetível de continuar, e, com base nos melhores dados científicos disponíveis, que esta situação resulta do impacto do surto de SARS-CoV-2, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 12.º-A para alterar em conformidade o período especificado no n.º 1.

5. A Comissão deve acompanhar continuamente a situação à luz dos critérios estabelecidos no n.º 4. Com base nas informações de que dispõe, deve apresentar um relatório de síntese sobre esta matéria até 15 de abril de 2020. Se necessário, a Comissão adota o mais rapidamente possível o ato delegado previsto no n.º 4.

6. Se, em caso de impacto prolongado do SARS-CoV-2 no setor do transporte aéreo na União Europeia, 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.»

- (2) São aditados os artigos 12.º-A e 12.º-B seguintes:

*«Artigo 12.º-A*

**Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º-A é conferido à Comissão por um prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. A delegação de poderes referida no artigo 10.º-A pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 10.º-A só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

#### *Artigo 12.º-B*

#### **Procedimento de urgência**

1. Os atos delegados adotados nos termos do presente artigo entram em vigor sem demora e são aplicáveis desde que não tenha sido formulada qualquer objeção nos termos do n.º 2. Na notificação de um ato delegado ao Parlamento Europeu e ao Conselho devem expor-se os motivos que justificam o recurso ao procedimento de urgência.
2. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem formular objeções a um ato delegado de acordo com o procedimento a que se refere o artigo 12.º-A, n.º 6. Nesse caso, a Comissão revoga imediatamente o ato após a notificação da decisão pela qual o Parlamento Europeu ou o Conselho tiverem formulado objeções.»

#### *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

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*