COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 10.3.2009
COM(2009) 121 final

2009/0042 (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

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Introdução

1. A gravidade e a dimensão considerável da crise económica e financeira mundial já afectam profundamente a actividade das transportadoras aéreas. A crise ocasionou uma descida acentuada do tráfego aéreo durante o período de programação de Inverno 2008/2009. O período de programação de Verão 2009 será igualmente afectado pela crise económica.

Na sequência de um período de seis anos de crescimento médio de 3 %, o Eurocontrol esperava, em Dezembro de 2008, uma queda de 3 % do número de voos na Europa em 2009, após uma ausência de crescimento em 2008. Em 25 de Fevereiro de 2009, o Eurocontrol reviu as suas estimativas, prevendo uma baixa compreendida entre -8,1 % e -1,4 %, sendo o cenário mais provável de -4,9 %. O Eurocontrol assinala que o tráfego registou um colapso no final de 2008, com uma descida de 7 % só no mês de Dezembro. Segundo o Eurocontrol, o tráfego das companhias aéreas de baixo custo registou a sua primeira descida desde há 15 anos, com 4600 voos em Novembro de 2008, ou seja, 6,1 % abaixo do valor registado em Novembro de 2007. A aviação de negócios assinala uma descida de 16 % em Dezembro de 2008, quando comparada com o valor de Dezembro de 2007.

Mais de 80 % dos aeroportos europeus registaram diminuições do tráfego (em Janeiro de 2009, uma diminuição de 8 % a 10 % no tráfego de passageiros e de 25 % a 30 % no tráfego de carga), o que significa que a crise económica afecta a globalidade do transporte aéreo europeu.

2. Os valores avançados pelos operadores europeus do sector (AEA) permitem apreciar a gravidade da situação. Em Dezembro de 2008, a diminuição do tráfego de carga foi de 21,4 %. A redução do tráfego de passageiros deverá ser de 4 % em 2009. Os operadores salientam que, nos últimos 25 anos, apenas se registaram três baixas semelhantes do tráfego: em 1986, devido ao acidente de Chernobil e à guerra na Líbia; em 1991, devido à primeira guerra do Golfo e, em 2001/2002, devido aos atentados terroristas nos Estados Unidos. A AEA prevê cortes de capacidade durante o Verão de 2009, compreendidas entre -6 % e -8 % em termos de número de voos e de -9 a -12 % em termos de lugares oferecidos (*available seat kms*).

3. Segundo a Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA), o volume da carga diminuiu, em Dezembro, 22,6 % a nível internacional e mais de 21 % no que respeita às companhias europeias. Os valores publicados em 26 de Fevereiro de 2009 indicam uma baixa de 5,6 % no tráfego de passageiros e de 23,2 % no tráfego de carga em Janeiro de 2009 comparativamente a Janeiro de 2008. A IATA salienta que as transportadoras europeias compensaram, parcialmente, uma baixa de 5,7 %, reduzindo a sua capacidade em 3,6 %.

4. A Comissão considera que a crise económica actual, bem como os reajustamentos ulteriores dos serviços (suspensão, redução de frequências), constituem circunstâncias excepcionais com uma incidência negativa nas companhias aéreas. Consequentemente, as disposições do Regulamento (CEE) n.º 95/93, relativo à atribuição de faixas horárias, deveriam ser interpretadas pelos coordenadores de modo a garantir que as companhias aéreas não corram o risco de perder as suas faixas horárias não utilizadas como consequência da crise económica (regra «usar ou largar»).

5. Na ausência de uma decisão tendente a preservar o estatuto de direito adquirido destas faixas horárias, as companhias correm o risco de manter as capacidades existentes, quando a procura regista uma diminuição sensível, o que agravaria as actuais dificuldades económicas.

Disposições do regulamento relativo às faixas horárias

6. O ponto de partida do regulamento, conforme indicado no n.º 2 do seu artigo 10.º, é a atribuição e a utilização das faixas horárias durante um período de programação (princípio do «usar ou largar») e, designadamente, a situação no final do período, após a utilização efectiva das faixas. O artigo prevê, nomeadamente, que só as transportadoras aéreas que podem demonstrar, a contento do coordenador, que exploraram as faixas horárias respectivas, com a autorização do coordenador, durante pelo menos 80 % do período de programação para o qual foram atribuídas terão direito à mesma série de faixas horárias no período equivalente seguinte.

7. Além disso, o regulamento prevê, no n.º 2 do seu artigo 8.º e no n.º 2 do seu artigo 10.º, o cálculo da taxa de utilização no final do período de programação, após exploração das faixas horárias e para efeitos da aquisição dos direitos para o período equivalente seguinte.

8. O n.º 4 do artigo 10.º enumera uma lista de fundamentos que podem ser invocados pelas transportadoras aéreas para justificar a não utilização das faixas atribuídas durante um período de programação horária. A alínea a) desta lista menciona, de forma não exaustiva, as circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea.

9. O regulamento baseia-se no princípio de que a atribuição e a fiscalização da utilização das faixas horárias cabem ao coordenador (n.os 5 e 6 do artigo 4.º). O coordenador deve desempenhar as suas funções de forma independente, imparcial, não discriminatória e transparente (n.os 2 e 3 do artigo 4.º). Pelas razões que precedem, nem a Comissão nem os Estados-Membros podem impor aos coordenadores instruções que possam comprometer a sua independência.

Pode concluir-se, por conseguinte, que, ao aplicar os n.os 2 e 4 do artigo 10.º, o coordenador deve agir em conformidade com os princípios enunciados no artigo 4.º supracitado.

10. Nestas circunstâncias, existe o risco de os Estados-Membros interpretarem o regulamento de forma diferente, o que provocaria uma falta de coerência na aplicação do n.º 4 do artigo 10.º do regulamento na Comunidade. Esta situação já se verificou por ocasião da crise do sector dos transportes aéreos após os atentados terroristas nos Estados Unidos. É por conseguinte necessário que a Comunidade intervenha para garantir, de forma clara e inequívoca, à semelhança do que aconteceu em 2002 e em 2003 com a introdução dos artigos 10.ºA e 10.ºB, a segurança jurídica no que respeita à aplicação da regra «usar ou largar» aos períodos de programação afectados pela crise.

11. Propõe-se por conseguinte inserir no regulamento um novo artigo 10.ºC, em conformidade com o qual os coordenadores aceitem, no contexto da crise económica, que as transportadoras aéreas têm direito, no período de programação de Verão 2010, às mesmas faixas horárias que lhes foram atribuídas no período de programação de Verão 2009 (29 de Março de 2009 – 24 de Outubro de 2009).

12. Para evitar desperdiçar a capacidade das faixas horárias durante os períodos afectados pela crise, as faixas não utilizadas durante o período de Verão 2009 podem ser atribuídas de novo pelos coordenadores, para o resto do período, como faixas «ad hoc» e utilizadas por outras transportadoras aéreas sem que tal lhes confira direitos históricos.

13. A Comissão continuará a analisar o impacto da crise económica no sector dos transportes aéreos. Se a situação continuar a deteriorar-se durante o período de Inverno 2009-2010 (25 de Outubro de 2009 – 27 de Março de 2010), a Comissão poderá decidir reconduzir este regime no período de Inverno 2010-2011.

Calendário

14. Um aspecto importante da presente proposta é o calendário. A atribuição inicial das faixas horárias tem lugar durante as conferências da IATA para a programação dos horários, em Novembro para o período de Verão seguinte e em Junho para o período de Inverno seguinte. Consequentemente, as faixas para o Verão 2010 serão atribuídas durante a conferência de programação horária de Novembro de 2009, ao passo que as faixas para o Inverno 2010/2011 serão atribuídas em Junho de 2010.

O n.º 3 do artigo 10.º do regulamento prevê que as transportadoras aéreas possam devolver faixas horárias à reserva antes de 31 de Janeiro, para o período de Verão seguinte, e antes de 31 de Agosto, para o período de Inverno seguinte, sem que tal afecte o cálculo da taxa de utilização das faixas horárias remanescentes.

Segundo as linhas directrizes mundiais para a programação horária da IATA, uma vez identificado o direito à «aquisição» das faixas horárias, os coordenadores devem indicar a cada companhia os dados relativos aos seus «direitos adquiridos» em matéria de faixas horárias logo que estes sejam determinados pelo coordenador e, o mais tardar:

– Na terceira segunda-feira de Abril, no que respeita às faixas horárias registadas como «adquiridas», tal como foram efectivamente exploradas durante o período de Inverno anterior,

– Na terceira segunda-feira de Setembro, no que respeita às faixas horárias registadas como «adquiridas», tal como foram efectivamente exploradas até à data durante o período de Verão em curso.

15. Não obstante a atribuição das faixas horárias para o período de programação de Verão 2009 ter sido concluída em 31 de Janeiro de 2009, a alteração do regulamento ainda permitiria às companhias aéreas ajustarem a actividade respectiva e reduzirem as capacidades existentes com vista à observância da regra «usar ou largar». Atendendo a que o período de Verão 2009 começa em 29 de Março, a regra proposta deveria por conseguinte entrar em vigor no mais breve prazo.

16. Caso contrário, existe um risco significativo de procedimentos judiciais por parte das transportadoras aéreas às quais foram atribuídas faixas horárias em aeroportos em que os coordenadores não aceitaram a justificação de circunstâncias excepcionais devidas à crise económica durante o período de Verão 2009.

2009/0042 (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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado[4],

Considerando o seguinte:

(1) A crise económica e financeira mundial já afecta gravemente a actividade das transportadoras aéreas, tendo provocado uma queda acentuada do tráfego aéreo durante o período de programação de Inverno 2008/2009. O período de programação de Verão 2009 será igualmente afectado pela crise económica.

(2) Para que as transportadoras aéreas não percam o seu direito às faixas horárias atribuídas para o período de Verão 2009 e não utilizadas, é necessário indicar claramente e sem ambiguidade que este período se encontra afectado pela referida crise económica. A Comissão continuará a analisar o impacto da crise económica no sector dos transportes aéreos. Se a situação continuar a deteriorar-se durante o período de Inverno 2009-2010, a Comissão poderá decidir reconduzir total ou parcialmente este regime no período de Inverno 2010-2011.

(3) É por conseguinte conveniente alterar em conformidade o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade[5]. Esta alteração não

---

1 JO C de , p. .
2 JO C de , p. .
3 JO C de , p. .
4 JO C de , p. .
5 JO L 14 de 22.1.1993, p. 1. Regulamento com a alteração que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 894/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 142 de 31.5.2002, p. 3), pelo Regulamento (CE) n.° 1554/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 2003 (JO L 221 de 4.9.2003, p.

afecta, de nenhum modo, as competências da Comissão Europeia nos termos dos artigos 81.º e 82.º do Tratado CE,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O artigo 10.ºC seguinte é inserido no Regulamento (CEE) n.º 95/93:

«Artigo 10.ºC

Para efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 10.º, os coordenadores aceitam que as transportadoras aéreas tenham direito, durante o período de programação horária de Verão 2010, às mesmas séries de faixas horárias que lhes foram atribuídas para o período de programação horária de Verão 2009, em conformidade com o regulamento. A Comissão continuará a analisar o impacto da crise económica no sector dos transportes aéreos. Se a situação continuar a deteriorar-se durante o período de Inverno 2009-2010, a Comissão poderá decidir, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 13.º, reconduzir total ou parcialmente este regime no período de Inverno 2010-2011.»

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 directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

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

1) e pelo Regulamento (CE) n.° 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004 (JO L 138 de 30.4.2004, p. 50).