



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 24.4.2003
COM(2003) 207 final

2001/0140 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera o Regulamento (CEE) n° 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993,
relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da
Comunidade**

(apresentada pela Comissão em conformidade com o disposto no n° 2
do artigo 250° do Tratado CE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Introdução

As hostilidades no Iraque afectaram o fornecimento de serviços de transporte aéreo na Comunidade e noutras partes do mundo. Esta nova situação internacional intensificou os receios de novos ataques terroristas no sector da aviação que, por sua vez, provocaram uma forte diminuição da procura. Por outro lado, as transportadoras aéreas de diversos países foram solicitadas a efectuar transportes militares a fim de precaver necessidades urgentes de defesa, colocando à disposição aeronaves habitualmente utilizadas para operações de transporte comercial. Assim, a oferta também diminuiu, provocando uma redução significativa em termos de capacidade e frequência de voos em várias rotas, principalmente nas rotas transatlânticas e com destino ao Próximo e ao Médio Oriente. Além disso, o abrandamento geral da economia está a ter efeitos negativos no sector do transporte aéreo. Por fim, o recente surto de síndrome respiratória aguda (SRA) no Sudeste Asiático afectou seriamente os serviços de transporte aéreo.

O abrandamento dos combates no Iraque e a possibilidade de um futuro fim próximo das grandes hostilidades militares ainda não fez alterar estes desenvolvimentos negativos no tráfego aéreo.

As previsões fornecidas pela Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA) indicam que em caso de hostilidades no Próximo e no Médio Oriente durante três meses, o tráfego de passageiros diminuiria 10%, o da carga 5% e que, durante três meses após a cessação das hostilidades, continuaria a registar-se uma quebra de 5% no tráfego de passageiros. A nível mundial, isso traduzir-se-ia numa queda considerável das receitas (6 mil milhões de dólares dos Estados Unidos) e numa subida dos custos (0,2 mil milhões de dólares dos Estados Unidos), dando origem a prejuízos líquidos para o sector da aviação mundial de cerca de 5,8 mil milhões de dólares dos Estados Unidos em 2003 (incluindo juros). Este panorama sombrio agravar-se-ia ainda se a duração das hostilidades duplicasse (ou seja, 6 meses), afectando todo o período de programação de horários de Verão (de Abril a Outubro de 2003). Nesse caso, os prejuízos líquidos (incluindo juros) poderiam atingir, no mínimo, 8 mil milhões de dólares dos Estados Unidos e as receitas poderiam baixar ainda mais. Segundo a IATA, estas conjecturas eram relativamente prudentes quando comparadas com os efeitos da Guerra do Golfo em 1990-1991. Além disso, estas estimativas não tomavam em consideração o surto de SRA.

De igual modo, segundo a Associação das Companhias Aéreas Europeias (AEA), a guerra acarreta o risco de uma quebra significativa da receita passageiro por quilómetro (RPK) da ordem de 2 a 3 milhões. Tendo em conta que os acontecimentos de 11 de Setembro provocaram perdas maciças de tráfego (até finais de 2002, uma redução de 8% na Europa e de 22% no Atlântico Norte) e perdas de exploração (em 2001, 3,2 mil milhões de dólares dos Estados Unidos) os efeitos deste novo conflito poderão agravar ainda mais uma situação bastante precária.

Além disso, ainda segundo os dados da AEA relativos ao impacto dos primeiros dias de guerra (semana de 17 a 23 de Março), o tráfego internacional de passageiros sofreu um decréscimo de 12,3 % relativamente à mesma semana do ano anterior. Esse decréscimo foi de 14,6 % no interior da Europa, de 10,2 % no Atlântico Norte e de 12,4 % no Extremo Oriente. Quanto às rotas com destino ao Médio Oriente, registou-se uma queda vertiginosa de 42,2 %. Desde o início da guerra, várias transportadoras aéreas europeias anunciaram significativas reduções de pessoal.

Contra a posição das transportadoras aéreas da IATA, AEA, IACA e ERA, as transportadoras europeias de baixos custos, como a Easy Jet e a Ryanair, declararam que as regras de atribuição das faixas horárias devem continuar a ser aplicadas da mesma forma, não devendo proceder-se a qualquer flexibilização das regras que permitiram ao sector da aviação europeu prosperar durante a última década, e que consideram o facto de se conceder às companhias aéreas o direito de proteger as suas faixas horárias uma forma de auxílio estatal.

Concretamente, o início das operações militares causou perturbações nos serviços aéreos comerciais com destino à região directamente afectada pelas hostilidades, bem como no interior da Comunidade. As primeiras estimativas do Eurocontrol indicam que foram afectados cerca de 500 voos diários destinados àquela região; esses voos são operados por companhias aéreas tanto comunitárias, como de países terceiros. Além disso, convém ter em conta que o espaço aéreo iraquiano tem estado encerrado para operações de transporte aéreo civil desde a primeira Guerra do Golfo. Assim, as restrições de acesso ao espaço aéreo de outros países da região são susceptíveis de provocar mais cancelamentos e reencaminhamento dos voos provenientes da Europa Central e da Ásia do Sudeste.

No que respeita à SRA, foram registados 48 casos na Comunidade desde 9 de Abril de 2003 e, a nível mundial, 2650, incluindo 103 mortes, com base nos dados da Organização Mundial de Saúde.

Contudo, apesar das circunstâncias descritas, a maior parte das transportadoras aéreas que operam nos aeroportos da Comunidade não estão em condições de reduzir a capacidade, uma vez que isso as faria perder as faixas horárias não utilizadas, em conformidade com a regra “usar ou largar” (“use-it-or-lose-it”) que obriga de facto as transportadoras a utilizar as suas faixas horárias durante, pelo menos, 80% do período de programação de horários para adquirir direitos de precedência e poder receber as mesmas faixas horárias no período correspondente seguinte.

Assim, na ausência de uma decisão que lhes permita manter as faixas horárias “com estatuto de direitos adquiridos”, as companhias aéreas seriam obrigadas a manter a actual capacidade, ainda que a procura tenha diminuído substancialmente e a oferta se encontre limitada devido às restrições de acesso ao espaço aéreo, agravando assim as dificuldades económicas existentes. Nalguns casos, as companhias aéreas podem mesmo ver-se impossibilitadas de utilizar as suas aeronaves eventualmente requisitadas para transportes militares.

Disposições do regulamento relativo às faixas horárias

O elemento fulcral do regulamento, enunciado no n° 3 do artigo 10°, é a atribuição e utilização das faixas horárias durante um período de programação de horários (regra “usar ou largar”) e, em especial, a situação registada no final desse período, após a utilização efectiva das faixas horárias. A referida disposição estabelece, nomeadamente, que as transportadoras aéreas não têm direito à mesma série de faixas horárias durante o período correspondente seguinte, a não ser que possam provar ao coordenador, a contento deste, que as exploraram, tal como confirmado pelo mesmo, durante, pelo menos, 80 % do período para o qual foram atribuídas.

Além disso, nos termos do n° 1, alínea a), do artigo 8° e do n° 3 do artigo 10°, o regulamento permite o cálculo da utilização das faixas horárias no final do período de programação, após a respectiva exploração e para efeitos de aquisição de direitos de precedência para o período correspondente seguinte.

O nº 5 do artigo 10º apresenta uma lista não exaustiva dos motivos que podem ser evocados pelas transportadoras aéreas para justificar a não utilização das faixas horárias atribuídas durante um período de programação de horários. A alínea a) da referida disposição refere, de forma não exaustiva, casos imprevisíveis e inevitáveis sobre os quais a transportadora aérea não tenha controlo. O artigo não faz referência a situações de guerra ou de conflito armado, nem ao impacto que tais situações possam ter na aplicação das regras de atribuição de faixas horárias.

O regulamento baseia-se no princípio segundo o qual a atribuição e o controlo da utilização das faixas horárias são da responsabilidade do coordenador (nºs 5 e 6 do artigo 4º). Por coordenador de aeroporto entende-se um organismo independente, ou seja, uma pessoa singular ou colectiva com conhecimentos profundos de coordenação da programação de horários das transportadoras aéreas, cuja nomeação é assegurada pelo Estado-membro responsável pelo aeroporto onde se processa a atribuição das faixas horárias (nº 1 do artigo 4º). Por último, o coordenador deve desempenhar as suas funções não só de forma independente, mas actuar também de forma imparcial, não discriminatória e transparente (nºs 2 e 3 do artigo 4º).

Assim, pode concluir-se que, ao aplicar o disposto nos nºs 3 e 5 do artigo 10º, o coordenador deve actuar em conformidade com os princípios acima referidos, definidos no artigo 4º.

Necessidade de alterar o regulamento

Pelas razões acima indicadas, nem a Comissão, nem os Estados-Membros podem impor instruções aos coordenadores, pois isso poderia pôr em causa a sua independência.

Propõe-se, por conseguinte, que seja inserido no regulamento um novo artigo 10º-B nos termos do qual, sempre que as transportadoras aéreas imputem a não utilização das faixas horárias que lhes foram atribuídas para o período de programação de horários de Verão de 2003 às hostilidades no Iraque, os coordenadores devem aceitar atribuir-lhes essas faixas para o período correspondente seguinte (Verão de 2004).

Tendo em conta que as transportadoras aéreas devem ser incentivadas a colocar na reserva comum as faixas horárias que não vão utilizar durante o período de programação de horários afectado pelas hostilidades, chama-se a atenção para o facto de os coordenadores dos aeroportos atribuírem as faixas horárias colocadas na reserva comum para satisfazer pedidos *ad hoc* de faixas horárias para a aviação geral (ver nº 3 do artigo 8º do actual regulamento), bem como para satisfazer de forma equitativa os pedidos das transportadoras aéreas já estabelecidas e dos novos operadores (a chamada “regra 50/50” prevista no nº 7 do artigo 10º do actual regulamento). Desta forma, não será desperdiçada a escassa capacidade em termos de faixas horárias durante o período de programação de horários afectado pelas hostilidades.

Calendário

Um aspecto importante da presente proposta é o seu calendário. A atribuição inicial de faixas horárias processa-se durante as conferências de programação de horários da IATA: em Novembro, para o período de Verão seguinte e em Junho, para o período de Inverno seguinte. Consequentemente, as faixas horárias para o período de Verão de 2003 foram já atribuídas na conferência de programação de horários da IATA de Novembro de 2002, ao passo que as faixas horárias para o período de Inverno de 2002/2003 foram atribuídas em Junho de 2002. O nº 4 do artigo 10º do regulamento prevê a possibilidade de as transportadoras aéreas devolverem faixas horárias à reserva comum até uma data específica, sem que tal devolução

afecte o cálculo da utilização das faixas horárias que continuam a deter. O quadro a seguir apresentado indica as datas mais importantes do processo de atribuição das faixas horárias fixadas no guia mundial da programação de horários estabelecido pelo sector do transporte aéreo (IATA) e no regulamento.

Período	Duração do período	Conferência de atribuição IATA	Data de devolução	Confirmação das faixas horárias «com direitos de precedência» - 6 dias antes da conferência IATA	Revisão – última data de registo obrigatória
Inverno 02-03	27.10.02 – 29.3.03	8 - 11 Junho 02	31.8.02	2.6.2002	1.6.2002
Verão 03	30.3.03 – 25.10.03	9 - 12 Nov. 02	31.1.03	3.11.2002	2.11.2002
Inverno 03-04	26.10.03 – 28.3.04	14 - 17 Junho 03	31.8.03	8.6.2003	7.6.2003
Verão 04	29.03.04 – 30.10.04	8 - 11 Nov. 03	31.1.04	2.11.2003	1.11.2003

De acordo com o guia mundial da programação de horários do sector do transporte aéreo (IATA), depois de identificado o direito às faixas horárias “com estatuto de direitos adquiridos”, os coordenadores devem comunicar a cada companhia aérea as especificações das respectivas faixas com esse estatuto, logo que estas tenham sido determinadas pelo coordenador e o mais tardar:

- na terceira segunda-feira de Abril para as faixas “com estatuto de direitos adquiridos” e assim registadas, tal como foram efectivamente exploradas durante o período de Inverno anterior;
- na terceira segunda-feira de Setembro para as faixas “com estatuto de direitos adquiridos” e assim registadas, tal como foram efectivamente exploradas durante o período de Verão em curso até à data da comunicação em causa.

Tendo em conta o que precede, a proposta alterada com a presente proposta de alteração relativa à inserção de um novo artigo 10º-B deverá ser adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho antes do final do período de programação de Verão de 2003, uma vez que o cálculo da utilização das faixas “com estatuto de direitos adquiridos” para esse período será efectuado em 15 de Setembro (“na terceira segunda-feira de Setembro”, tal como acima indicado). Os coordenadores terão de confirmá-lo antes da coordenação de horários e da atribuição de faixas horárias para o período de programação de Verão seguinte na conferência de programação de horários da IATA, que se realizará no início de Novembro de 2003. É por conseguinte necessário que a regra proposta entre em vigor antes dessa data para que os coordenadores e as transportadoras aéreas possam manter as faixas horárias não utilizadas.

Caso contrário, poderá existir um risco substancial de instauração de acções judiciais por parte das transportadoras aéreas às quais foram atribuídas faixas horárias em aeroportos cujos coordenadores não aceitaram a justificação de circunstâncias excepcionais devido às hostilidades no que se refere ao período de programação de Verão de 2003.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera o Regulamento (CEE) n° 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993,
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° 2 do seu artigo 80°,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251° do Tratado⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) A guerra lançada em Março de 2003 contra o Iraque e a evolução política que se lhe seguiu, assim como o surto de síndrome respiratória aguda (SRA), afectaram seriamente as operações de transporte aéreo e provocaram uma redução significativa da procura no início do período de programação de horários de Verão 2003.
- (2) Para impedir que a não utilização das faixas horárias atribuídas para esses períodos conduza à perda do direito das transportadoras aéreas às mesmas, afigura-se necessário estabelecer, de forma clara e sem ambiguidade, que os períodos de programação de horários em causa são negativamente afectados pelo conflito armado.

¹ JO C ... de ..., p. ...

² JO C ... de ..., p. ...

³ JO C ... de ..., p. ...

⁴ JO C ... de ..., p. ...

- (3) Por conseguinte, o Regulamento (CEE) n° 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade⁵, deverá ser alterado nesse sentido;

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO :

Artigo 1º

É inserido o seguinte artigo 10º-B no Regulamento (CEE) n° 95/93 do Conselho:

“Artigo 10º-B

1. Para efeitos da aplicação do n° 3 do artigo 10º, os coordenadores deverão aceitar que as transportadoras aéreas têm direito, no período de programação de horários de Verão de 2004, à mesma série de faixas horárias que lhes foi atribuída no período de programação de horários de Verão de 2003.

Artigo 2º

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
O Presidente

Pelo Conselho,
O Presidente

⁵ JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.