



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 1.12.2011
COM(2011) 827 final

2011/0391 (COD)

Pacote aeroportuário

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias
nos aeroportos da União Europeia**

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2011) 1443 final}

{SEC(2011) 1444 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. *Contexto*

1. Nos aeroportos em que a procura de faixas horárias de aterragem e descolagem por parte das companhias aéreas excede a capacidade disponível utilizam-se mecanismos de atribuição das faixas para definir as regras a seguir para o efeito. Para uma companhia aérea, a obtenção de uma faixa horária num aeroporto significa que ela pode utilizar as infra-estruturas necessárias para efectuar um voo num momento dado (pistas, caminhos de rolagem e placas de estacionamento, bem como terminais caso se trate de voos de passageiros). Consoante as características do aeroporto, a atribuição de faixas pode ser necessária em determinadas horas ou em períodos de muito movimento. O objectivo é garantir que o acesso aos aeroportos congestionados se organiza segundo regras equitativas, indiscriminatórias e transparentes de atribuição das faixas horárias de descolagem e aterragem, a fim de possibilitar a utilização otimizada da capacidade aeroportuária e condições de concorrência leais.
2. Em 1993, a Comunidade Europeia adoptou 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 (a seguir, «regulamento das faixas horárias»), o qual foi objecto de uma revisão importante em 2004. Embora seja, por natureza, uma actividade mundial, a aviação civil é também regulamentada localmente, pelo que a atribuição das faixas horárias não se faz de modo idêntico em todas as regiões do mundo. Na Europa, o regulamento das faixas horárias inspira-se nas directrizes mundiais da Associação do Transporte Aéreo Internacional (IATA).
3. As características principais do regime vigente de atribuição de faixas horárias são as seguintes: se uma análise aprofundada da capacidade de um aeroporto demonstrar que esta é manifestamente insuficiente, o Estado-Membro está obrigado a designá-lo «aeroporto coordenado»¹. Numa segunda fase, o Estado-Membro designa um coordenador para o aeroporto, encarregado de atribuir as faixas horárias e que deve exercer a sua actividade de forma independente, imparcial, equitativa e transparente.
4. As faixas são atribuídas para a época aeronáutica de Verão ou de Inverno. Uma transportadora que tenha utilizado uma série de faixas horárias² pelo menos em 80 % da época terá direito à mesma série na época correspondente seguinte («faixas com direitos de anterioridade», «direitos adquiridos» ou «regra dos 80-20»). Se o limiar não for atingido, as faixas são devolvidas ao banco de faixas horários para serem

¹ Os aeroportos que só estão congestionados em certos períodos serão designados «aeroportos com horários facilitados». Neles, o processo assenta na cooperação voluntária das transportadoras aéreas. Para facilitar a actividade das transportadoras, será designado um facilitador de horários.

² De acordo com o artigo 2.º, ponto k), do regulamento das faixas horárias, uma «série de faixas horárias» designa «pelo menos cinco faixas horárias que tenham sido pedidas para um pedido de programação regularmente à mesma hora, no mesmo dia da semana, e atribuídas de acordo com o pedido ou, se tal não for possível, num horário aproximado».

reatribuídas. 50 % destas faixas são atribuídas preferencialmente aos novos operadores³.

5. Presentemente, há 89 aeroportos inteiramente coordenados nos Estados em que o regulamento das faixas horárias se aplica (Espaço Económico Europeu e Suíça). Entre estes aeroportos, 62 são coordenados todo o ano e 27 sazonalmente. Em alguns deles, como Londres-Heathrow e Paris-Orly, a procura excede de longe a capacidade todo o ano, noutros a capacidade é limitada em certos períodos de ponta. Dezoito Estados-Membros têm, pelo menos, um aeroporto coordenado e devem, portanto, designar um coordenador.

1.2. *Justificação e objectivos da proposta*

6. A aplicação do regulamento das faixas horárias melhorou consideravelmente a atribuição de faixas horárias nos aeroportos europeus congestionados, do ponto de vista da imparcialidade e da transparência do processo, e contribuiu significativamente para a criação do mercado interno da aviação. O regulamento foi introduzido numa época em que o mercado europeu do transporte aéreo era ainda dominado por um pequeno número de companhias nacionais históricas. Actualmente, a concorrência é bastante mais forte. Desde 1992, o número de ligações intra-UE subiu para mais do dobro e o número de voos de longo curso com partida de aeroportos europeus aumentou 150 %. Em 1992, só 93 ligações aéreas na Europa eram exploradas por mais de duas companhias; em 2010, eram 479. Cabe perguntar se uma evolução tão positiva teria sido possível sem um sistema que garante que, nos aeroportos congestionados, a atribuição de faixas horárias se faz sem pressões injustificadas das autoridades públicas, das companhias nacionais ou dos próprios aeroportos.
7. Conforme destacaram o Eurocontrol e o ACI Europe⁴, um dos grandes desafios com que a Europa se confronta é a saturação dos aeroportos. Segundo as previsões a longo prazo do Eurocontrol publicadas em Dezembro de 2010⁵, não será satisfeita, por falta de capacidade, pelo menos 10 % da procura de transporte aéreo em 2030, mesmo entrando em linha de conta com o reforço das infra-estruturas actualmente previsto. A avaliação do impacto apensa à presente proposta mostra, aliás, que a situação actual não deverá melhorar nos aeroportos da União mais congestionados, mesmo que se executem os planos de reforço da capacidade⁶.
8. Atendendo à falta de capacidade nos aeroportos mais importantes e às repercussões de tal situação na mobilidade dos cidadãos europeus, a solução que parece impor-se é construir novas pistas e infra-estruturas aeroportuárias. O impacto destas últimas no ambiente e no ordenamento do território constitui, todavia, motivo de preocupação crescente. A presente crise económica confirma, por outro lado, a importância da

³ De acordo com o artigo 2.º, ponto b), do regulamento das faixas horárias, um «novo operador» é uma transportadora aérea com presença reduzida num aeroporto.

⁴ Airport Council International Europe (www.aci-europe.org)

⁵ <http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/forecasts/Doc415-LTF10-Report-Vol1.pdf>

Os dados que figuram no relatório do Eurocontrol referem-se apenas aos movimentos aéreos IFR (operados segundo as regras do voo por instrumentos).

⁶ Ver o quadro 1, *Forecast Airport Congestion*, do estudo de impacto que acompanha a presente proposta, p. 17.

viabilidade dos orçamentos a longo prazo. Para remediar ao problema da saturação, convém encontrar soluções mais eficazes e mais económicas do que a ampliação das infra-estruturas físicas.

9. É óbvio que um mecanismo de atribuição das faixas horárias não cria capacidade suplementar. Não pode, além disso, resolver os inúmeros problemas criados pela falta de capacidade, por exemplo como assegurar ligações aéreas adequadas com as regiões europeias a partir de aeroportos com limitações de capacidade ou melhorar as conexões entre aeroportos centrais saturados e as regiões do mundo. Ampliar os regimes de atribuição de faixas horárias não irá nunca dar resposta a estas importantes necessidades, mas eles podem, todavia, constituir um instrumento eficaz de gestão de capacidades limitadas.
10. É necessário, portanto, rever o regulamento das faixas horárias, para determinar em que medida se pode aperfeiçoá-lo para conciliar a capacidade com a procura de transporte aéreo em todos os segmentos (longo curso, ligações regionais, transporte de carga, etc.). O Livro Branco dos Transportes, publicado em Março de 2011, que se inscreve na iniciativa emblemática de promoção de uma Europa económica em recursos, lançada no quadro da estratégia Europa 2020, reconhece a importância da atribuição de faixas horárias no contexto da criação de um mercado integrado e eficiente na óptica de um espaço único europeu dos transportes. A Comissão estudou, assim, com muito cuidado, a introdução de mecanismos de mercado para gerir a utilização das faixas horárias nos aeroportos: de facto, se se proporcionarem aos operadores económicos (as companhias aéreas) incentivos e vantagens que influenciem favoravelmente o seu comportamento, as capacidades limitadas disponíveis poderão ser exploradas pelos mais aptos a dar-lhes a melhor utilização económica. A utilização mais racional das capacidades limitadas disponíveis será assim possível sem ampliar as infra-estruturas físicas existentes.
11. Nos aeroportos do Reino Unido, como assinalou a Comissão numa comunicação de 2008⁷, já funciona há algum tempo um mercado de faixas horárias (na forma de mercado secundário). As faixas disponíveis no aeroporto de Heathrow têm, assim, sido trocadas a preços elevados: em Março de 2008, circulou largamente a informação de que a Continental Airlines pagara 209 milhões de dólares americanos (143 milhões de euros à taxa de câmbio do dia) por quatro pares de faixas horárias naquele aeroporto.
12. Nos últimos anos, tem-se dado mais atenção à necessidade de reforçar o desempenho do sistema de transporte aéreo ao nível europeu. As mudanças introduzidas desde 2009 na gestão do tráfego aéreo na Europa, no quadro da iniciativa do «céu único europeu», testemunham que o sistema é mais bem gerido, em certos aspectos, ao nível europeu ou regional. Constatam-no a criação de blocos funcionais de espaço aéreo e o reforço de funções centrais, como a gestão da rede. Dada a natureza da rede, que compreende simultaneamente ligações de ponto a ponto e ligações radiais, é impossível evitar que os problemas surgidos numa parte da rede (por exemplo, o encerramento de um nó importante) se repercutam noutras partes. Esta evidência é ainda mais notória quando as partes essenciais da rede funcionam à capacidade máxima ou quase, o que reduz, por exemplo, a margem de acolhimento de voos

⁷ COM(2008) 227

desviados da sua rota. Melhorar o desempenho do sistema europeu passa também, portanto, por melhorar a sua capacidade de resistência às crises.

1.3. Objectivos da proposta

13. O objectivo geral é garantir a atribuição e utilização optimizadas das faixas horárias nos aeroportos congestionados. Os objectivos específicos são os seguintes:

- (1) Reforçar os mecanismos de atribuição e utilização das faixas horárias e garantir a sua efectiva aplicação;
- (2) Promover uma concorrência leal e estimular a concorrência entre os operadores.

1.4. Disposições em vigor no domínio da proposta

14. A proposta visa a alteração do 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. Nenhum outro dispositivo jurídico tem por objecto esta matéria.

1.5. Coerência com as outras políticas e com os objectivos da União Europeia

15. A presente iniciativa é uma das componentes da criação do espaço único europeu dos transportes, descrito no Livro Branco da Comissão «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» [COM (2011) 144]. Faz igualmente parte do conjunto de medidas do «pacote aeroportuário», considerado no programa de trabalho da Comissão para 2011 [COM (2010) 623] uma iniciativa estratégica para se explorar o potencial de crescimento do mercado único.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DO IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas

16. Depois de uma primeira consulta em 2007, e após a adopção das comunicações de 2007 [COM(2007) 704] e de 2008 [COM(2008) 227], a Comissão lançou em Setembro de 2010 uma ampla consulta pública em linha, com a finalidade de avaliar os resultados da aplicação do regulamento das faixas horárias e suscitar comentários das partes interessadas sobre uma lista pormenorizada de medidas a adoptar no quadro de uma revisão do regulamento. Em 29 de Novembro de 2010, organizou-se uma nova audição, na qual foram consultados 16 Estados-Membros e representantes das várias partes directamente interessadas.

17. No sítio Web da Comissão encontra-se a síntese das respostas à consulta⁸. As transportadoras aéreas estão, em geral, satisfeitas com os resultados do regulamento na sua redacção actual; a maioria dos respondentes deste grupo não se mostrou, pois,

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm. A síntese figura no ponto 8 do estudo das opções de revisão do regulamento das faixas horárias (Steer Davies Gleave, 2011).

favorável à sua alteração. O facto de o regime de atribuição de faixas horárias regular verdadeiramente o acesso a alguns dos aeroportos mais solicitados do mundo explica a delicadeza da questão, em especial para as companhias aéreas. Várias delas argumentam que o maior problema é a falta de capacidade aeroportuária, problema este que a alteração do regulamento não iria resolver.

18. Os aeroportos e as associações de aeroportos têm uma percepção mais aguda da necessidade de mudança e vêem, portanto, alguma utilidade nas soluções propostas na consulta. O mesmo é válido, ainda que em menor grau, no caso dos coordenadores de faixas horárias. As divergências de pontos de vista entre os Estados-Membros e entre os outros respondentes são mais numerosas, ainda que estas partes interessadas se mostrem em geral favoráveis à alteração do regulamento.

2.2. *Obtenção e utilização de competências especializadas*

19. A monitorização contínua da aplicação do regulamento, efectuada pela Comissão, compreendeu vários estudos de consultores externos, cujos resultados estão disponíveis no sítio Web da Comissão⁹. Em 2010, a Comissão decidiu efectuar uma análise aprofundada da situação no período 2006-2010¹⁰. Segundo as conclusões desta análise, são vários os problemas que actualmente impedem a utilização eficiente da capacidade aeroportuária na Europa.

2.3. *Avaliação do impacto*

20. A avaliação do impacto proporciona uma visão de conjunto das soluções previstas. O conteúdo dos três pacotes de medidas propostos pode resumir-se como exposto a seguir.
21. O primeiro pacote compreende medidas destinadas a aumentar a eficiência do processo de atribuição e da utilização das faixas horárias, sem mexer na natureza administrativa do sistema. O regime actual seria melhorado em vários aspectos, mas não se introduziria nenhum mecanismo de mercado. Dado o alcance limitado deste pacote, os benefícios previstos são relativamente modestos: aumento anual médio de 0,4 % do número de passageiros transportados.
22. O segundo pacote compreende os elementos do primeiro, mas acrescenta-lhe outros, incluindo mecanismos de mercado (prevê expressamente a possibilidade de criação de um mercado secundário de faixas horárias a nível da UE). Este pacote compreende também várias propostas que promovem a concorrência, como a revisão da regra relativa aos novos operadores e a definição de critérios mais estritos para a concessão de prioridade na atribuição de faixas para a época seguinte («direito adquirido»). Estima-se que este pacote possibilite, no período 2012-2025, um aumento anual médio de 1,6 % (ou seja, 23,8 milhões) do número de passageiros transportados, benefícios económicos líquidos de 5300 milhões de euros e um

⁹ Refira-se, por exemplo: National Economic Research Associates (NERA), *Study to assess the effects of different slot allocation schemes*, 2004, e Mott MacDonald, *Study on the impact of the introduction of secondary trading at Community airports*, 2006. Os estudos mencionados podem ser consultados em http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

¹⁰ Ver o estudo da Steer Davies Gleave referido na nota 8.

crescimento significativo do emprego (que pode chegar a 62 000 postos de trabalho a tempo inteiro).

23. Este pacote poderá ter impacto negativo no ambiente, uma vez que as emissões de CO₂ aumentarão em resultado do número superior de voos. Todavia, como as emissões de CO₂ do transporte aéreo serão contabilizadas no sistema geral de comércio de licenças de emissão a partir de 2012, esta série de medidas não deverá acarretar o aumento das emissões totais. Por outro lado, visto que a capacidade existente será explorada mais intensamente, evitar-se-á o impacto ambiental resultante de um aumento da capacidade.
24. O terceiro pacote compreende todos os elementos do segundo, mas reforça o mecanismo de mercado ao prever a devolução das faixas com direitos adquiridos ou direitos de anterioridade e a sua atribuição por leilão. Este pacote possibilitaria um crescimento de 1,9 a 2 % do número de utentes do transporte aéreo, o que representaria 27,3 a 28,7 milhões de passageiros suplementares por ano. Tratando-se de uma medida inédita, as suas incidências positivas potenciais deverão ser ponderadas contra o risco de aumento considerável dos custos de exploração das companhias aéreas, decorrente da perturbação dos seus horários e do seu modelo de funcionamento radial, assente numa ampla carteira de faixas horárias nos aeroportos congestionados. O pacote produziria, conseqüentemente, benefícios económicos menos expressivos, isto é, entre 2800 e 5000 milhões de euros.
25. Tendo em conta a avaliação dos pacotes de medidas com base em critérios de eficiência, eficácia e coerência, recomenda-se a aplicação do segundo pacote, uma vez que os seus benefícios serão bastante superiores aos custos.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. *Síntese da acção proposta*

3.1.1. *Introdução da possibilidade de se recorrer ao comércio secundário de faixas horárias e reforço da concorrência*

26. A fim de promover uma maior mobilidade das faixas horárias, a proposta autoriza expressamente as companhias a comprarem e venderem faixas. Aumentar a mobilidade das faixas ajudará as companhias aéreas a adaptarem as suas carteiras às necessidades de programação. O regulamento das faixas horárias já autoriza as trocas de faixas pelas companhias. Em muitos casos, trata-se de trocar uma faixa disponível numa hora apetecível do dia por uma faixa «má», ao fim do dia ou ao princípio da tarde, ou seja, não especialmente útil. Uma vez efectuada a transacção, a faixa «má», que não tinha valor de troca, é devolvida ao banco. No quadro do regulamento em vigor, as *transferências* de faixas só são autorizadas num número muito restrito de casos.
27. A regra aplicável aos novos operadores, que dá prioridade às companhias aéreas que dispõem apenas de um escasso número de faixas horárias nos aeroportos coordenados, não produziu os resultados esperados. Em geral, um concorrente poderoso que pretenda começar a operar num dado aeroporto terá de constituir uma carteira viável de faixas horárias para poder concorrer realmente com a

transportadora dominante nesse aeroporto (normalmente, a transportadora «nacional»). Com as regras vigentes, as companhias aéreas deixam rapidamente de se enquadrar na definição de «novo operador» num aeroporto, ainda que disponham de poucas faixas horárias. Propõe-se, assim, o alargamento desta definição, para facilitar as operações dos concorrentes sérios e reduzir a segmentação dos planos de operações que ocorre quando as faixas horárias são atribuídas a um número superior de companhias, sem condições de as utilizarem de forma a concorrer sustentadamente com as transportadoras dominantes.

3.1.2. *Reforçar a transparência do processo de atribuição de faixas horárias e a independência dos coordenadores*

28. A proposta compreende várias disposições destinadas a garantir que o processo de atribuição de faixas horárias se desenrola com um grau de transparência suficiente. Este é um aspecto importante, não só para as companhias que utilizam as faixas, mas também para as autoridades públicas com funções regulamentares, e ainda mais importante no quadro de um sistema em que o comércio secundário de faixas horárias é permitido.
29. A proposta possibilitará a definição de critérios mais estritos de independência dos coordenadores face a todas as partes interessadas. Preconiza igualmente o reforço da cooperação entre os coordenadores, através, numa primeira fase, de projectos comuns de desenvolvimento de *software* de atribuição de faixas horárias, por exemplo, ou mesmo do agrupamento das actividades de coordenação de aeroportos localizados em Estados-Membros distintos. Em função dos avanços efectuados, a Comissão poderá propor, a prazo, a criação de um coordenador europeu, responsável pela atribuição das faixas horárias em todos os aeroportos da União.

3.1.3. *Integrar o regime de atribuição de faixas horárias na reforma do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo (céu único europeu)*

30. A proposta visa, designadamente, contribuir para o reforço da gestão da rede de transporte aéreo a nível europeu, associando o gestor da rede europeia ao processo de atribuição das faixas horárias. A Comissão poderá, assim, pedir que se efectue uma análise da capacidade de um aeroporto, se o gestor da rede o considerar necessário para garantir a coerência com o plano de operações do aeroporto (já prevista no regulamento que cria a função de gestor da rede). A análise deverá ser efectuada segundo normas aprovadas a nível europeu. A Comissão poderá também formular recomendações para a avaliação da capacidade, dirigidas ao Estado-Membro, se o gestor da rede considerar que não se atendeu plenamente às necessidades do funcionamento da rede europeia. A finalidade das recomendações seria incentivar o Estado-Membro a ter em conta a evolução da rede europeia e melhorar a percepção do impacto da avaliação da capacidade aeroportuária no conjunto da rede, por exemplo em termos de atrasos.
31. A proposta introduz igualmente uma nova categoria de aeroporto: «aeroporto da rede». Os aeroportos deste tipo não são coordenados, mas são considerados importantes por poderem servir de solução de recurso em caso de perturbação da rede. A proposta prevê, assim, a recolha, pelos coordenadores, de informações sobre as operações efectuadas nesses aeroportos.

3.1.4. Alteração da «regra dos 80-20» e da definição de «série de faixas horárias» e recurso ao sistema de taxas aeroportuárias para desencorajar a devolução tardia de faixas horárias ao banco

32. A fim de promover a utilização otimizada da capacidade existente, a proposta altera os critérios de utilização das faixas horárias que determinam a obtenção de um «direito adquirido». Para terem prioridade na atribuição de faixas horárias na época aeronáutica correspondente seguinte, as companhias aéreas devem ter utilizado pelo menos 85 % da série de faixas atribuída (em vez dos actuais 80 %).
33. Além disso, a dimensão mínima de uma série (isto é, o número mínimo de faixas semanais exigido para concessão de prioridade na época correspondente seguinte) passará de 5 para 15 na época de Verão e para 10 na época de Inverno. Aumentar a dimensão das séries reduzirá a segmentação da estrutura das faixas horárias nos aeroportos, uma vez que as séries pequenas, propícias aos direitos adquiridos, podem impedir a utilização de séries maiores por outras companhias aéreas. Estão previstas excepções para determinados tipos de tráfego (*charter*), por forma a atender às características dos aeroportos regionais.
34. Para assegurar que as faixas horárias reservadas antes de se iniciar uma época aeronáutica são efectivamente utilizadas conforme a programação da companhia aérea, a proposta autoriza os aeroportos a fazerem uso do sistema de taxas aeroportuárias para dissuadir as transportadoras aéreas de devolverem tardiamente as faixas ao banco de faixas horárias. Reservar capacidade aeroportuária e não a utilizar gera custos, suportados actualmente pelas transportadoras utilizadoras do aeroporto. A proposta possibilita que as entidades gestoras dos aeroportos introduzam um sistema de taxas que desincentive comportamentos incompatíveis com a utilização eficiente da capacidade aeroportuária.

3.2. Disposições inalteradas

35. Do regulamento em vigor mantêm-se, sem grandes alterações, as seguintes disposições: artigo 2.º, pontos a), b) i), e), g), k), l), o) e p); artigo 3.º, n.ºs 1, 2, 4 e 6; artigo 4.º, n.º 1, segundo parágrafo, e n.º 5; artigo 5.º, n.º 3, alíneas a) e d), e n.ºs 4, 5 e 6; artigo 6.º, n.º 3, alíneas a), b) e c); artigo 8.º, n.º 1, alínea a), subalíneas i), ii), iii) e v), e alínea c); artigo 9.º, n.ºs 3, 6, 7 e 9; artigo 10.º, n.º 1, n.º 5, alínea a), subalíneas i) e iii), e alíneas c) e d), e n.º 6; artigo 12.º; artigo 13.º, n.º 2, segundo parágrafo, alíneas b) e c), e n.º 3, primeiro e segundo parágrafos; artigo 16.º, n.ºs 1 e 5; artigo 19.º; e artigo 21.º, n.º 2.

3.3. Base jurídica

Artigo 91.º do TFUE.

3.4. Princípio da subsidiariedade

36. Como a proposta não é da competência exclusiva da União, aplica-se o princípio da subsidiariedade. Os objectivos da proposta não podem ser realizados satisfatoriamente pelos Estados-Membros, pelas razões expostas a seguir. A harmonização das condições de acesso aos aeroportos congestionados da UE continua a ser necessária para evitar que a disparidade de práticas nacionais crie

entraves no mercado do transporte aéreo. É por isso que os problemas existentes no acesso aos aeroportos congestionados exigem uma solução ao nível europeu.

37. O objectivo de assegurar o funcionamento do mercado interno da aviação, diminuindo os obstáculos às trocas comerciais intra-UE criados pela disparidade das normas ou práticas nacionais, não poderia ser realizado de forma suficiente pelos Estados-Membros. Atendendo ao princípio da subsidiariedade, e tendo em conta a amplitude e os efeitos do problema, impõe-se a intervenção da UE.
38. As regras europeias de atribuição de faixas horárias são um complemento essencial da legislação europeia em que assenta o mercado interno da aviação. A existência de um sistema justo, transparente e indiscriminatório de repartição da capacidade nos aeroportos em que a procura excede a oferta é determinante para se assegurar a liberdade de prestação de serviços de transporte aéreo intra-UE pelas transportadoras aéreas europeias, como prevê a legislação aplicável da UE.
39. A proposta respeita, portanto, o princípio da subsidiariedade.

3.5. *Princípio da proporcionalidade*

40. Os condicionalismos suplementares impostos aos operadores económicos, aos coordenadores de faixas horárias e às autoridades nacionais restringem-se aos necessários para garantir um processo indiscriminatório de atribuição das faixas horárias e uma repartição otimizada da capacidade limitada disponível nos aeroportos mais congestionados da Europa.

3.6. *Escolha dos instrumentos*

41. Instrumento proposto: regulamento.
42. O instrumento jurídico deverá ser de aplicação geral. Comporta várias obrigações legais directamente impostas aos coordenadores aeroportuários, às transportadoras aéreas e às entidades gestoras dos aeroportos e do espaço aéreo da Europa, bem como à Comissão. O instrumento jurídico mais adequado é, assim, o regulamento, uma vez que as outras soluções não permitem a realização dos objectivos definidos.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

43. A proposta não tem incidência no orçamento da UE.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

5.1. *Simplificação*

44. A proposta simplifica a legislação, uma vez que reformula o regulamento das faixas horárias para incorporar num instrumento único as alterações anteriormente introduzidas ao regulamento e as previstas na presente proposta.

5.2. *Revogação de legislação em vigor*

45. A adopção da proposta implicará a revogação do regulamento em vigor.

5.3. *Espaço económico europeu*

46. O acto proposto respeita a uma matéria de interesse para o EEE e deverá portanto ser-lhe aplicável.

↓ 95/93 (adaptado)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias
nos aeroportos da União Europeia**

(Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado ~~que institui a Comunidade Económica Europeia~~ e 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 projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

↓ (texto renovado)

(1) 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 Comunidade¹³ foi por várias vezes alterado de modo substancial¹⁴. Dada a introdução de novas alterações, é conveniente, no interesse da clareza, proceder à sua reformulação.

¹¹ JO C [...] de [...], p. [...].

¹² JO C [...] de [...], p. [...].

¹³ JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

¹⁴ Ver anexo I.

- (2) O Regulamento (CEE) n.º 95/93 deu um contributo decisivo à construção do mercado interno da aviação e ao desenvolvimento das relações entre a União Europeia, os Estados-Membros e os Estados terceiros, garantindo o acesso aos aeroportos congestionados da União segundo regras neutras, transparentes e não-discriminatórias.

↓ 95/93 considerando 1
(adaptado)

- (3) Existe ☒, todavia, ☒ um desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos na Europa e a ~~disponibilidade~~ capacidade de ☒ determinadas ☒ infra-estruturas ☒ aeroportuárias ☒ para fazerem face à procura, ~~e que,~~ ~~e~~Consequentemente, ~~se verifica há~~ um número crescente de aeroportos congestionados na ~~Comunidade~~ ☒ União ☒.

↓ (texto renovado)

- (4) O sistema de atribuição das faixas horárias estabelecido em 1993 não garante a atribuição e utilização optimizadas das faixas horárias e, logo, da capacidade aeroportuária. No contexto do congestionamento crescente dos aeroportos e da disponibilidade limitada de grandes infra-estruturas aeroportuárias novas, as faixas horárias constituem um recurso escasso. O acesso a este recurso é crucial para a prestação de serviços de transporte aéreo e a preservação de uma concorrência efectiva. Para o facilitar, pode aumentar-se a eficiência da atribuição e utilização de faixas horárias introduzindo mecanismos de mercado, garantindo que as faixas não utilizadas são disponibilizadas aos operadores interessados em tempo útil e de forma transparente e reforçando os princípios de base do sistema, tanto na atribuição como na gestão e utilização das faixas. Simultaneamente, e ainda que as faixas com direitos de anterioridade respondam ao interesse das transportadoras aéreas na estabilidade dos horários, poder-se-á prever, no quadro da avaliação futura da aplicação do presente regulamento, a introdução gradual de outros mecanismos de mercado, por exemplo a devolução e o leilão destas faixas horárias.

- (5) É necessário, por conseguinte, mudar o sistema de atribuição de faixas horárias nos aeroportos da União.

↓ 95/93 considerando 2
(adaptado)

- (6) A atribuição de faixas horárias em aeroportos congestionados deverá ☒ continuar a ☒ basear-se em normas imparciais, transparentes e não-discriminatórias.

↓ (texto renovado)

(7) Importa adaptar o sistema actual de atribuição de faixas horárias à evolução dos mecanismos de mercado utilizados em determinados aeroportos para a transferência ou troca de faixas. Na sua comunicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, respeitante à aplicação do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade¹⁵, a Comissão comprometeu-se a apresentar propostas de revisão da legislação em vigor se essa revisão se revelasse necessária por motivos relacionados com a concorrência ou outros.

(8) A experiência mostra que o comércio secundário de faixas horárias, ou seja, a troca de faixas com contrapartidas pecuniárias ou outras, não é respaldada por um quadro legislativo uniforme e coerente, que comporte garantias de transparência e de salvaguarda da concorrência. É portanto necessário enquadrar o comércio secundário de faixas horárias na União Europeia.

↓ 95/93 considerando 6
⇒ texto renovado

(9) A transparência da informação é um elemento essencial para assegurar a objectividade do processo de atribuição de faixas horárias. ⇒ Importa reforçar essa transparência e ter em conta a evolução tecnológica. ⇐

↓ 95/93 considerando 10
(adaptado)
⇒ texto renovado

(10) ~~As novas~~ ☒ Deverão prever-se ☒ disposições ☒ que autorizem a entrada de ☒ novos operadores no mercado comunitário ☒ da União ☒. ⇒ A experiência mostra que a actual definição de «novo operador» não contribuiu para promover plenamente a concorrência e que é útil alterá-la. É necessário, por outro lado, combater os abusos, limitando a possibilidade de um operador aceder ao estatuto de «novo operador» se, conjuntamente com a sua sociedade-mãe, as suas próprias filiais ou as filiais da sociedade-mãe, o operador dispuser de mais de 10 % do número total de faixas horárias atribuídas no dia em causa no aeroporto. Do mesmo modo, uma transportadora aérea não deverá ser considerada «novo operador» se tiver transferido faixas que lhe foram atribuídas na qualidade de novo operador para poder invocar de novo esse estatuto. ⇐

¹⁵ COM(2008) 227

↓ texto renovado

- (11) Convém eliminar a prioridade atribuída às transportadoras aéreas que solicitam uma série de faixas horárias num aeroporto para a prestação de um serviço regular de passageiros sem escala entre esse aeroporto e um aeroporto regional, uma vez que a prioridade atribuída às transportadoras aéreas que solicitam uma série de faixas horárias para a prestação de um serviço regular de passageiros sem escala entre dois aeroportos da União já atende a tal situação.

↓ 95/93 considerando 12
(adaptado)

- (12) ~~É~~ Convém igualmente ~~necessário~~ evitar situações em que, devido à falta de faixas horárias disponíveis, se verifique uma distribuição desigual dos benefícios da liberalização e uma distorção da concorrência.

↓ texto renovado

- (13) Os avanços na construção do céu único europeu têm incidências importantes no processo de atribuição das faixas horárias. A imposição de regimes de desempenho, que submetem a regras de fiscalização e melhoramento do desempenho os aeroportos, os prestadores de serviços de navegação aérea e os utilizadores do espaço aéreo, e a função de gestão da rede, assente na constituição de uma rede europeia de rotas e na gestão centralizada do tráfego aéreo, exigem a actualização das normas de atribuição de faixas horárias. É portanto necessário estabelecer um quadro adequado, que possibilite o envolvimento do gestor da rede, do órgão de análise do desempenho e da autoridade supervisora nacional no processo de determinação da capacidade aeroportuária e dos parâmetros de coordenação. Deverá igualmente criar-se uma nova categoria de aeroportos de interesse para essa rede, com vista a assegurar uma melhor reacção da rede em situações de crise.

- (14) Importa assegurar uma melhor concordância dos planos de voo com as faixas horárias, com o objectivo de melhorar a utilização da capacidade aeroportuária e a pontualidade dos voos.

↓ 95/93 considerando 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

- (15) O Estado-Membro responsável pelo aeroporto com horários facilitados ou coordenado deve assegurar a nomeação de um facilitador de horários ou de um coordenador cuja imparcialidade seja inquestionável. ⇒ Tendo em vista esse objectivo, deverá reforçar-se o papel dos coordenadores. Convém, por conseguinte, prever a independência jurídica, organizativa, decisória e financeira do coordenador face às partes interessadas, bem como ao Estado-Membro e aos órgãos sob sua tutela. Para

evitar que a actividade do coordenador seja afectada pela falta de recursos humanos, técnicos ou financeiros ou de competências técnicas, o Estado-Membro deverá providenciar no sentido de dotar o coordenador dos recursos que lhe permitam exercer adequadamente a sua actividade. ↩

↴ texto renovado

- (16) É oportuno prever obrigações suplementares para as transportadoras aéreas no que respeita à transmissão de informações ao coordenador, bem como sanções suplementares em caso de omissão de informações ou de transmissão de informações falsas ou enganosas. No caso dos aeroportos da rede, as transportadoras aéreas deverão estar obrigadas a comunicar as intenções de voo ou outras informações pertinentes solicitadas pelo coordenador ou pelo facilitador de horários.
- (17) A União deverá promover a cooperação entre os coordenadores e os facilitadores de horários por forma a que estes possam proceder ao intercâmbio de boas práticas, com vista à instituição, em tempo útil, de um coordenador europeu.

↓95/93 considerando 4
(adaptado)

- (18) ~~Sob determinadas condições e no intuito de facilitar as operações, é desejável que os Estados-Membros detenham a faculdade de designar Um~~ Um aeroporto ☒ poderá ser designado aeroporto ☒ ~~como~~ como coordenado, desde que sejam respeitados os princípios da transparência, da imparcialidade e da não-discriminação ☒, bem como as condições previstas no presente regulamento ☒.

↓95/93 considerando 3
(adaptado)
⇒ texto renovado

- (19) ~~Há uma maior garantia de imparcialidade quando a~~ A decisão de coordenar um aeroporto ~~for~~ ☒ deverá ser ☒ tomada pelo Estado-Membro responsável por esse aeroporto com base em critérios objectivos. ⇒ Dados os avanços a nível da construção do céu único europeu e da função de gestor da rede, convém harmonizar os métodos de avaliação da capacidade aeroportuária, a fim de assegurar um melhor funcionamento da rede europeia de gestão do tráfego aéreo. ↩

↴ texto renovado

- (20) É necessário prever o procedimento mediante o qual os Estados-Membros decidirão da alteração da designação de um aeroporto coordenado ou de um aeroporto com horários facilitados para o designar, respectivamente, de aeroporto com horários facilitados ou de aeroporto sem estatuto.

↓ 95/93 considerando 7

~~Os princípios por que se rege o actual sistema de atribuição de faixas horárias pode constituir a base do presente regulamento, desde que este sistema evolua em consonância com as inovações introduzidas no domínio dos transportes na Comunidade.~~

↴ texto renovado

(21) A validade de uma série de faixas horárias deverá limitar-se ao período de programação horária para que é atribuída. A prioridade de atribuição de uma série de faixas horárias, mesmo que se trate de faixas com direitos de anterioridade, deverá resultar da atribuição ou da confirmação pelo coordenador.

↓ 95/93 considerando 8

~~A política comunitária consiste em facilitar a concorrência e em facultar o acesso ao mercado, de acordo com o Regulamento (CEE) n.º 2408/92 do Conselho, de 23 de Julho de 1992, relativo ao acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias¹⁶, e estes objectivos implicam que seja concedido um forte apoio às transportadoras aéreas que pretendem dar início a operações nas rotas intracomunitárias.~~

↓ 95/93 considerando 9

~~O actual sistema dispõe em relação aos direitos adquiridos.~~

↓ 95/93 considerando 11
(adaptado)
⇒ texto renovado

(22) É necessário ~~prever~~ ☒ manter ☒ disposições especiais, de âmbito restrito, para assegurar a prestação de serviços aéreos domésticos adequados às regiões do Estado-Membro ☒ ou Estados-Membros ☒ em causa ⇒ nos casos em que tenham sido impostas obrigações de serviço público ⇐ .

↴ texto renovado

(23) Como os aspectos ambientais podem ser contemplados nos parâmetros de coordenação e o serviço regional pode ser plenamente assegurado no quadro das obrigações de serviço público, a experiência não demonstrou a utilidade das directrizes locais. Não

¹⁶ JO L 240 de 24.8.1992, p. 8.

se pode excluir, além disso, que tais directrizes conduzam a discriminações na atribuição das faixas horárias. Por conseguinte, é conveniente limitar a possibilidade de recurso às directrizes locais. Os condicionalismos técnicos, operacionais, de desempenho e ambientais a que os coordenadores ou os facilitadores devem atender deverão ser definidos nos parâmetros de coordenação. O recurso às directrizes locais restringir-se-á, assim, à fiscalização da utilização das faixas e à possibilidade de reduzir a dimensão das séries de faixas nos casos previstos no presente regulamento. A fim de promover uma melhor utilização da capacidade aeroportuária, importa reforçar dois princípios básicos da atribuição de faixas horárias, a saber, a definição da série de faixas e o cálculo das faixas com direitos de anterioridade. Em paralelo, convirá enquadrar melhor a flexibilidade proporcionada às transportadoras aéreas, a fim de evitar distorções na aplicação do presente regulamento nos Estados-Membros. Dever-se-á, por conseguinte, promover uma melhor utilização da capacidade aeroportuária.

(24) Para possibilitar que as transportadoras aéreas se adaptem a situações de urgência imperiosa, como uma quebra acentuada do tráfego ou uma crise económica com repercussões graves na actividade das transportadoras, que afectem grande parte do período de programação horária, a Comissão deverá poder tomar medidas de emergência que assegurem a coerência das disposições a tomar nos aeroportos coordenados. Essas medidas deverão permitir que as transportadoras aéreas conservem a prioridade na atribuição das mesmas séries para o período de programação seguinte, mesmo que não se tenha atingido a taxa de 85 %.

(25) O papel do comité de coordenação deverá ser duplamente reforçado. Por um lado, o gestor da rede, o órgão de análise do desempenho e a autoridade supervisora nacional deverão ser convidados a participar nas reuniões do comité. Por outro lado, no quadro das suas atribuições, o comité de coordenação deverá poder apresentar propostas ou dispensar aconselhamento ao coordenador e/ou ao Estado-Membro relativamente às questões associadas à capacidade do aeroporto, em particular a construção do céu único europeu e o funcionamento da rede europeia de gestão do tráfego aéreo. O comité deverá também poder dar parecer ao órgão de análise do desempenho e à autoridade supervisora nacional sobre a relação entre os parâmetros de coordenação e os indicadores de desempenho fundamentais propostos aos prestadores de serviços de navegação aérea.

(26) A experiência mostra que um número importante de faixas é devolvido ao banco de faixas horárias demasiado tarde para que as faixas possam ser reatribuídas utilmente. Convém, por conseguinte, incentivar as entidades gestoras dos aeroportos a utilizarem o sistema de taxas aeroportuárias para desencorajar esta prática. O recurso a esse mecanismo não deverá, todavia, desincentivar a entrada no mercado nem a expansão dos serviços das transportadoras aéreas.

↓ 95/93 considerando 13

~~É desejável utilizar da melhor maneira as faixas horárias existentes, por forma a respeitar os objectivos acima expostos.~~

↓ 95/93 (adaptado)	considerando	14
-----------------------	--------------	----

- (27) É desejável que os países terceiros ofereçam às transportadoras ~~comunitárias~~ ☒ da União ☒ um tratamento equivalente.
-

↓ 95/93 (adaptado)	considerando	15
⇒ texto renovado		

- (28) A aplicação do disposto no presente regulamento não ☒ deverá ☒ prejudicar as regras de concorrência do Tratado, em especial os artigos ☒ 101.º, ☒ e ☒ 102.º ☒
⇒ e 106.º ⇐ .
-

↓ 95/93 (adaptado)	considerando	16
-----------------------	--------------	----

- (29) ~~Em 2 de Dezembro de 1987, foram acordadas em Londres pelo Reino de Espanha e o Reino Unido, numa declaração conjunta efectuada pelos ministros dos Negócios Estrangeiros dos dois países, disposições que têm em vista uma maior cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar; essas disposições não entraram ainda em vigor;~~
☒ A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em Córdova a 18 de Setembro de 2006 por ocasião da primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a declaração conjunta sobre o aeroporto feita em Londres, a 2 de Dezembro de 1987, ficando o pleno cumprimento da declaração ministerial equiparado ao cumprimento da declaração de 1987. ☒
-

⇓ texto renovado

- (30) A Comissão deverá ter poderes para adoptar actos delegados, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, tendo em vista o estabelecimento de métodos de elaboração dos estudos da capacidade e da procura. É especialmente importante que a Comissão proceda a consultas apropriadas no decurso dos trabalhos preparatórios, incluindo a peritos.

- (31) Ao preparar e elaborar actos delegados, a Comissão deverá velar pela transmissão simultânea, em tempo útil e da forma adequada, dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

- (32) A fim de assegurar condições uniformes de execução do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2011, que estabelece as

regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão¹⁷.

- (33) Para efeitos da adopção dos actos de execução relativos à instituição do coordenador europeu, ao modelo do relatório anual de actividades do coordenador e do facilitador de horários e à decisão que um ou vários Estados-Membros deverão tomar com vista a pôr fim a atitudes de um país terceiro discriminatórias de transportadoras aéreas da União, deverá utilizar-se o procedimento de exame.
- (34) Em casos devidamente justificados de necessidade de assegurar a continuação das faixas horárias com direitos de anterioridade, e sempre que razões de urgência imperiosa o exijam, a Comissão deverá adoptar, mediante o procedimento de exame, actos de execução imediatamente aplicáveis.

↓ 95/93 considerando 17

- (35) O presente regulamento deverá ser revisto após um determinado período de aplicação, a fim de se avaliar o seu funcionamento.

↓ texto renovado

- (36) Atendendo a que os objectivos da medida prevista – a saber, a aplicação mais homogénea da legislação da União relativa às faixas horárias dos aeroportos – não podem ser realizados de forma suficiente pelos Estados-Membros, podendo contudo, dada a importância da dimensão transnacional da actividade de transporte aéreo, ser mais bem realizados ao nível da União, esta pode intervir, à luz do princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. À luz do princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não vai além do necessário à realização dos referidos objectivos,

¹⁷ JO L 55 de 28.2.2011, p.13.

↓ 95/93 (adaptado)

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

☒ **Âmbito de aplicação e definições** ☒

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

↓ 793/2004 art. 1, pt. 1
(adaptado)

1. O presente regulamento é aplicável aos aeroportos ~~comunitários~~ ☒ da União Europeia ☒.

↓ 95/93 (adaptado)

2. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das disposições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido ☒ da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte ☒ em relação ao diferendo a respeito da soberania sobre o território onde se encontra situado o aeroporto.

~~3. A aplicação das disposições do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar está suspensa até se iniciar a aplicação do regime previsto na declaração conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido feita em 2 de Dezembro de 1987. Os governos de Espanha e do Reino Unido informarão o Conselho da data de entrada em aplicação desse regime.~~

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 a)

a1) «Faixa horária»: a autorização, dada por um coordenador, nos termos do presente regulamento, para ~~utilizar~~ utilização de toda a gama de infra-estruturas aeroportuárias necessárias para ~~explorar~~ a exploração de um serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário específicos, para efeitos de descolagem ou

aterragem nas condições ~~atribuídas por um~~ definidas pelo coordenador nos termos do presente regulamento;

b2) «Novo operador»:

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

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 a)
(adaptado)
⇒ texto renovado

ii)b) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias para um serviço regular de transporte de passageiros sem escala entre dois aeroportos ~~comunitários~~ da União Europeia, quando duas outras transportadoras, no máximo, exploram o mesmo serviço regular sem escalas entre esses aeroportos ~~ou sistemas de aeroportos~~ nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido ~~seja fosse~~ aceite, ~~disponha~~ disponha de menos de ~~cinco~~ nove faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas; ~~ou~~

~~iii) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias num aeroporto para um serviço regular de passageiros sem escalas entre esse aeroporto e um aeroporto regional, caso nenhuma outra transportadora explore um serviço regular directo de passageiros entre esses aeroportos ou sistemas de aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido seja aceite, disponha de menos de cinco faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escalas.~~

Uma transportadora aérea que ~~⇒~~, conjuntamente com a sua sociedade-mãe, as suas próprias filiais ou as filiais da sociedade-mãe, ~~⇐~~ detenha mais de ~~⇒~~ 10 ~~⇐~~ ~~5~~ % do total de faixas horárias ~~⇒~~ atribuídas ~~⇐~~ ~~disponíveis~~ num dado dia e num dado aeroporto, ~~ou mais de 4 % do total de faixas horárias disponíveis nesse dia num sistema de aeroportos de que esse aeroporto faça parte,~~ não será considerada novo operador nesse aeroporto;.

↓ texto renovado

Uma transportadora aérea que, nos termos do artigo 13.º, tenha transferido para outra transportadora aérea, no mesmo aeroporto, faixas horárias obtidas na qualidade de novo operador, a fim de poder invocar de novo o estatuto de novo operador nesse aeroporto, não será considerada novo operador nesse aeroporto;

↓ 95/93
⇒ texto renovado

e) ~~«Serviço aéreo directo», um serviço entre dois aeroportos, incluindo escalas com a mesma aeronave e o mesmo número de voo;~~

d3) «Período de programação ~~de horários horária~~»: tanto a ~~estação época~~ de Verão como a de Inverno, tal como constam dos horários das transportadoras aéreas ⇒ de acordo com as normas e directrizes estabelecidas à escala mundial pelo sector dos transportes aéreos ⇐ ;

↓ 95/93 (adaptado)

e4) «Transportadora aérea ~~comunitária~~ da União»: uma transportadora aérea ~~detentora~~ titular de uma licença de exploração válida emitida por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)
⇒ texto renovado

f5) ~~ii)~~ «Transportadora aérea»: uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou ~~equivalente de um documento equivalente~~, o mais tardar em 31 de Janeiro para a época de Verão seguinte ou em 31 de Agosto para a época de Inverno seguinte. Para efeitos do disposto nos artigos ~~45.º, 89.º, 8.º e 10.º~~, 11.º e ~~1013.º~~, a definição de transportadora aérea incluirá também os operadores de voos privados de empresas, ~~sempre que operem serviços regulares~~; para efeitos dos artigos 7.º, 17.º e ~~1418.º~~, a definição de transportadora aérea também incluirá todos os operadores de aeronaves civis;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)

ii6) «Grupo de transportadoras aéreas»: duas ou mais transportadoras aéreas que, ~~entre si,~~ realizem ~~conjuntamente~~ operações ~~comuns conjuntas, operações~~ de franquias ou de partilha de códigos para efeitos de operação de um serviço aéreo específico;

↓ texto renovado

- 7) «Prestador de serviços de navegação aérea»: qualquer prestador de serviços de navegação aérea, na acepção do artigo 2.º, ponto 5), do Regulamento (CE) n.º 549/2004¹⁸;
- 8) «Prestador de serviços de assistência em escala»: qualquer prestador de serviços de assistência em escala, na acepção do artigo [...] do Regulamento [...] n.º [...] (relativo aos serviços de assistência em escala), ou qualquer utilizador do aeroporto, na acepção do artigo [...] do Regulamento [...] n.º [...] (relativo aos serviços de assistência em escala), que pratique auto-assistência, na acepção do artigo [...] do Regulamento [...] n.º [...] (relativo aos serviços de assistência em escala);
- 9) «Aeroporto da rede»: um aeroporto sem problemas de congestionamento, mas que, em caso de aumento brusco e significativo do tráfego ou de redução brusca e significativa da sua capacidade, poderá afectar o funcionamento da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (a seguir, a «rede»), nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)

- 10) «Aeroporto com horários facilitados»: um aeroporto com riscos potenciais de congestionamento em certos períodos do dia, da semana ou do ano, que poderão ser resolvidos através da cooperação voluntária entre as transportadoras aéreas, e onde foi designado um facilitador de horários para facilitar as operações das transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar serviços nesse aeroporto;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 b)

- 11) «Aeroporto coordenado»: qualquer aeroporto onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessite da atribuição de uma faixa horária por um coordenador, com excepção dos voos estatais, das aterragens de emergência e dos voos humanitários;

↓ 95/93

- h) ~~«Sistema de aeroportos», dois ou mais aeroportos agrupados que sirvam a mesma cidade ou aglomeração, como consta do anexo II do Regulamento (CEE) n.º 2408/92;~~

¹⁸ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

¹⁹ JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)
(adaptado)
⇒ texto renovado

12) «Entidade gestora ~~de um~~ do aeroporto»: a entidade que, de modo exclusivo, ou a par de outras actividades, tem por missão, nos termos da legislação ou regulamentação nacional em vigor, ~~por missão~~ administrar e gerir as infra-estruturas aeroportuárias e coordenar e controlar as actividades dos diversos operadores presentes ~~no~~ num aeroporto ~~ou no sistema de aeroportos em causa~~;

13) «Série de faixas horárias»: pelo menos ⇒ 15 ⇐ ~~cinco~~ faixas horárias ~~que tenham sido pedidas~~ para um período de programação ~~regularmente~~ ⇒ de Verão e 10 faixas horárias para um período de programação de Inverno, ⇐ pedidas à mesma hora e no mesmo dia da semana ⇒ para semanas consecutivas ⇐ e atribuídas pelo coordenador ~~de acordo com o pedido~~ nessa base ou, se tal não for possível, num horário aproximado;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)

14) «Voos privados das empresas»: o sector da aviação geral que diz respeito à exploração ou à utilização de aeronaves pelas empresas para o transporte de passageiros ou de mercadorias no exercício das suas actividades, realizando-se os voos para fins geralmente considerados não acessíveis ao público, sendo pilotados por indivíduos que possuem, no mínimo, uma licença de piloto comercial de aviões, válida, com qualificação de voo por instrumentos;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 2 c)
(adaptado)
⇒ texto renovado

15) «Parâmetros de coordenação»: a expressão, em termos operacionais, de toda a capacidade disponível de atribuição de faixas horárias num aeroporto durante cada período de ~~coordenação~~ programação horária ⇒ e as regras operacionais de utilização da capacidade ⇐, que ~~tem~~ têm em conta todos os factores técnicos, operacionais e ambientais que afectam o desempenho da infra-estrutura aeroportuária e dos seus vários subsistemas;

↓ texto renovado

16) «Plano de voo»: os dados específicos fornecidos às unidades do serviço de tráfego aéreo relativos a um voo, ou fracção de voo, previsto de uma aeronave;

17) «Serviço aéreo regular»: uma série de voos que reúnem as características definidas no artigo 2.º, ponto 16), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;

- 18) «Serviço aéreo não-regular programado»: uma série de voos que não preenchem todas as condições definidas no artigo 2.º, ponto 16), do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, mas cuja regularidade e frequência os tornam, de forma patente, numa série sistemática;
- 19) «Gestor da rede»: o órgão criado nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004;
- 20) «Órgão de análise do desempenho»: o organismo criado nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- 21) «Autoridade supervisora nacional»: o organismo ou organismos designados ou criados pelos Estados-Membros para desempenharem as funções de autoridade nacional nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

↓ 95/93 (adaptado)
⇒ texto renovado

⊠ Designação dos aeroportos ⊠

Artigo 3.º

Condições para a coordenação ⇒ ou a facilitação de horários ⇐ ~~dos~~ ⊠ nos ⊠ aeroportos

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 a)

1. Os Estados-Membros não ~~serão~~ são obrigados a designar um aeroporto como aeroporto com horários facilitados ou aeroporto coordenado, salvo em aplicação do presente artigo.

Os Estados-Membros só designarão um aeroporto como aeroporto coordenado nos termos do n.º 3.

↓ 95/93
→₁ 793/2004 art. 1, pt. 3 b)

2. Os Estados-Membros poderão, contudo, tomar medidas para designar um →₁ aeroporto como aeroporto com horários facilitados ←, desde que sejam respeitados os princípios de ~~de~~ transparência, da imparcialidade e da não-discriminação.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)
⇒ texto renovado

3. O Estado-Membro responsável deve garantir que a entidade gestora do aeroporto, ou qualquer outro organismo competente, efectue uma análise extensiva da capacidade ⇒ e da procura ⇐ nos aeroportos que não tenham sido designados ⇒, nos aeroportos que fazem parte da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (a seguir, a «rede»)⇐ ou nos aeroportos com horários facilitados, sempre que ~~os Estados-Membros~~ o considerem necessário, ~~após~~ ou decorridos seis meses:

- i) após um pedido por escrito das transportadoras aéreas que representem mais de metade das operações de um aeroporto ou da entidade gestora do aeroporto, quando considerem que, em certos períodos, a capacidade é insuficiente para as operações existentes ou previstas; ou

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)
(adaptado)
⇒ texto renovado

- ii) a pedido da Comissão, nomeadamente ~~no caso de um aeroporto ser de facto unicamente acessível a transportadoras aéreas às quais tenham sido atribuídas faixas horárias ou quando as transportadoras aéreas e, em particular, ⊗ quando ⊗ os novos operadores, tenham sérias dificuldades em garantir a possibilidade de aterragem e descolagem no aeroporto em causa ⇒ ou quando o gestor da rede o considere necessário para garantir a coerência do plano de operações do aeroporto com o plano de operações da rede, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 7, do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão²⁰⇐.~~

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)

A referida análise, ~~efectuada de acordo com métodos geralmente reconhecidos~~, deverá determinar os problemas de capacidade, tendo em conta as restrições ambientais aplicáveis ao aeroporto ~~em causa~~. A análise deverá determinar as possibilidades de ultrapassar ~~os~~ referidos ~~limitações~~ problemas através de novas infra-estruturas ou da transformação das infra-estruturas existentes ou de alterações operacionais ou de outro tipo, bem como o prazo previsto para resolver os problemas.

↓ texto renovado

A análise deverá basear-se numa metodologia determinada pela Comissão mediante um acto delegado, em conformidade com o artigo 15.º. Essa metodologia deverá ter em conta os

²⁰ JO L 185 de 15.7.2011, p. 1.

requisitos do plano de operações da rede previstos no anexo V do Regulamento (UE) n.º 677/2011.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 c)
(adaptado)
⇒ texto renovado

A análise será actualizada caso tenha sido invocado o disposto no n.º ~~56~~, ~~ou~~ sempre que se registem alterações no aeroporto ~~em causa~~ com efeitos consideráveis na sua capacidade e utilização ⇒ ou a pedido do comité de coordenação, do Estado-Membro ou da Comissão ⇐. Tanto a análise como a metodologia seguida serão facultadas às partes que solicitaram a realização da análise, bem como a outras partes interessadas, a pedido destas. A análise será simultaneamente comunicada à Comissão.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 d)

4. Com base na referida análise, os ~~Estados-Membros~~ devem consultar a entidade gestora do aeroporto, as transportadoras aéreas que utilizam regularmente o aeroporto, e as suas organizações representativas, os representantes da aviação geral que utilizam regularmente o aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo, sobre a situação do aeroporto em termos de capacidade.

↓ texto renovado

5. A Comissão pode pedir ao gestor da rede que dê parecer sobre a forma como é determinada a capacidade em relação às necessidades de funcionamento da rede. Pode também formular recomendações. O Estado-Membro deve fundamentar qualquer decisão que tomar que não siga as referidas recomendações. A decisão deve ser comunicada à Comissão.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 3 d)
⇒ texto renovado

~~56~~. Sempre que ocorram problemas de capacidade durante, pelo menos, um período de programação, o Estado-Membro garantirá que só seja atribuída ao aeroporto a designação de «coordenado» para os períodos relevantes se:

- a) As limitações forem de natureza de tal modo grave que não possam ser evitados atrasos importantes no aeroporto, e
- b) Não houver possibilidade de resolver estes problemas a curto prazo.

~~67~~. Em derrogação do n.º ~~56~~, alínea b), os Estados-Membros podem, em circunstâncias excepcionais, atribuir a designação de «coordenados» aos aeroportos afectados, durante o período adequado relevante ⇒, o qual pode ser menor que um período de programação ⇐.

↴ texto renovado

Em derrogação dos n.ºs 3, 4, 5 e 6, os Estados-Membros podem, em situações de urgência, atribuir a designação de «coordenados» aos aeroportos afectados, durante o período relevante.

8. Se a análise actualizada da capacidade e da procura num aeroporto coordenado ou num aeroporto com horários facilitados mostrar que o aeroporto tem capacidade suficiente para as operações existentes ou previstas, o Estado-Membro, depois de consultadas as entidades referidas no n.º 4, alterará a designação do aeroporto para aeroporto com horários facilitados ou aeroporto sem designação.

↓ 95/93

→₁ 793/2004 art. 1, pt. 3 e)

→₁ 7. ← Quando houver capacidade suficiente para satisfazer as operações existentes ou previstas num →₁ aeroporto coordenado ←, ser-lhe-á retirada a designação de aeroporto inteiramente coordenado.

↴ texto renovado

9. A pedido da Comissão, por sua iniciativa ou do gestor da rede, e depois de consultadas as entidades referidas no n.º 4, o Estado-Membro providenciará para que um aeroporto sem designação seja designado «aeroporto da rede». A decisão deve ser comunicada à Comissão. Se a Comissão considerar que o aeroporto deixou de apresentar interesse para a rede, o Estado-Membro, depois de consultadas as entidades referidas no n.º 4, alterará a sua designação para aeroporto sem designação.

10. As decisões tomadas nos termos dos n.ºs 6, 8 ou 9 devem ser comunicadas pelo Estado-Membro às entidades referidas no n.º 4 o mais tardar a 1 de Abril, se respeitarem ao período de programação de Inverno, ou a 1 de Setembro, se respeitarem ao período de programação de Verão.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

⇒ texto renovado

Artigo ~~6~~ 4.º

Parâmetros de coordenação

1. Num aeroporto coordenado ⇒ ou com horários facilitados ⇐, o Estado-Membro responsável deve assegurar a definição dos parâmetros ⇒ de coordenação ⇐ ~~para a atribuição de faixas horárias~~, duas vezes por ano, tendo em conta todos os condicionalismos ~~relevantes de carácter~~ técnicos, operacionais ⇒, de desempenho ⇐ e ambientais relevantes, bem como

as eventuais alterações dos mesmos. ⇒ Os condicionalismos existentes devem ser comunicados à Comissão. Coadjuvada, se necessário, pelo gestor da rede, a Comissão analisá-los-á e formulará recomendações, que o Estado-Membro deverá ter em conta ao proceder à definição dos parâmetros de coordenação. ⇐

Esse exercício deverá basear-se numa análise objectiva das possibilidades de receber o tráfego aéreo, tendo em conta os diversos tipos de tráfego desse aeroporto, o congestionamento do espaço aéreo que possa ocorrer durante o período de coordenação e a situação respeitante à capacidade.

32. A ~~determinação~~ definição dos parâmetros e a metodologia utilizada, bem como quaisquer alterações destes, serão discutidas em pormenor no comité de coordenação, de modo a aumentar a capacidade e o número de faixas horárias disponíveis para atribuição, antes de ser adoptada uma decisão final sobre os parâmetros de ⇒ coordenação ⇐ ~~atribuição das faixas horárias~~. Todos os documentos pertinentes serão colocados à disposição das partes interessadas que o solicitarem.

⇓ texto renovado

3. A definição dos parâmetros de coordenação não deve afectar os princípios de imparcialidade e não-discriminação do processo de atribuição das faixas horárias.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇒ texto renovado

4. Os parâmetros serão fornecidos em devido tempo ao coordenador do aeroporto, antes ~~da~~ ~~atribuição~~ ⇒ do registo ⇐ inicial de faixas horárias, para ~~as~~ efeitos das conferências de programação de horários.

25. Para efeitos do exercício referido no n.º 1, sempre que ~~tal~~ não seja ~~determinado~~ definido pelo Estado-Membro, o coordenador deve definir os intervalos relevantes ~~do tempo~~ de coordenação, após consulta ao comité de coordenação e em conformidade com a capacidade estabelecida.

↓ 95/93 (adaptado)

⊗ **Organização das actividades de coordenação,
facilitação de horários e recolha de dados** ⊗

Artigo ~~4~~ 5.º

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 a)

Facilitador de horários e coordenador

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adaptado)
⇒ texto renovado

1. O Estado-Membro responsável por um aeroporto ⇒ da rede, por um aeroporto ⇐ com horários facilitados ou por um aeroporto coordenado garantirá a nomeação de uma pessoa singular ou colectiva qualificada para o cargo, ~~respectivamente,~~ de facilitador de horários ou de coordenador do aeroporto, após consulta das transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regularmente, das organizações que as representam, da entidade gestora do aeroporto e do comité de coordenação, caso este exista. Um mesmo facilitador de horários ou coordenador pode ser nomeado para mais do que um aeroporto.

⇓ texto renovado

2. Os Estados-Membros devem promover uma cooperação estreita entre os coordenadores e os facilitadores de horários, com vista ao lançamento de projectos comuns a nível europeu. À luz do andamento desses projectos, dos avanços na construção do céu único europeu e dos resultados do relatório de avaliação previsto no artigo 21.º, a Comissão adoptará as medidas de execução relativas à instituição de um coordenador europeu. Estas medidas são adoptadas mediante o procedimento de exame previsto no artigo 16.º, n.º 2. Os princípios relativos à independência do coordenador previstos no n.º 3 aplicar-se-ão *mutatis mutandis* ao coordenador europeu.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adaptado)
⇒ texto renovado

23. O Estado-Membro responsável por um aeroporto com horários facilitados ou por um aeroporto coordenado deve garantir que:

- a) Nos aeroportos com horários facilitados, o facilitador actua nos termos do presente regulamento e de forma independente, imparcial, e não-discriminatória e transparente;
- b) ~~A independência do coordenador num~~ No aeroporto coordenado, ~~separando o coordenador a nível funcional~~ ⇒ é independente, nos planos jurídico, organizativo e decisório, ⇐ de qualquer parte interessada ~~singular,~~ ⇒ bem como do Estado-Membro e dos órgãos sob sua tutela; implica isso que: ⇐

⇓ texto renovado

i) no plano jurídico, as funções essenciais de coordenador, que consistem na atribuição das faixas horárias de forma equitativa e sem discriminações, sejam confiadas a uma pessoa singular ou colectiva que não seja um prestador de serviços no aeroporto nem uma transportadora aérea que explore ligações a partir do aeroporto, nem a entidade gestora do aeroporto;

ii) nos planos organizativo e decisório, o coordenador actue com autonomia face ao Estado-Membro, à entidade gestora do aeroporto, aos prestadores de serviços e às transportadoras aéreas que exploram ligações a partir do aeroporto, não receba instruções nem responda perante nenhuma destas entidades, exceptuando o Estado-Membro, não faça parte das estruturas encarregadas directa ou indirectamente da gestão quotidiana destas entidades e disponha de poderes de decisão efectivos no que respeita aos activos necessários ao desempenho do cargo. O Estado-Membro deve garantir que os interesses profissionais do coordenador são tidos em conta, para que este possa actuar com toda a independência;

⇓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)

- c) O sistema de financiamento das actividades do coordenador será de molde a garantir o estatuto de independência do coordenador;
- ed) O coordenador desempenha as suas funções de acordo com o presente regulamento e de forma imparcial, não-discriminatória e transparente.

⇓ texto renovado

O financiamento previsto na alínea c) deve ser assegurado pelas transportadoras aéreas que operam nos aeroportos coordenados e pelos aeroportos, de modo a garantir a distribuição equitativa do ónus financeiro por todas as partes interessadas e a evitar que o financiamento dependa principalmente de uma única parte interessada. O Estado-Membro deve garantir que o coordenador dispõe de forma permanente dos recursos financeiros, humanos, técnicos e materiais e das competências técnicas de que necessite para exercer devidamente a sua actividade;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adaptado)

~~34.~~ O facilitador de horários e o coordenador participarão nas conferências ~~internacionais~~ de programação de horários das transportadoras aéreas ~~que~~ realizadas a nível internacional e ~~que~~ que sejam permitidas pela legislação ~~comunitária~~ da União .

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
⇒ texto renovado

~~45.~~ O facilitador de horários aconselhará as transportadoras aéreas e recomendará horários alternativos de chegada e/ou partida, quando houver probabilidade de congestionamento.

~~56.~~ O coordenador será o único responsável pela atribuição de faixas horárias. Atribuirá as faixas de acordo com o disposto no presente regulamento e assegurará que as faixas possam também, em situações de urgência, ser atribuídas fora das horas de expediente.

~~67.~~ O facilitador de horários fiscalizará a conformidade das operações das transportadoras aéreas com os horários que lhes forem recomendados.

O coordenador fiscalizará a conformidade das operações das transportadoras aéreas com as faixas horárias que lhes forem atribuídas. A verificação dessa conformidade será efectuada em estreita cooperação com a entidade gestora do aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo e terá em conta parâmetros temporais e outros parâmetros relevantes relativos ao aeroporto ~~em questão~~.

~~7.~~ Todos os facilitadores de horários e coordenadores cooperarão para detectarem eventuais incompatibilidades de horários e incitar as transportadoras aéreas a solucioná-las .

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 b)
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 6.º

~~que~~ **Transparência das actividades de coordenação e de facilitação de horários** ~~que~~

~~1.~~ ⇒ No termo de cada período de programação horária, ~~o~~ ~~o~~ coordenador , ou o facilitador de horários, deve apresentar, a pedido, aos Estados-Membros em causa e à Comissão um relatório de actividade ~~anual~~ que faça o ponto da situação geral da atribuição de faixas horárias e/ou da facilitação de horários. O relatório deve analisar , designadamente, ~~sobre~~ a aplicação dos artigos 9.º, n.º 5, ~~8.º~~ ~~13.º~~ e ~~14.º~~ ~~18.º~~, bem como ~~sobre~~ quaisquer reclamações relativas à aplicação dos artigos 9.º e 10.º apresentadas ao comité de coordenação e ~~sobre~~ as iniciativas tomadas para a sua resolução. ⇒ O relatório deve também conter os resultados de um inquérito às partes interessadas sobre a qualidade dos serviços prestados pelo coordenador. ⇐

↓ texto renovado

2. A Comissão pode adoptar o modelo do relatório de actividade previsto no n.º 1. Esse acto de execução é adoptado mediante o procedimento de exame previsto no artigo 16.º, n.º 2.

↓ 95/93

→₁ 793/2004 art. 1, pt. 4 c)

~~→₁ 8. O coordenador deve, a pedido e dentro de um prazo razoável, facultar gratuitamente, por escrito ou noutro formato facilmente acessível, às partes interessadas, especialmente aos membros ou observadores do comité de coordenação, as seguintes informações para apreciação: ←~~

↓ texto renovado

3. O coordenador deve manter e actualizar uma base de dados electrónica, de acesso gratuito, com as informações seguintes:

↓ 95/93

a) As faixas horárias com direitos de anterioridade, por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto;

↓ 95/93 (adaptado)

b) As faixas horárias requeridas (~~pedidos iniciais~~), por transportadora aérea e por ordem cronológica, em relação a todas as transportadoras aéreas;

↓ 95/93

⇒ texto renovado

c) Todas as faixas ~~aéreas~~ horárias atribuídas, bem como os pedidos de faixas horárias pendentes, classificados individualmente por ordem cronológica e por transportadora aérea, em relação a todas as transportadoras aéreas;

d) As ~~restantes~~ faixas horárias restantes disponíveis ⇒, em relação a cada tipo de condicionalismo contemplado nos parâmetros de coordenação. A base de dados deve possibilitar que as transportadoras aéreas verifiquem a disponibilidade das faixas correspondentes aos seus pedidos ⇐;

↓ texto renovado

- e) As faixas horárias transferidas ou trocadas, identificando as transportadoras aéreas envolvidas e indicando se a transferência ou troca se efectuou com contrapartida pecuniária ou de outra natureza. Devem ser publicados anualmente dados agregados relativos às contrapartidas pecuniárias;

↓ 95/93

⇒ texto renovado

- ef) Uma descrição pormenorizada dos ~~critérios utilizados na atribuição~~ ⇒ parâmetros de coordenação ⇐.

↓ texto renovado

As informações enumeradas devem estar permanentemente actualizadas. O coordenador deve assegurar a publicação, no termo de cada época aeronáutica, do relatório de actividade previsto no n.º 1.

4. O coordenador deve assegurar a conservação dos dados e a acessibilidade destes durante, pelo menos, cinco períodos de programação horária consecutivos e equivalentes.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 d)

~~9. As informações a que se refere o n.º 8 serão facultadas o mais tardar por ocasião das conferências pertinentes de programação de horários e, se necessário, durante as conferências, e posteriormente. A pedido, o coordenador fornecerá essas informações numa forma resumida. Pode ser cobrada uma taxa relativa aos custos do fornecimento dessas informações resumidas.~~

↓ 793/2004 art. 1, pt. 4 e)
(adaptado)

⇒ texto renovado

~~105.~~ Caso existam normas relevantes e geralmente aceites para ⇒ o formato das ⇐ as informações sobre horários, o facilitador de horários, o coordenador e as transportadoras aéreas devem aplicá-las, desde que sejam conformes com a legislação ~~comunitária~~ ☒ da União ☒.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 7.º

Informações a fornecer ao facilitador de horários e ao coordenador

1. As transportadoras aéreas que operam ou pretendem operar num aeroporto ~~aeropor~~ ⇨ da rede, num aeroporto ⇨ com horários facilitados ou num aeroporto coordenado devem transmitir, ~~respectivamente,~~ ao facilitador de horários e ao coordenador todas as informações relevantes por eles solicitadas. ⇨ Se houver alteração dessas informações, as transportadoras aéreas devem comunicá-lo com a maior brevidade ao facilitador de horários e ao coordenador. ⇨ 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 tal como ~~previsto~~ definido na alínea b) do artigo 2.º, ponto 2).

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Relativamente a todos os demais aeroportos sem designação especial, ⇨ as transportadoras aéreas que operam ou pretendem operar num aeroporto, ⇨ a entidade gestora do aeroporto ⇨, os prestadores de serviços de assistência em escala e os prestadores de serviços de navegação aérea ⇨ ~~fornecerá~~ ⇨ devem fornecer ⇨ ao coordenador todas as informações que ~~possuir~~ ⇨ possuem ⇨ sobre os serviços programados das transportadoras aéreas sempre que este as solicite.

⇨ texto renovado

A pedido do gestor da rede, o facilitador de horários ou o coordenador devem fornecer-lhe as informações referidas no presente número.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇒ texto renovado

2. Caso uma transportadora aérea não forneça as informações referidas no n.º 1, a menos que possa satisfatoriamente demonstrar que existem circunstâncias atenuantes, ou forneça informações falsas ou enganosas, o coordenador não terá em consideração o pedido ou pedidos de faixas horárias apresentados pela transportadora aérea a que dizem respeito as informações em falta ou as informações falsas ou enganosas. ⇨ O coordenador retirar-lhe-á as séries de faixas já atribuídas e/ou recomendará a aplicação de sanções pelo organismo

competente em conformidade com o direito nacional. ⇐ O coordenador dará à transportadora aérea em questão a oportunidade de apresentar as suas observações.

3. O facilitador de horários ou o coordenador, a entidade gestora do aeroporto e as autoridades de controlo do tráfego aéreo devem partilhar todas as informações necessárias ao exercício das respectivas funções, nomeadamente os dados de voo e as faixas horárias ⇨ , com vista, em especial, a assegurar a aplicação do artigo 17.º ⇐.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo ~~58~~.º

Comité de coordenação

1. Os ~~Estados-Membros~~ responsáveis ~~de~~ devem assegurar que, nos aeroportos coordenados, ~~seja~~ é instituído um comité de coordenação. Um mesmo comité de coordenação pode ser designado para mais do que um aeroporto. A participação neste comité estará aberta pelo menos às transportadoras aéreas que utilizam o aeroporto regularmente e às organizações que as representam, à entidade gestora do aeroporto ~~em causa~~, às autoridades competentes de controlo do tráfego aéreo, e aos representantes da aviação geral que utilizem regularmente o aeroporto ⇨ , ao gestor da rede, ao órgão de análise do desempenho e à autoridade supervisora nacional do Estado-Membro em causa ⇐.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇨ texto renovado

As atribuições do comité de coordenação consistem em:

- a) Fazer propostas ou aconselhar o coordenador e/ou o Estado-Membro relativamente:
 - i) às possibilidades de aumentar a capacidade do aeroporto, determinada em conformidade com o artigo 3.º, ou de melhorar a sua utilização;
 - ii) aos parâmetros de coordenação a determinar de acordo com o artigo ~~64~~.º;
 - iii) aos métodos de fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas;
 - iv) ~~a~~ às ~~orientações directrizes locais para atribuição de faixas horárias ou a fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas, tendo em conta, nomeadamente, eventuais preocupações ambientais~~, tal como previsto no ~~n.º 5~~ do artigo ~~89~~.º, n.º 8;
 - v) ⇨ aos factores que afectam as ⇐ ~~a melhoria das~~ condições de tráfego ~~existentes~~ no aeroporto em questão;

vi) ~~a sérias~~ às dificuldades sérias enfrentadas pelos novos operadores, tal como previsto no ~~n.º 9 do~~ artigo ~~109.º~~, n.º 6;

vii) a todas as questões relativas à capacidade do aeroporto ⇨, em particular as que se prendam com a construção do céu único europeu e o funcionamento da rede⇩;

⇩ texto renovado

b) Dar parecer ao órgão de análise do desempenho e à autoridade supervisora nacional sobre a relação entre os parâmetros de coordenação e os indicadores de desempenho fundamentais propostos aos prestadores de serviços de navegação aérea, conforme definidos no Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão;

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇨ texto renovado

bc) Servir de mediador entre todas as partes envolvidas no que respeita a reclamações relativas à atribuição de faixas horárias, nos termos do artigo ~~119.º~~.

2. Os representantes do Estado-Membro e o coordenador serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do comité de coordenação. ⇨ A Comissão poderá participar nas reuniões, se o solicitar. ⇩

3. O comité de coordenação elaborará por escrito o regulamento interno, que deverá contemplar, nomeadamente, a participação, as eleições, a periodicidade das reuniões e a(s) língua(s) utilizada(s).

Qualquer ~~participante no membro do~~ comité de coordenação pode propor orientações directrizes locais, tal como previsto no ~~n.º 5 do~~ artigo ~~89.º~~, n.º 8. A pedido do coordenador, o comité de coordenação discutirá as orientações directrizes locais sugeridas ~~para a atribuição das faixas horárias, bem como as sugeridas para a fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas~~. Será enviado ao Estado-Membro em causa um relatório dos debates do comité de coordenação, com a indicação das ~~respectivas~~ posições dentro do comité. ⇨ O relatório deve também ser enviado ao órgão de análise do desempenho e ao gestor da rede. ⇩

↓ 95/93 (adaptado)

⊠ Atribuição das faixas horárias ⊠

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
⇒ texto renovado

Artigo ~~109.~~^o

Reserva Banco de faixas horárias

1. O coordenador constituirá ~~uma reserva~~ banco de faixas horárias que incluirá todas as faixas horárias ~~não atribuídas em conformidade com os n.os 2 e 4 do artigo 8.º~~. Toda a nova capacidade de faixas horárias, determinada nos termos do ~~n.º 3 de~~ artigo 3.º, n.º 3, será colocada no banco ~~na reserva~~.

~~2. As séries de faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para exploração de um serviço regular ou de um serviço não regular programado não conferem a essa transportadora aérea quaisquer direitos à mesma série de faixas horárias durante o próximo período de programação equivalente, a não ser que a transportadora faça prova bastante ao coordenador que as explorou, tal como autorizado pelo coordenador, durante, pelo menos, 80 % do período para o qual foram atribuídas.~~

~~62.~~ Sem prejuízo do ~~n.º 2 de~~ artigo ~~8~~^{10.}, ~~n.os 2~~ ⇒ e 3, ⇐ do presente regulamento e do artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, as faixas horárias colocadas no banco ~~na reserva~~ devem ser distribuídas pelas transportadoras aéreas requerentes. 50 % dessas faixas serão atribuídas em primeiro lugar aos novos operadores, a menos que os pedidos apresentados pelos novos operadores representem menos de 50 %. ⇒ A preferência dada aos novos operadores deve ser respeitada durante todo o período de programação horária. ⇐ O coordenador tratará os pedidos de novos operadores e de outras transportadoras com equidade, de acordo com os períodos de coordenação de cada dia de programação horária.

Nos pedidos dos novos operadores, será dada preferência às transportadoras aéreas candidatas ao estatuto de novo operador nos termos ~~das subalíneas i) e ii) da alínea b)~~ do artigo 2.º, ponto b2), alínea b) ~~ou das subalíneas i) e iii) da alínea b) do artigo 2.º~~.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

3. Sem prejuízo do disposto no ~~n.º 2 de~~ artigo ~~10.~~^{10.}, n.º 2, caso nenhum pedido de faixas horárias possa ser satisfeito a contento das transportadoras aéreas em causa, será dada preferência aos serviços aéreos comerciais e, em especial, aos serviços regulares e aos serviços não regulares programados. No caso de pedidos concorrentes dentro da mesma categoria de serviços, será dada prioridade às operações previstas para todo o ano.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
(adaptado)
⇒ texto renovado

74. Um novo operador ao qual tenha sido oferecida uma série de faixas horárias para uma hora antes ou depois do horário pedido e que não tenha aceite essa oferta não manterá o estatuto de novo operador para ~~esse~~ ⇒ essa série durante o ⇐ período de programação.

85. No caso de os serviços serem explorados por um grupo de transportadoras aéreas, só uma das transportadoras aéreas desse grupo pode requerer as faixas horárias necessárias. A transportadora aérea que explorar este serviço assume a responsabilidade pelo cumprimento dos critérios de exploração exigidos para ⇒ beneficiar da prioridade prevista ⇐ ~~manter a precedência histórica referida no n.º 2 do artigo §10.º, n.º 2.~~

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
(adaptado)
⇒ texto renovado

As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para sua exploração podem ser utilizadas por outra ou outras transportadoras ~~aéreas do grupo para exploração conjunta~~ ⇒ que façam parte de um grupo de transportadoras aéreas ⇐, desde que o código de identificação da transportadora aérea à qual as faixas foram atribuídas se mantenha no voo partilhado, para fins de coordenação e acompanhamento. Terminadas essas operações, as faixas horárias assim utilizadas mantêm-se afectas à transportadora aérea à qual foram inicialmente atribuídas. ~~As transportadoras aéreas que participam em operações de exploração conjuntas informarão os coordenadores dos pormenores de~~Essas operações ☒ devem ser notificadas ao coordenador pelas transportadoras aéreas do grupo ☒ ~~antes do seu início~~ ⇒ e não podem iniciar-se sem a confirmação expressa do coordenador ⇐.

↓ texto renovado

Se uma série de faixas horárias atribuída a uma transportadora for utilizada por outra transportadora aérea em condições distintas das previstas no presente número, o coordenador deve retirar a série e devolvê-la ao banco, depois de ouvir as transportadoras interessadas.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6

96. Se os novos operadores continuarem a ter sérias dificuldades, o Estado-Membro assegurará a convocação de uma reunião do comité de coordenação do aeroporto destinada a estudar as possibilidades de resolver a situação. A Comissão será convidada a participar nessa reunião.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

67. Caso um pedido de faixa horária não possa ser satisfeito, o coordenador informará a transportadora aérea requerente dos fundamentos da decisão e indicará a faixa horária alternativa disponível mais próxima.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

58. O coordenador terá igualmente em conta as demais ~~regras e~~ directrizes estabelecidas pelo sector dos transportes aéreos a nível da União ou a nível mundial ~~ou a nível comunitário~~ e as directrizes locais propostas pelo comité de coordenação e aprovadas pelos Estados-Membros ou por quaisquer outros organismos competentes responsáveis pelos aeroportos em causa, desde que tais ~~regras e~~ directrizes não afectem o estatuto de independência do coordenador, sejam conformes à legislação ~~comunitária~~ da União, e tenham por objectivo aumentar a eficiência da utilização da capacidade aeroportuária e tenham sido notificadas previamente à Comissão e por ela aprovadas . ~~Os Estados-Membros devem comunicar essas regras à Comissão das Comunidades Europeias.~~

↓ texto renovado

As directrizes locais só podem incidir na fiscalização da utilização das faixas horárias ou na alteração da definição das séries de faixas horárias a fim de reduzir as séries para menos de 10 faixas no período de programação horária de Inverno ou para menos de 15 faixas no período de programação horária de Verão, não podendo as séries ficar reduzidas, em caso algum, a menos de 5 faixas. A redução das séries só é autorizada nos aeroportos em que a procura de serviços aéreos se caracterize por uma forte sazonalidade.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)

79. Para além da atribuição de faixas horárias planeada para o período de programação horária, o coordenador procurará satisfazer os pedidos de faixas isoladas para qualquer tipo de aviação, incluindo a aviação geral, apresentados em cima do prazo. Para este efeito, podem ser utilizadas as faixas horárias ainda disponíveis ~~no banco na reserva referida no artigo 10.º~~ depois de concluída a distribuição pelas transportadoras candidatas, bem como as faixas horárias recentemente disponibilizadas.

~~Procedimento de atribuição de faixas horárias~~ com direitos de anterioridade

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

1. As séries de faixas horárias são atribuídas a partir ~~da reserva~~ do banco de faixas horárias às transportadoras requerentes como autorizações para utilizar as instalações aeroportuárias para efeitos de aterragem ou descolagem durante o período de programação para o qual foram pedidas, devendo, após o termo deste período, ser devolvidas ~~ao banco à reserva~~ nos termos do artigo ~~109~~.º.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

2. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, ~~8.º A, e 9.º~~, ~~no n.º 1 do artigo 10.º 12.º, 13.º e no artigo 14.º 17.º~~, ~~o n.º 1 do presente artigo não será aplicável~~ ⇒ a transportadora aérea detentora deve ter prioridade na atribuição da mesma série de faixas horárias para o período de programação equivalente seguinte, desde que apresente o pedido respectivo no prazo referido no artigo 7.º, n.º 1, ~~quando se verificarem~~ e que se verificarem as seguintes circunstâncias:

- a) ~~uma~~ a transportadora aérea utilizou uma série de faixas horárias para a exploração de serviços aéreos regulares e de serviços aéreos não-regulares programados, e
- b) ~~essa~~ a transportadora aérea deu prova bastante ao coordenador de que as séries de faixas horárias em questão foram exploradas, nos termos em que foi autorizado pelo coordenador, durante pelo menos ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % do tempo durante o período de programação para o qual ~~as faixas~~ foram atribuídas.

~~Neste caso, essa série de faixas horárias conferirá à transportadora aérea em causa o direito à mesma série de faixas horárias no próximo período de programação equivalente, se tal for solicitado por essa transportadora aérea dentro do prazo referido no n.º 1 do artigo 7.º.~~

43. A reprogramação ~~de~~ séries de faixas horárias antes da atribuição das faixas ainda disponíveis ~~na reserva no banco~~ referida no artigo 9.º a outras transportadoras aéreas candidatas apenas será aceite por motivos operacionais ⇒ , por exemplo mudança do tipo de aeronave utilizada ou mudança da ligação explorada pela transportadora aérea ⇐ ~~ou se a programação das faixas horárias das transportadoras aéreas candidatas melhorar em relação aos horários inicialmente solicitados~~. Não produz efeitos antes da confirmação expressa do coordenador.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
⇒ texto renovado

34. As faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea antes de 31 de Janeiro para a época de Verão seguinte, ou antes de 31 de Agosto para a época de Inverno seguinte, mas que sejam devolvidas ao coordenador para fins de reatribuição antes dessas datas, não serão tidas em conta para efeitos do cálculo de utilização ⇒, desde que as faixas que continuam atribuídas constituam uma série na acepção do artigo 2.º, ponto 13) ⇐.

↓ texto renovado

As faixas horárias que coincidam com feriados serão incorporadas na série para a época seguinte sem ter de se justificar a sua não-utilização.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 6
(adaptado)
⇒ texto renovado

45. Se não puder ser demonstrada a utilização em ~~80~~ ⇒ 85 ⇐ % da série de faixas, ⇒ não será dada a prioridade prevista no n.º 2 ⇐ ~~todas as faixas que constituem essa série serão colocadas na reserva~~, a menos que a não-utilização possa ser justificada com base num dos seguintes fundamentos:

- a) Circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado:
 - i) à imobilização ~~do tipo de~~ das aeronaves do tipo geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa;
 - ii) ao encerramento ⇒ total ou parcial ⇐ de um aeroporto ou espaço aéreo;
 - iii) a sérias perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos ~~comunitários~~ ☒ da União ☒ ~~que tenham sido respeitantes a ligações~~ afectadas por tais perturbações, durante uma parte substancial do período de programação pertinente;
- b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas acções destinadas a afectar esses serviços, ⇒ por exemplo uma greve, ⇐ que tornem prática e/ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea;
- c) Dificuldades financeiras graves da transportadora aérea ~~comunitária~~ ☒ da União ☒ em causa, que tenham determinado a concessão de uma licença temporária pelas autoridades competentes enquanto aguardam a reestruturação financeira da transportadora ~~aérea~~, nos termos do artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008;

- d) Acções judiciais ~~sobre a~~ relativas à aplicação do artigo 12.º às ~~rotas~~ ligações e em que tenham sido impostas ~~as~~ obrigações de serviço público nos termos do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas ~~rotas~~ ligações.

⇩ texto renovado

A proibição de operação na União Europeia, nos termos do Regulamento (CE) n.º 474/2006 da Comissão²¹, não pode ser aceite como justificação da não-utilização da série de faixas horárias conforme previsto no presente número.

⇩ 793/2004 art. 1, pt. 6

56. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão examinará a aplicação do n.º 45 pelo coordenador de um aeroporto abrangido pelo presente regulamento.

A Comissão tomará uma decisão no prazo de dois meses após a recepção de um pedido, nos termos do procedimento previsto no ~~n.º 2 de~~ artigo 13.º, n.º 2.

⇩ texto renovado

7. Caso não se verifiquem as circunstâncias previstas no n.º 2, alíneas a) e b), a Comissão pode, ainda assim, decidir que seja dada prioridade às transportadoras aéreas detentoras na atribuição das mesmas séries para o período de programação seguinte, se isso se justificar por motivos de urgência imperiosa, relacionados com acontecimentos excepcionais que exijam coerência na aplicação das medidas a tomar nesses aeroportos. A Comissão adoptará as medidas necessárias, cuja aplicação não deve exceder um período de programação. À adopção destes actos de execução imediatamente aplicáveis aplica-se o procedimento previsto no artigo 16.º, n.º 3.

⇩ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo 8.ºB

~~Exclusão dos pedidos de indemnização~~

8. ⇨ A prioridade na atribuição de ⇨ ~~O direito a~~ uma série de faixas horárias, ~~referido~~ ⇨ prevista ⇨ no n.º 2 ~~do artigo 8.º~~, não confere o direito a nenhum pedido de indemnização relativo a uma limitação, restrição ou eliminação ⇨ dessa prioridade ⇨ ~~desse direito~~ imposta

²¹ JO L 84 de 23.3.2006, p. 14.

pelo direito ~~comunitário~~ da União, nomeadamente em virtude da aplicação das disposições do Tratado ~~sobre~~ relativas ao transporte aéreo.

↓ texto renovado

Artigo 11.º

Reserva de faixas horárias

1. A entidade gestora de um aeroporto coordenado pode decidir utilizar o sistema de taxas aeroportuárias para dissuadir as transportadoras aéreas de devolverem tardiamente as faixas ao banco de faixas horárias a que se refere o artigo 9.º e as responsabilizar pela reserva de infra-estrutura aeroportuária que não utilizem. Devem ser respeitados os princípios seguintes:

a) Previamente à tomada da decisão, deve ser aplicado o procedimento previsto no artigo 6.º da Directiva 2009/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²². O coordenador deve também ser consultado. Tratando-se de um aeroporto coordenado não abrangido pelo artigo 1.º, n.º 2, da Directiva 2009/12/CE, a entidade gestora deve consultar o comité de coordenação e o coordenador;

b) A decisão não deve afectar a transparência nem a natureza não-discriminatória do processo de atribuição de faixas horárias e do sistema de taxas aeroportuárias;

c) A decisão não deve desincentivar a entrada no mercado nem a expansão dos serviços das transportadoras aéreas e deve servir apenas para cobertura dos custos suportados pelo aeroporto com a reserva de capacidade aeroportuária correspondente às faixas horárias que ficaram por utilizar;

d) A responsabilidade pela reserva de infra-estrutura aeroportuária que não é utilizada não pode ser imputada no que respeita às faixas horárias atribuídas que sejam devolvidas ao banco antes de 31 Janeiro, para o período de programação de Verão seguinte, ou de 31 de Agosto, para o período de programação de Inverno seguinte, às faixas horárias coincidentes com feriados e devolvidas ao banco antes das mesmas datas e às faixas horárias cuja não-utilização possa ser justificada com base no artigo 10.º, n.º 5;

e) A decisão deve ser comunicada ao coordenador, às partes interessadas e à Comissão seis meses, pelo menos, antes do início do período de programação horária correspondente.

2. O coordenador deve comunicar à entidade gestora do aeroporto todas as informações necessárias para efeitos da aplicação da decisão a que se refere o n.º 1.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

Artigo ~~12~~.º

Obrigações de serviço público

²² JO L 70 de 14.3.2009, p. 11.

1. Caso tenham sido impostas obrigações de serviço público numa rota ligação, nos termos do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, os Estados-Membros podem reservar, num aeroporto coordenado, as faixas horárias necessárias para as operações previstas nessa rota ligação. No caso de as faixas horárias reservadas para as rotas ligações em questão não serem utilizadas, essas faixas serão postas à disposição de outra transportadora aérea interessada em explorar as rotas ligações de acordo com as obrigações de serviço público, ~~nos termos de sob reserva do disposto no~~ n.º 2. Se nenhuma outra transportadora estiver interessada em explorar as rotas ligações e o Estado-Membro em causa não lançar um concurso público nos termos do artigo 16.º, n.º 10, do artigo 17.º, n.ºs 3 a 7, e do artigo 18.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, as faixas ficarão reservadas para outra rota ligação sujeita a obrigações de serviço público ou serão devolvidas ~~à reserva~~ ao banco de faixas horárias.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)

2. Se mais do que uma transportadora aérea ~~comunitária~~ ☒ da União ☒ estiver interessada em explorar uma rota ligação e não tiver conseguido ~~a atribuição, pelo coordenador, de~~ faixas horárias no período compreendido entre a hora que antecede e a hora que se segue aos horários solicitados ao coordenador, aplicar-se-á o procedimento de concurso previsto no artigo 16.º, n.º 9, no artigo 17.º, n.ºs 3 e 7, e no artigo 18.º n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 ☒ para efeitos da utilização das faixas horárias referidas no n.º 1 do presente artigo ☒.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)

☒ Mobilidade das faixas horárias ☒

Artigo ~~8.º~~ 13.º

~~Mobilidade das~~ ☒ Transferência e troca de ☒ faixas horárias

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇒ texto renovado

1. As faixas horárias podem ser :

- a) Transferidas por uma transportadora aérea de uma ligação ou tipo de serviço para outra ligação ou tipo de serviço explorados pela mesma transportadora;
- b) Transferidas; ⇒ entre duas transportadoras aéreas, com ou sem contrapartida pecuniária ou de outra natureza; ⇐

~~i) entre uma sociedade mãe e as suas filiais, e entre filiais da mesma sociedade mãe;~~

~~ii) como parte da aquisição do controlo do capital de uma transportadora aérea;~~

~~iii) no caso de uma aquisição total ou parcial quando as faixas horárias estão directamente relacionadas com a transportadora aérea adquirida;~~

c) Trocadas, numa base individual, entre transportadoras aéreas, ⇨ com ou sem contrapartida pecuniária ou de outra natureza. ⇩

⇩ texto renovado

2. O Estado-Membro deve estabelecer um quadro transparente para os contactos entre as transportadoras aéreas interessadas em transferir ou trocar faixas horárias, no respeito do direito da União.

⇩ 793/2004 art. 1, pt. 5
⇨ texto renovado

2. As transferências ou as trocas referidas no n.º 1 serão notificadas ao coordenador e não produzirão efeitos antes da confirmação expressa deste último. O coordenador recusar-se-á a confirmar as transferências ou trocas se não estiverem em conformidade com os requisitos do presente regulamento e se não tiver a confirmação de que:

- a) As operações aeroportuárias não serão prejudicadas, tendo em conta todos os condicionalismos de ordem técnica, operacional ⇨ , de desempenho ⇩ e ambiental;
- b) Os limites impostos em conformidade com o artigo 912.º são respeitados;
- c) A transferência de faixas horárias não é abrangida pelo âmbito de aplicação do n.º 3.

⇩ texto renovado

No caso das transferências ou trocas a que se refere o n.º 1, alíneas b) e c), as transportadoras aéreas devem comunicar ao coordenador os elementos relativos à contrapartida pecuniária ou outra, se a tiver havido. Estes elementos são confidenciais e o coordenador só os fornecerá, contra pedido, ao Estado-Membro em que se localiza o aeroporto ou à Comissão. As transferências e as trocas não podem ser subordinadas a condições que limitem a possibilidade de a transportadora que pretende as faixas horárias concorrer com a transportadora que as transfere ou troca.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5

3. As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção ~~da alínea b)~~ do artigo 2.º, ~~ponto 2) do presente artigo~~, não podem ser transferidas, como previsto ~~na alínea b) do n.º 1, alínea b), do presente artigo~~, durante dois períodos de programação horária equivalentes, excepto no caso de uma aquisição legalmente autorizada das actividades de uma empresa falida.

As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção ~~das subalíneas ii) e iii) da alínea b)~~ do artigo 2.º, ~~ponto 2), alínea b) do presente artigo~~, não podem ser transferidas para outra ligação, como previsto ~~na alínea a) do n.º 1, alínea a), do presente artigo~~, durante dois períodos de programação horária equivalentes, a menos que o novo operador tenha sido tratado com a mesma prioridade na nova ligação que na ligação inicial.

As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção ~~da alínea b)~~ do artigo 2.º, ~~ponto 2) do presente artigo~~, não podem ser ~~transferidas trocadas~~, como previsto ~~na alínea c) do n.º 1, alínea c), do presente artigo~~, durante dois períodos de programação horária equivalentes, excepto para melhorar os horários das faixas destes serviços em relação aos horários inicialmente requeridos.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 14.º

⊗ Disposições relativas ao direito da concorrência ⊗

O presente regulamento não prejudica a faculdade de as autoridades públicas ~~exigirem~~ ⇒ aprovarem ⇐ a transferência de faixas horárias entre transportadoras aéreas e determinarem a forma da respectiva atribuição nos termos da legislação nacional em matéria de concorrência, ~~ou dos artigos 81.º ou 82.º~~ ⊗ 101.º, 102.º ⊗ ⇒ ou 106.º ⇐ do Tratado ~~CE~~ ou do Regulamento (CE) n.º 139/2004²³ do Conselho. ~~Estas transferências só podem ser realizadas a título gratuito.~~

↓ 545/2009 art. 1, paragraphe 1

Artigo 10.ºA

~~Para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 10.º, os coordenadores aceitam que as transportadoras aéreas tenham direito, para o período de programação de Verão 2010, às~~

²³ JO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

~~séries de faixas horárias que lhes foram atribuídas no início do período de programação de Verão 2009, em conformidade com o presente regulamento.~~

↓ texto renovado

Actos delegados e comité

Artigo 15.º

Exercício da delegação

1. O poder de adoptar actos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adoptar os actos delegados referidos no artigo 3.º, n.º 3 *in fine*, é conferido à Comissão por um período indeterminado, a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

3. A delegação de poderes prevista no artigo 3.º, n.º 3 *in fine*, 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 revogação produz efeitos no dia seguinte ao da publicação da decisão no *Jornal Oficial da União Europeia* ou em data posterior, especificada na decisão. A revogação não afecta os actos delegados já em vigor.

4. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os actos delegados referidos no artigo 3.º, n.º 3 *in fine*, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objecções no prazo de dois meses a contar da data de notificação, ou se, antes dessa data, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objecções. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo pode ser prolongado por um mês.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9

Artigo 16.º

Procedimento de comité

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9
(adaptado)
⇒ texto renovado

1. A Comissão é assistida por um comité ⇒ na acepção do Regulamento (UE) n.º 182/2011. ⇐

2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplicam-se ~~os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º~~ ⇒ o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011²⁴ ⇐.

~~O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.~~

↓ texto renovado

Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, tal procedimento será encerrado sem resultados caso, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer, o presidente do comité o decida, ou uma maioria de dois terços dos membros do comité o requeira.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011, em articulação com o artigo 5.º do mesmo regulamento.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9

~~34.~~ A Comissão pode ainda consultar o comité sobre quaisquer questões respeitantes à aplicação do presente regulamento.

~~4. O comité aprovará o seu regulamento interno.~~

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9
(adaptado)
⇒ texto renovado

⊗ Medidas de aplicação ⊗

Artigo 17.º

⊗ Concordância das faixas horárias com os planos de voo ⊗

1. ⇒ Os planos de voo apresentados pelas transportadoras aéreas devem referir a faixa horária atribuída. O gestor da rede rejeitará ⇐ ~~O plano de voo de uma transportadora aérea pode ser rejeitado pelas autoridades competentes em matéria de gestão do tráfego aéreo se essa transportadora tencionar aterrar ou descolar num aeroporto coordenado, durante os períodos em que é coordenado, sem que lhe tenha sido atribuída uma faixa horária pelo coordenador.~~ ⇐ Considera-se que os operadores de voos privados de empresas não dispõem de faixa horária se tiverem de operar fora do horário da faixa e o atraso não se dever aos serviços de navegação aérea. ⇐

²⁴ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

↓ texto renovado

2. O Estado-Membro deve adoptar as medidas necessárias para que o coordenador, o gestor da rede, os prestadores de serviços de navegação aérea e a entidade gestora do aeroporto possam trocar informações.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9
⇒ texto renovado

Artigo ~~11~~18.º

Execução

~~21.~~ Se em 31 de Janeiro ou 31 de Agosto ~~a empresa~~ uma transportadora aérea não for titular de uma licença de exploração ou equivalente, ou se não for declarado pela autoridade licenciadora competente que é provável que uma licença de exploração ou equivalente seja emitida antes do início do período de programação pertinente, o coordenador retirar-~~lhe~~ á transportadora a série de faixas horárias que lhe foram provisoriamente atribuídas ~~à transportadora aérea~~ durante o período de estabelecimento e colocá-las-~~á na reserva~~ no banco de faixas horárias, respectivamente, para a época ~~de~~ Verão ou ~~de~~ Inverno seguintes. ⇒ A autoridade licenciadora competente deve transmitir regularmente ao coordenador informações actualizadas e dar seguimento aos pedidos deste num prazo razoável. ⇐

~~3. O coordenador retirará as séries de faixas horárias de uma transportadora aérea e colocá-las-á na reserva se a transportadora as tiver recebido na sequência de uma troca nos termos do n.º 1, alínea e), do artigo 8.º A e não as tiver utilizado como previsto.~~

~~42.~~ As transportadoras aéreas que repetida ⇒ ou ⇐ ~~e~~ intencionalmente explorem serviços aéreos em horários significativamente diferentes das faixas atribuídas como parte de uma série de faixas horárias, ou utilizem faixas horárias de um modo significativamente diferente do indicado no momento da atribuição, ~~daí resultando prejuízos para as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo~~, perdem ⇒ a prioridade ⇐ ~~o estatuto referido~~ no n.º 2 de artigo 10.º, n.º 2. Após ter ouvido a transportadora aérea em causa e ~~lhe~~ ter enviado um único aviso, o coordenador pode decidir retirar-~~lhe~~ á, até ao termo do período de programação, as séries de faixas horárias em questão ~~desta transportadora~~ e colocá-las ~~na reserva~~ no banco. ⇒ Se a transportadora aérea requerer faixas horárias equivalentes, o coordenador não é obrigado a atribuir-lhas. ⇐

↓ texto renovado

O Estado-Membro deve zelar por que o coordenador institua um sistema eficaz de fiscalização da aplicação do presente número.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9
⇒ texto renovado

53. Os Estados-Membros devem garantir a existência ⇒ e a aplicação ⇐ de sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas ~~ou de medidas equivalentes~~ para os casos:

– de exploração repetida ⇒ ou ⇐ e intencional de serviços aéreos ⇒ sem a faixa horária correspondente ou ⇐ em horários significativamente diferentes das faixas horárias atribuídas ou de utilização de faixas aéreas de um modo significativamente diferente do indicado no momento da atribuição ~~em que tais causas prejudiquem as operações aeroportuárias ou de tráfego aéreo;~~

↓ texto renovado

– de restituição das faixas horárias depois de 31 de Janeiro, para a época de Verão seguinte, ou depois de 31 de Agosto, para a época de Inverno seguinte, ou de conservação das faixas não utilizadas, devendo a sanção ter em conta o eventual recurso ao mecanismo previsto no artigo 11.º;

– de recusa de comunicar ao coordenador ou ao facilitador de horários as informações previstas nos artigos 7.º e 13.º ou de comunicação de informações falsas ou enganosas.

O coordenador será devidamente informado da aplicação de sanções.

↓ 793/2004 art. 1, pt. 9
⇒ texto renovado

64. Sem prejuízo do ~~n.º 4 de~~ artigo 10.º, n.º 5, se uma transportadora aérea não conseguir atingir a taxa de utilização de ⇒ 85 ⇐ ~~80~~ % definida no ~~n.º 2 de~~ artigo ~~8~~10.º, n.º 2, o coordenador pode, após ouvir a transportadora ~~aérea em causa~~, decidir retirar-lhe a série de faixas ~~desta transportadora aérea~~ até ao final da época de programação e colocá-las ~~na reserva no banco~~.

Sem prejuízo do ~~n.º 4 de~~ artigo 10.º, n.º 5, se após um ~~certo tempo período~~ correspondente a ⇒ 15 ⇐ ~~20~~ % do período ~~de~~ validade da série não tiverem sido utilizadas quaisquer faixas horárias desta série, o coordenador, após ouvir a transportadora aérea ~~em questão~~, colocará a série de faixas em questão ~~na reserva no banco~~ para o resto do período de programação. ⇒ O coordenador pode decidir retirar a série de faixas horárias antes do período correspondente a 15 % do período de validade da série se a transportadora não demonstrar a sua intenção de a utilizar. ⇐

Artigo ~~119~~

Reclamações e direito de recurso

1. Sem prejuízo dos direitos de recurso nos termos da legislação nacional, as reclamações relativas à aplicação do ~~n.º 2 de~~ artigo 7.º, n.º 2, dos artigos ~~8.º, 8.º A e 10.º~~ 9.º, 10.º, 13.º e 17.º e ~~dos n.ºs 1 a 4 e 6~~ do artigo ~~14~~18.º, n.ºs 1, 2 e 4, 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 para resolução dos problemas. Caso não possa ser dada satisfação às reclamações, o Estado-Membro responsável poderá, no período suplementar de dois meses, prever a mediação de uma organização representativa das transportadoras aéreas ou dos aeroportos ou ainda de terceiros.

2. Os Estados-Membros tomarão medidas apropriadas, de acordo com a legislação nacional, para proteger os coordenadores relativamente ao pagamento de indemnizações por danos relativos às suas funções nos termos do presente regulamento, excepto em casos de negligência grave ou de conduta dolosa.

Artigo ~~120.º~~

Relações com países terceiros

1. A Comissão poderá decidir, mediante o procedimento previsto no artigo 16.º, n.º 2, que um ou mais Estados-Membros tomem medidas, ⇒ incluindo a retirada das faixas horárias, em relação a uma ou várias transportadoras de um país terceiro com vista a pôr fim ao tratamento discriminatório por parte do país terceiro, Sempre que se verifique que, no que se refere à atribuição e à utilização das faixas horárias nos seus aeroportos, um país terceiro:

- a) Não concede às transportadoras aéreas ~~comunitárias~~ da União tratamento comparável ao concedido pelo presente regulamento às suas transportadoras aéreas desse mesmo país, ou
- b) Não confere «de facto» às transportadoras aéreas ~~comunitárias~~ da União o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais, ou

- c) Confere ~~o~~ às transportadoras aéreas de outros países terceiros tratamento mais favorável que o concedido às transportadoras aéreas ~~comunitárias~~ da União .

~~a Comissão poderá, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 13.º, decidir que um ou mais Estados-Membros tomem medidas, incluindo a suspensão total ou parcial da aplicação do presente regulamento à transportadora ou transportadoras desse país terceiro, com vista a pôr fim ao tratamento discriminatório por parte do país terceiro em causa.~~

↓ 95/93 (adaptado)

2. Os Estados-membros informarão a Comissão de quaisquer dificuldades graves sentidas, *de jure* ou *de facto*, pelas transportadoras aéreas ~~comunitárias~~ da União na obtenção de faixas horárias em aeroportos de países terceiros.

Disposições finais

↓ 793/2004 art. 1, pt. 10
⇒ texto renovado

Artigo ~~14.º~~ 21.º

Relatório e cooperação

1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento, o mais tardar ~~três~~ quatro anos após a sua entrada em vigor. Este relatório deverá abranger, nomeadamente, a aplicação dos artigos ~~8.º, 8.ºA e 9.º~~ 10.º 11.º e 13.º.
2. Os Estados-Membros e a Comissão colaborarão ~~em matéria de~~ na aplicação do presente regulamento, nomeadamente no que respeita à recolha de informações para o relatório referido no n.º 1.



Artigo 22.º

Revogação

O Regulamento (CEE) n.º 95/93 é revogado.

As referências ao regulamento revogado devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo II.

↓ 95/93 (adaptado)

Artigo ~~15~~23.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no ☒ primeiro dia do segundo período de programação horária que se inicie após a ☒ ~~trigésimo dia subsequente 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
[...]



ANEXO I

Regulamento revogado, com a relação das suas sucessivas alterações

Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho	(JO L 14 de 22.1.1993, p. 1)
Regulamento (CE) n.º 894/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 142 de 31.5.2002, p. 3)
Regulamento (CE) n.º 1554/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 221 de 4.9.2003, p. 1)
Regulamento (CE) n.º 793/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 138 de 30.4.2004, p. 50)
Regulamento (CE) n.º 545/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho	(JO L 167 de 29.6.2009, p. 24)

ANEXO II

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Regulamento (CEE) n.º 95/93	Presente regulamento
Artigo 1.º, n.ºs 1 e 2	Artigos 1.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 1.º, n.º 3	—
Artigo 2.º, alínea a)	Artigo 2.º, ponto 1)
Artigo 2.º, alínea b)	Artigo 2.º, ponto 2)
Artigo 2.º, alínea c)	—
Artigo 2.º, alínea d)	Artigo 2.º, ponto 3)
Artigo 2.º, alínea e)	Artigo 2.º, ponto 4)
Artigo 2.º, alínea f), subalínea i)	Artigo 2.º, ponto 5)
Artigo 2.º, alínea f), subalínea ii)	Artigo 2.º, ponto 6)
—	Artigo 2.º, ponto 7)
—	Artigo 2.º, ponto 8)
—	Artigo 2.º, ponto 9)
Artigo 2.º, alínea g)	Artigo 2.º, ponto 11)
Artigo 2.º, alínea h)	—
Artigo 2.º, alínea i)	Artigo 2.º, ponto 10)
Artigo 2.º, alínea j)	Artigo 2.º, ponto 12)
Artigo 2.º alínea k)	Artigo 2.º, ponto 13)
Artigo 2.º, alínea l)	Artigo 2.º, ponto 14)
Artigo 2.º, alínea m)	Artigo 2.º, ponto 15)
—	Artigo 2.º, ponto 16)
—	Artigo 2.º, ponto 17)
—	Artigo 2.º, ponto 18)
—	Artigo 2.º, ponto 19)

—	Artigo 2.º, ponto 20)
—	Artigo 2.º, ponto 21)
Artigo 3.º, n.º 1	Artigo 3.º, n.º 1
Artigo 3.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 2
Artigo 3.º, n.º 3	Artigo 3.º, n.º 3
Artigo 3.º, n.º 4	Artigo 3.º n.º 4
—	Artigo 3.º, n.º 5
Artigo 3.º, n.º 5	Artigo 3.º, n.º 6
Artigo 3.º, n.º 6	Artigo 3.º, n.º 7
Artigo 3.º, n.º 7	Artigo 3.º, n.º 8
—	Artigo 3.º, n.º 9
—	Artigo 3.º, n.º 10
Artigo 4.º, n.º 1	Artigo 5.º, n.º 1
—	Artigo 5.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 2, alínea a)	Artigo 5.º, n.º 3, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), primeiro período	Artigo 5.º, n.º 3, alínea b)
—	Artigo 5.º, n.º 3, alínea b), subalínea i)
—	Artigo 5.º, n.º 3, alínea b), subalínea ii)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), segundo período	Artigo 5.º, n.º 3, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea c)	Artigo 5.º, n.º 3, alínea d)
—	Artigo 5.º, n.º 3, <i>in fine</i>
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 5.º, n.º 4
Artigo 4.º, n.º 4	Artigo 5.º, n.º 5
Artigo 4.º, n.º 5	Artigo 5.º, n.º 6
Artigo 4.º, n.º 6	Artigo 5.º, n.º 7
Artigo 4.º, n.º 7	Artigo 5.º, n.º 7, e artigo 6.º, n.º 1
—	Artigo 6.º, n.º 2

Artigo 4.º, n.º 8

—

Artigo 4.º, n.º 9

Artigo 4.º, n.º 10

Artigo 5.º, n.º 1, primeiro parágrafo

Artigo 5.º, n.º 1, alínea a)

—

Artigo 5.º, n.º 1, alínea b)

Artigo 5.º, n.º 2

Artigo 5.º, n.º 3

Artigo 6.º, n.º 1

Artigo 6.º, n.º 2

Artigo 6.º, n.º 3

—

Artigo 6.º, n.º 1, *in fine*

Artigo 7.º

Artigo 8.º, n.º 1

Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, proémio

Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, primeiro e segundo travessões

Artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo

Artigo 8.º, n.º 3

Artigo 8.º, n.º 4

Artigo 8.º, n.º 5

—

Artigo 8.º, n.º 6

Artigo 8.º, n.º 7

Artigo 6.º, n.º 3

Artigo 6.º, n.º 4

—

Artigo 6.º, n.º 5

Artigo 8.º, n.º 1, primeiro parágrafo

Artigo 8.º, n.º 1, alínea a)

Artigo 8.º, n.º 1, alínea b)

Artigo 8.º, n.º 1, alínea c)

Artigo 8.º, n.º 2

Artigo 8.º, n.º 3

Artigo 4.º, n.º 1

Artigo 4.º, n.º 5

Artigo 4.º, n.º 2

Artigo 4.º, n.º 3

Artigo 4.º, n.º 4

Artigo 7.º

Artigo 10.º, n.º 1

Artigo 10.º, n.º 2, proémio

Artigo 10.º, n.º 2, alíneas a) e b)

—

Artigo 9.º, n.º 3

Artigo 10.º, n.º 5

Artigo 9.º, n.º 8, primeiro parágrafo

Artigo 9.º, n.º 8, segundo parágrafo

Artigo 9.º, n.º 7

Artigo 9.º, n.º 9

—	Artigo 11.º
Artigo 8.º-A	Artigo 13.º
Artigo 8.º-A, n.º 1	Artigo 13.º, n.º 1
—	Artigo 13.º, n.º 2, primeiro parágrafo
Artigo 8.º-A, n.º 2	Artigo 13.º, n.º 2, segundo parágrafo
—	Artigo 13.º, n.º 2, <i>in fine</i>
Artigo 8.º-A, n.º 3	Artigo 13.º, n.º 3
Artigo 8.º-B, primeiro período	Artigo 10.º, n.º 7
Artigo 8.º-B, segundo período	Artigo 14.º
Artigo 8.º-B, terceiro período	—
Artigo 9.º	Artigo 12.º
Artigo 10.º, n.º 1	Artigo 9.º, n.º 1
Artigo 10.º, n.º 2	—
Artigo 10.º, n.º 3	Artigo 10.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 4, alínea a), primeiro, segundo e terceiro travessões	Artigo 10.º, n.º 5, alínea a), subalíneas i), ii) e iii)
Artigo 10.º, n.º 4, alíneas b), c) e d)	Artigo 10.º, n.º 5, alíneas b), c) e d)
—	Artigo 10.º, n.º 5, <i>in fine</i>
Artigo 10.º, n.º 5	Artigo 10.º, n.º 7
—	Artigo 10.º, n.º 6
Artigo 10.º, n.º 6	Artigo 9.º, n.º 3
Artigo 10.º, n.º 7	Artigo 9.º, n.º 4
Artigo 10.º, n.º 8	Artigo 9.º, n.º 5
Artigo 10.º, n.º 9	Artigo 9.º, n.º 6
Artigo 10.º-A	—
Artigo 11.º	Artigo 19.º
Artigo 12.º	Artigo 20.º

Artigo 13.º, n.ºs 1 e 2

—

Artigo 13.º, n.º 3

Artigo 13.º, n.º 4

—

Artigo 14.º, n.º 1

—

Artigo 14.º, n.º 2

Artigo 14.º, n.º 3

Artigo 14.º, n.º 4

Artigo 14.º, n.º 5

Artigo 14.º, n.º 6, alíneas a) e b)

Artigo 14.º-A

—

Artigo 15.º

—

—

Artigo 16.º, n.ºs 1 e 2

Artigo 16.º, n.º 3

Artigo 16.º, n.º 4

—

Artigo 15.º

Artigo 17.º, n.º 1

Artigo 17.º, n.º 2

Artigo 18.º, n.º 1

—

Artigo 18.º, n.º 2

Artigo 18.º, n.º 3

Artigo 18.º, n.º 4, primeiro e segundo parágrafos

Artigo 21.º

Artigo 22.º

Artigo 23.º

Anexo I

Anexo II