



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 16.12.2020
COM(2020) 818 final

2020/0358 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho no que respeita à isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos comunitários devido à pandemia de COVID-19

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2020) 341 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

O Regulamento (CEE) n.º 95/93¹ («Regulamento Faixas Horárias») estabelece as normas aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da UE. O seu artigo 10.º estabelece a regra de perda de direitos em caso de não utilização (*use-it-or-lose-it*), segundo a qual as transportadoras aéreas devem utilizar pelo menos 80 % das faixas horárias que lhes são atribuídas num dado período de programação (verão ou inverno), para manter a precedência no que diz respeito à mesma série de faixas dentro do período de programação correspondente do ano seguinte (os chamados «direitos adquiridos»).

Devido ao declínio na procura por parte dos passageiros, suscitado pela pandemia de COVID-19, as transportadoras aéreas alteraram substancialmente os seus horários desde 1 de março de 2020, o que resultou numa taxa de utilização das faixas horárias nos aeroportos coordenados muito inferior ao limiar de 80 % imposto pelo Regulamento Faixas Horárias.

Para resolver este problema, em 30 de março de 2020 a União Europeia adotou uma alteração ao Regulamento Faixas Horárias, a fim de aplicar isenções à regra de perda de direitos em caso de não utilização durante o período de programação do verão de 2020, que terminou em 24 de outubro de 2020. Esta alteração habilitou igualmente a Comissão a prorrogar o período abrangido pela derrogação, mediante a adoção de um ou mais atos delegados. Em 14 de outubro de 2020, a Comissão adotou um ato delegado que prorroga a derrogação à regra de perda de direitos em caso de não utilização até à data de 27 de março de 2021, que corresponde ao final da época de programação de inverno 2020/2021.

Como previsto, a redução da procura por parte dos passageiros persistiu ao longo do período de programação do verão de 2020. Os dados do Eurocontrol indicam o início do abrandamento do tráfego aéreo no Espaço Económico Europeu (EEE) na 11.ª semana, com uma diminuição de 17 % em comparação com a semana correspondente em 2019. Esta queda acentuou-se drasticamente até 59 % e 82 %, em comparação, respetivamente, com a 12.ª e a 13.ª semanas correspondentes em 2019. Os valores mais baixos registaram-se na 15.ª e na 16.ª semanas (diminuição de 89 %). Os fatores de carga médios de uma amostra de 10 transportadoras aéreas europeias diminuíram de 80 % na 9.ª semana para 26 % na 15.ª semana. Não só as transportadoras aéreas operaram menos como os poucos voos restantes continuaram com baixa taxa de ocupação em comparação com 2019. Na 23.ª semana, quando os transportes aéreos intra-UE foram reabertos de forma significativa, verificou-se uma recuperação do fator de carga médio para 44 %. Na semana correspondente de 2019, o fator de carga médio das mesmas transportadoras aéreas oscilou entre 75 % (4.ª semana) e 86 % (16.ª semana). Em meados de novembro de 2020, o tráfego aéreo sofreu uma redução de 65 % em comparação com a mesma semana de 2019.

As últimas previsões do Eurocontrol indicam que o tráfego aéreo em fevereiro de 2021 deverá corresponder a apenas metade do nível registado em fevereiro de 2020. A evolução posterior é incerta, mas não há indícios de que a procura atingirá, no verão de 2021, níveis próximos dos últimos anos.

¹ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

Ao mesmo tempo, importa recordar que o objetivo da regra de perda de direitos em caso de não utilização é assegurar a utilização mais eficiente da capacidade aeroportuária, a fim de maximizar os benefícios para o maior número de utilizadores e permitir que os passageiros possam usufruir das vantagens de um mercado de aviação competitivo e da conectividade. A derrogação à regra de perda de direitos em caso de não utilização proporcionou, de facto, uma isenção às transportadoras aéreas durante o atual período sem precedentes de ausência da procura e de restrições às viagens aéreas, obviando-se simultaneamente o impacto ambiental negativo dos voos sem passageiros ou quase sem passageiros, operados exclusivamente com o objetivo de manter as faixas horárias aeroportuárias subjacentes. Não obstante, deve também ser tido em conta o impacto negativo de uma nova prorrogação da derrogação. A atual derrogação tem por efeito congelar a concorrência aos níveis de 2019, sem que se exija que a capacidade seja efetivamente utilizada de forma eficiente, uma vez que as disposições dessa derrogação se revelaram insuficientes para garantir que outras transportadoras aéreas capazes de operar possam obter as faixas horárias necessárias. Relativamente ao período com início após mais de um ano de derrogação à regra de perda de direitos em caso de não utilização (1 de fevereiro de 2020 a 27 de março de 2021), que preserva as faixas horárias de 2019 adquiridas pelas transportadoras aéreas até ao final da época de programação de inverno 2021/2022, chegou o momento de tomar diligências para reinstaurar uma aplicação normal da regra de perda de direitos em caso de não utilização. O regresso à normalidade não deve ser súbito para evitar desestabilizar o mercado da aviação em detrimento das transportadoras aéreas, da conectividade, dos consumidores da UE e do ambiente. Deve sim ter lugar em consonância com futuros aumentos dos níveis de tráfego para os níveis de 2019 ou com a estabilização do tráfego aéreo no contexto da evolução do mercado.

Propõe-se, por conseguinte, que, a partir do início do período de programação de verão de 2021, se proceda novamente à aplicação normal dos requisitos de utilização das faixas horárias previstos no Regulamento Faixas Horárias, mas que a taxa seja fixada em 40/60 ao invés de 80/20. Ou seja, as transportadoras aéreas seriam obrigadas a utilizar 40 % de uma determinada série de faixas horárias, a fim de beneficiarem de prioridade relativamente a uma determinada série de faixas horárias para o período de programação equivalente seguinte. Este ajustamento protegeria proporcionalmente os direitos adquiridos durante a queda acentuada da procura de transporte aéreo causada pela pandemia de COVID-19 e contribuiria para evitar o impacto ambiental dos voos vazios ou muito vazios operados apenas para efeitos de manutenção das faixas horárias aeroportuárias subjacentes. Contribuiria igualmente para uma utilização mais eficiente da capacidade aeroportuária em benefício dos passageiros e da conectividade.

À luz da experiência adquirida, a proposta de isenção das faixas horárias inclui condições para garantir que o período de isenção continue a ser compatível com uma utilização ótima da escassa capacidade aeroportuária e contribui igualmente para a preservação da concorrência, no interesse dos passageiros. A isenção deve ser direcionada para as transportadoras aéreas que tencionem explorar as suas faixas horárias que beneficiam de direitos adquiridos, logo que a procura recupere suficientemente e os voos voltem a ser economicamente viáveis. Por conseguinte, as séries de faixas horárias recentemente atribuídas a uma transportadora aérea pela primeira vez, ou seja, séries de faixas às quais a transportadora aérea não tem direito ao abrigo de direitos adquiridos, não devem ser abrangidas pela isenção, uma vez que essas transportadoras aéreas teriam solicitado faixas horárias adicionais sabendo que a procura de viagens aéreas era baixa devido à pandemia de COVID-19 e que as séries de faixas subjacentes estão isentas da aplicação normal da regra de perda de direitos em caso de não utilização. Assim, as transportadoras aéreas que obtenham essas séries de faixas horárias pela primeira vez terão de utilizar pelo menos 80 % das novas séries de faixas horárias atribuídas

para obter a prioridade para o período seguinte de programação equivalente. Esta abordagem corresponde ao acordo voluntário entre aeroportos, transportadoras aéreas e coordenadores de faixas horárias sobre a aplicação atual da derrogação às faixas horárias para a época de programação de inverno de 2020/2021 e subsequentemente².

A regra de perda de direitos em caso de não utilização (ou seja, a obrigação de utilizar pelo menos 80 % das séries de faixas horárias) deve também continuar a aplicar-se em caso de troca de faixas horárias nos termos do artigo 8.º-A, n.º 1, alínea c), se essa troca for objeto de compensação financeira ou de outra natureza. O objetivo é evitar o pagamento de uma remuneração pelo valor inerente da isenção. Em contrapartida, as trocas sem compensação financeira ou de outra natureza, efetuadas para melhorar os horários, por exemplo, não obstam à aplicação da isenção às faixas horárias em causa. O mesmo se aplica, por exemplo, às faixas horárias transferidas na sequência de decisões das autoridades públicas ao abrigo do direito da concorrência nacional ou da UE (cf. artigo 8.º-B do Regulamento Faixas Horárias).

A proposta prevê um prazo para as transportadoras aéreas devolverem as faixas horárias não desejadas ao coordenador para que possam beneficiar da isenção. Um prazo de três semanas antes da data prevista para as operações dessa faixa horária permitirá que os aeroportos e outros prestadores de serviços aeroportuários tenham uma perspetiva da capacidade necessária e do volume de operações esperado para garantir que possam disponibilizar as infraestruturas, as instalações e o pessoal adequados. Permite igualmente que outras transportadoras aéreas estipulem a capacidade aeroportuária disponível, caso pretendam utilizá-la para operar voos. Quanto mais cedo as faixas horárias forem disponibilizadas para reatribuição, mais provável é que outras transportadoras aéreas as possam utilizar. As regras aqui propostas abrangem tanto a reatribuição temporária para a época em causa (sem que a transportadora à qual tenham sido reatribuídas essas faixas horárias obtenha direitos adquiridos) como a título permanente, nomeadamente quando a transportadora aérea que devolveu as faixas horárias à reserva não as tencione utilizar no período de programação equivalente seguinte. Nesse caso, deve ser dada prioridade às transportadoras aéreas que utilizaram pelo menos cinco dessas faixas horárias, em detrimento de outras transportadoras candidatas e dos novos operadores, em relação à totalidade da série original de faixas horárias das transportadoras que as libertaram para a reserva.

É igualmente necessário clarificar em que circunstâncias os coordenadores podem retirar as faixas horárias às transportadoras aéreas. Se um coordenador determinar, com base nas informações de que dispõe, que uma transportadora aérea cessou as suas atividades num aeroporto e deixou de poder explorar as faixas horárias que lhe foram atribuídas, as faixas horárias em causa devem ser imediatamente devolvidas à reserva e disponibilizadas para reatribuição a outras transportadoras aéreas, o que implica a perda de direitos adquiridos sobre essas faixas horárias para a companhia que deixa de utilizar o aeroporto.

Com base nas informações do Eurocontrol atualmente disponíveis, é razoável presumir que a situação atual, caracterizada por uma quebra excecional da procura, se manterá pelo menos até ao início do período de programação de verão de 2021. Dada a incerteza, é igualmente possível que o período de procura excecionalmente baixa possa perdurar pelo menos até ao

² «Acordo conjunto entre companhias aéreas, aeroportos e coordenadores de faixas horárias sobre as condições a aplicar à prorrogação de uma derrogação de faixas horárias para toda a época NW2020» <https://www.euaca.org/up/files/NW20%20EU%20Slot%20Waiver%20-%20Common%20proposal%20airlines%20-%20airports%20-%20slots%20coordinators.pdf>

período de programação de inverno de 2024/2025, inclusive, de acordo com as previsões das associações de transportadoras aéreas e de aeroportos, como a ACI-Europe e a IATA.

Por conseguinte, nestas circunstâncias, o Regulamento Faixas Horárias deve ser alterado para proteger melhor os direitos adquiridos das transportadoras aéreas no que respeita às séries de faixas horárias que não tenham sido utilizadas à taxa normal de 80 % durante o período em que o mercado da aviação foi negativamente afetado pela pandemia de COVID-19. A isenção das faixas horárias seria prorrogada por mais uma época, para além da prorrogação prevista no Regulamento Delegado (UE) 2020/1477 da Comissão, abrangendo assim o período compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021. Esta isenção permitiria reduzir a taxa de utilização das faixas horárias de 80 % para 40 %. Além disso, a alteração conferiria poderes delegados à Comissão para prorrogar a isenção das faixas horárias para além da época de programação de verão de 2021 e para ajustar ainda mais a taxa de utilização das faixas horárias com base em vários indicadores, como os dados reais e previstos sobre o tráfego aéreo, fatores de carga e utilização da frota. A Comissão adotará atos delegados, se necessário, para ajustar a taxa de utilização das faixas horárias, para qualquer período de programação entre o inverno de 2021/2022 e o inverno de 2024/2025, inclusive.

O processo de atribuição de faixas horárias ocorre muito antes do respetivo período de programação, pelo que as transportadoras aéreas, os aeroportos e outros prestadores de serviços necessitariam de estar a par, em tempo oportuno, das regras aplicáveis a um dado período de programação horária. Do mesmo modo, o conhecimento precoce dessas regras incentiva-os a devolver ao coordenador as faixas horárias que não tencionem utilizar numa fase precoce. A Comissão deve, pois, adotar os atos delegados pertinentes antes de o processo de atribuição de faixas horárias estar concluído.

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

O Regulamento Faixas Horárias concede às transportadoras aéreas uma isenção das regras de utilização das faixas horárias que são atualmente problemáticas para as transportadoras aéreas devido à pandemia de COVID-19. O Regulamento Faixas Horárias habilita a Comissão a adotar atos delegados que apenas podem alterar o período durante o qual se aplica a atual derrogação. A prorrogação dos períodos de isenção das regras de utilização das faixas horárias conduz a distorções da concorrência que afetam a conectividade dos passageiros, o emprego e a qualidade dos postos de trabalho no setor da aviação e colocam problemas específicos aos aeroportos e aos prestadores de serviços. Ao mesmo tempo, uma alteração súbita da regra normal de perda de direitos de utilização poderia acarretar encargos financeiros adicionais para as transportadoras aéreas e ter um efeito ambiental adverso involuntário por parte das transportadoras aéreas que efetuam voos sem passageiros ou quase sem passageiros apenas com o objetivo de manter as faixas horárias aeroportuárias subjacentes. O Regulamento Faixas Horárias deve, por conseguinte, ser alterado por forma a atenuar os efeitos da pandemia de COVID-19, proporcionar segurança jurídica às transportadoras aéreas e manter a unidade do sistema europeu de atribuição de faixas horárias.

- **Coerência com as outras políticas da União**

O funcionamento eficaz do mercado interno da aviação e dos serviços conexos depende do desempenho económico das transportadoras aéreas e de outras partes do setor da aviação, incluindo aeroportos e outros prestadores de serviços. As consequências económicas adversas da pandemia de COVID-19 estão a pôr em perigo a sua saúde financeira e estão a ter graves efeitos negativos no sistema de transporte aéreo e na economia no seu conjunto. A alteração do Regulamento Faixas Horárias reveste-se, pois, da maior importância. Além disso, é

também coerente com a política climática da UE, uma vez que impede as transportadoras aéreas de utilizarem voos vazios ou muito vazios apenas para efeitos de manutenção das faixas horárias aeroportuárias subjacentes.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Este artigo constitui a base jurídica para a adoção de toda a legislação adequada em matéria de transportes aéreos e serve de base jurídica para o Regulamento Faixas Horárias e respetivas alterações.

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

Os objetivos da proposta não podem ser suficientemente concretizados pelos Estados-Membros, uma vez que o Regulamento Faixas Horárias não permite que estes exijam que os coordenadores imponham condições para a redução das faixas horárias e alterem a taxa de utilização das faixas em resposta à evolução dos níveis de tráfego. Este objetivo só pode ser alcançado se a União alterar o Regulamento Faixas Horárias.

- **Proporcionalidade**

A proposta não excede o necessário para atingir o objetivo de atenuar o impacto económico da pandemia de COVID-19 no funcionamento do Regulamento Faixas Horárias. A proposta estabelece um equilíbrio entre a necessidade de conceder às companhias aéreas a isenção da regra de perda de direitos em caso de não utilização em resposta à baixa procura de transporte aéreo resultante da pandemia de COVID-19 e a necessidade de reinstaurar uma aplicação normal das regras de atribuição de faixas horárias proporcionalmente à recuperação dos níveis de tráfego aéreo. A proposta inclui igualmente uma série de medidas pró-concorrenciais para fazer face a determinados efeitos negativos indesejados da atual derrogação relativa às faixas horárias.

- **Escolha do instrumento**

Para atingir o seu objetivo, o instrumento jurídico deve ser de aplicação direta e geral, da mesma forma que o Regulamento Faixas Horárias. O instrumento jurídico adequado é, consequentemente, um regulamento.

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

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

O artigo 10.º-A, n.º 4, do Regulamento Faixas Horárias, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2020/459, exigia que a Comissão apresentasse ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 15 de setembro de 2020, um relatório de síntese sobre a situação do tráfego aéreo. A fim de coligir dados e outras informações, os serviços da Comissão têm estado em contacto regular com as transportadoras aéreas, os aeroportos, os coordenadores das faixas horárias aeroportuárias, bem como com as suas associações, a fim de acompanhar a evolução da situação do tráfego aéreo, avaliar o impacto da pandemia de COVID-19 na procura de transporte aéreo e no nível de tráfego aéreo, e determinar a eficácia da derrogação relativa às faixas horárias. O relatório publicado em 14 de setembro de 2020 avalia a aplicação da derrogação relativa às faixas horárias e identifica certas deficiências. Não foi realizada uma

avaliação ao abrigo das regras «Legislar Melhor» devido à urgência de adotar regras que proporcionem às transportadoras, em tempo útil, o alívio adequado da regra de perda de direitos em caso de não utilização, tendo em conta as consequências persistentes da pandemia de COVID-19 no tráfego aéreo.

- **Consultas das partes interessadas**

Dada a premência do assunto, não foi realizada uma consulta formal às partes interessadas. A Comissão publicou um roteiro para a apresentação de comentários e uma consulta pública no portal «Legislar Melhor», ao qual as partes interessadas podiam responder de 1 a 28 de setembro de 2020. Devido à premência do assunto, a consulta foi reduzida das habituais 12 semanas para quatro semanas. Foi igualmente lançada uma consulta específica e foram enviados pedidos de dados durante o mesmo período.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Tal como explicitado, não foi possível proceder a uma recolha alargada de informações especializadas, devido à urgência da situação. No entanto, a Comissão baseou-se na experiência adquirida com a aplicação e as alterações do Regulamento Faixas Horárias, que também incluíram a consulta de peritos.

- **Avaliação de impacto**

Devido à urgência da situação, não foi realizada uma avaliação de impacto ao abrigo das regras «Legislar Melhor». A proposta é instruída com um documento de trabalho dos serviços da Comissão. Expõe as consequências da aplicação da regra de perda de direitos em caso de não utilização durante a pandemia de COVID-19 e inclui informações sobre o funcionamento da derrogação relativa às faixas horárias desde a sua entrada em vigor, descrevendo as deficiências que ocorreram no mercado da aviação. Além disso, aborda a supressão progressiva da isenção das faixas horárias, que ocorreria com o regresso gradual do tráfego aéreo. Apresenta uma opção preferida para resolver as deficiências e avaliar as suas consequências prováveis.

- **Direitos fundamentais**

Não aplicável.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

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

A Comissão deverá continuar a acompanhar a evolução da pandemia de COVID-19 e o seu impacto no transporte aéreo. Nos termos do Regulamento (UE) 2020/459, a Comissão deverá ser habilitada para adotar um ato delegado que prorrogue os prazos abrangidos pela medida, bem como para ajustar o requisito de utilização mínima, se necessário.

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

É aditada ao artigo 2.º do Regulamento Faixas Horárias uma nova definição temporária de «novos operadores», a fim de permitir que mais transportadoras aéreas possam ser consideradas como novos operadores e obter faixas horárias da reserva, permitindo assim uma

maior concorrência nos aeroportos, à luz da reduzida taxa de utilização que facilita que as transportadoras aéreas incumbentes mantenham as suas faixas horárias.

Além disso, é aditada uma nova definição de «parâmetros de coordenação da COVID-19» e é inserido no artigo 8.º um n.º 6-A para prever a possibilidade de as medidas sanitárias específicas num aeroporto em resultado da pandemia de COVID-19 poderem reduzir a capacidade disponível nesse aeroporto, o que significa que nem todas as faixas horárias possam ser exploradas nas horas para as quais foram atribuídas. Os coordenadores deverão poder reprogramar ou cancelar faixas horárias atribuídas ou solicitadas que não possam ser mantidas, após discussão com as transportadoras aéreas afetadas. As associações de transportadoras aéreas, aeroportos e coordenadores de faixas horárias têm vindo a debater a melhor forma de resolver estas situações, tendo em conta os diferentes interesses comerciais. Os coordenadores deverão ter em conta estas boas práticas sob a forma de orientações setoriais ou regras locais, desde que estejam em conformidade com os princípios da transparência e da não discriminação e não ponham em causa a independência dos coordenadores.

Se, durante um determinado período de programação, tiverem sido disponibilizadas faixas horárias por transportadoras detentoras de direitos adquiridos sobre as séries de faixas horárias em causa, as transportadoras que as utilizaram são suscetíveis de contribuir para uma utilização eficiente das séries de faixas horárias pertinentes em períodos de programação posteriores. Por conseguinte, é aditado ao artigo 8.º um novo n.º 2-A, que confere a essas transportadoras aéreas prioridade na atribuição das séries em causa no período de programação horária equivalente seguinte, desde que a transportadora aérea que inicialmente detenha direitos adquiridos na série em causa não as solicite e que a transportadora requerente tenha explorado cinco das faixas horárias que compõem a série. A fim de evitar a fragmentação da capacidade aeroportuária e dos horários, deve ser atribuída à transportadora aérea com prioridade a totalidade da série da qual fazem parte as faixas horárias exploradas. No caso de mais de uma transportadora aérea ter utilizado faixas horárias da mesma série, é dada prioridade à transportadora que utilizou o número mais elevado de faixas horárias.

É aditada ao artigo 10.º, n.º 4, uma nova alínea e) para fazer face às situações em que a capacidade de os passageiros voarem em determinadas rotas seja significativamente afetada pelas medidas adotadas pelas autoridades públicas para conter a propagação da pandemia de COVID-19 (por exemplo, restrições aos direitos de tráfego, passageiros e/ou tripulantes, encerramentos de fronteiras), após a conclusão do processo de atribuição de faixas horárias para uma próxima época. Nestes casos, as transportadoras aéreas podem ser dispensadas da aplicação da regra de perda de direitos em caso de não utilização (conforme alterada). No entanto, esta vantagem é limitada de modo a evitar quaisquer efeitos indesejados (para mais pormenores, ver os quatro novos parágrafos aditados ao artigo 10.º, n.º 4).

O artigo 10.º-A sofre várias alterações. O período da atual derrogação prevista no artigo 10.º-A (aprovado pelo Regulamento (UE) 2020/459 em março de 2020) foi prorrogado pelo Regulamento Delegado (UE) 2020/1477, adotado em 14 de outubro de 2020, até 27 de março de 2021. Durante este período, os coordenadores devem, para efeitos da avaliação dos direitos de prioridade, considerar que as faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 27 de março de 2021 foram exploradas pela transportadora aérea à qual tinham sido inicialmente atribuídas. É mantido um período de isenção adicional para as faixas horárias utilizadas entre a UE e a China ou entre a UE e Hong Kong (a partir de 23 de janeiro de 2020).

O novo artigo 10.º-A, n.º 2-A, proposto estipula que, relativamente a uma série de faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021, as transportadoras aéreas terão direito à mesma série de faixas horárias no período de programação equivalente seguinte, caso tenham utilizado 40 % das faixas nessa série.

A alínea a) do novo artigo 10.º-A, n.º 3-A, restringe o âmbito de aplicação da isenção aplicável às faixas horárias atribuídas nos termos do artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento Faixas Horárias. Propõe-se que as faixas horárias que constituem uma série e que tenham sido recentemente atribuídas para o respetivo período de programação não sejam elegíveis para isenção e sejam exploradas de acordo com a taxa de utilização das faixas horárias de 80 % para que a transportadora que as explora tenha direito à mesma série no período de programação equivalente seguinte.

O artigo 10.º-A, n.º 3-A, alínea b), exclui da isenção as faixas horárias que tenham sido trocadas mediante compensação financeira ou de outra natureza. Este aspeto é importante para garantir que o valor da isenção não seja incluído em qualquer comercialização ou locação secundária das faixas horárias a outra transportadora aérea. Esta disposição não tem efeito retroativo, ou seja, as faixas horárias comercializadas e exploradas pela transportadora aérea «adquirente» com efeitos a partir do anterior período de programação equivalente (ou antes) são elegíveis para isenção.

No artigo 10.º-A, é inserido um novo n.º 7, de modo a que, durante o período de redução das faixas horárias, uma transportadora aérea que não tencione utilizar uma faixa horária a coloque à disposição de outras transportadoras aéreas para reatribuição temporária, o mais tardar três semanas antes da data prevista para a exploração da faixa horária. O objetivo é ajudar as outras transportadoras que pretendam explorar essas faixas horárias numa base *ad hoc*. Essas transportadoras aéreas devem dispor de tempo suficiente para planear as suas operações, bem como para garantir que os passageiros, os aeroportos e os prestadores de serviços aeroportuários possam ser antecipadamente notificados das operações planeadas das transportadoras aéreas.

O artigo 10.º-A, n.º 4, habilita a Comissão a adotar atos delegados para prorrogar ainda mais o período durante o qual a isenção é aplicável se a pandemia de COVID-19 não for debelada e continuar a ter um impacto negativo no setor do transporte aéreo, nomeadamente nos direitos adquiridos. A Comissão está igualmente habilitada a alterar a taxa de utilização de acordo com a evolução dos níveis de tráfego. Dada a rapidez com que o surto se propagou, os atos delegados devem ser adotados por procedimento de urgência.

É aditado um novo parágrafo ao artigo 14.º, n.º 5, que prevê um sistema de sanções e medidas em caso de incumprimento do novo n.º 7 do artigo 10.º-A.

A nova alínea c) do artigo 14.º, n.º 6, permite que o coordenador tome medidas e retire faixas horárias caso uma transportadora aérea cesse as suas operações nesse aeroporto. Nesses casos, o coordenador pode retirar as faixas horárias imediatamente para o resto do período de programação, sem ter de esperar até ao final desse período, e disponibilizar as faixas horárias para reatribuição o mais cedo possível.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho no que respeita à isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos comunitários devido à pandemia de COVID-19

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁴,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A pandemia de COVID-19 provocou uma quebra acentuada do tráfego aéreo em resultado de uma redução significativa da procura e das medidas diretas adotadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros com vista à sua contenção. O impacto nas transportadoras aéreas tem sido prejudicial desde 1 de março de 2020 e, numa análise prospetiva, é provável que continue a afetar negativamente as transportadoras aéreas até ao inverno de 2024/2025, inclusive.
- (2) Estas circunstâncias escapam ao controlo das transportadoras aéreas e levaram-nas a cancelar, voluntária ou involuntariamente, os serviços aéreos em resposta a estas circunstâncias. Em especial, os cancelamentos voluntários protegem a saúde financeira das transportadoras aéreas e evitam o impacto ambiental negativo de voos sem passageiros ou quase sem passageiros, operados apenas com o objetivo de manter as suas faixas horárias.
- (3) Os dados publicados pelo Eurocontrol, que é o gestor da rede para as funções de rede de tráfego aéreo do céu único europeu, indicam uma redução contínua do tráfego aéreo de um ano para o outro de cerca de 74 % a partir de meados de junho de 2020.
- (4) Em termos de reservas a prazo conhecidas, previsões do Eurocontrol e previsões epidemiológicas, não é possível antecipar o final provável do período de forte diminuição da procura causada pela pandemia de COVID-19. Segundo as últimas previsões do Eurocontrol, o tráfego aéreo em fevereiro de 2021 deverá ser apenas

³ JO C de , p. .

⁴ JO C de , p. .

metade do nível registado em fevereiro de 2020. As previsões para além dessa data baseiam-se numa série de fatores desconhecidos, como a disponibilidade de uma vacina contra a COVID-19. Nestas circunstâncias, as transportadoras aéreas que não utilizem as suas faixas horárias de acordo com a taxa de utilização das faixas horárias estabelecida no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho⁵ não devem perder automaticamente a prioridade às séries de faixas horárias prevista no artigo 8.º, n.º 2, e no artigo 10.º, n.º 2, de que, de outro modo, beneficiariam. Para o efeito, devem ser estabelecidas regras específicas.

- (5) Essas regras deverão, ao mesmo tempo, abordar os potenciais impactos negativos na concorrência para as transportadoras aéreas. Em especial, deverá garantir-se que as transportadoras aéreas dispostas a prestar serviços tenham a possibilidade de absorver a capacidade não utilizada, com a perspetiva de manter essas faixas horárias a longo prazo. Tal deverá manter os incentivos para as transportadoras aéreas utilizarem a capacidade aeroportuária, o que, por sua vez, seria benéfico para os consumidores.
- (6) É, por conseguinte, necessário definir, em conformidade com estes princípios e por um período limitado, as condições em que as transportadoras aéreas continuam a ter direito a séries de faixas horárias nos termos do artigo 8.º, n.º 2, do artigo 10.º, n.º 2, e estabelecer requisitos para que as transportadoras aéreas em causa libertem as capacidades não utilizadas.
- (7) A definição do termo «novo operador» deve ser adaptada para efeitos do período em causa, a fim de aumentar o número de transportadoras aéreas que podem ser consideradas novos operadores, dando assim a um maior número de transportadoras aéreas que assim o desejem a oportunidade de estabelecer e expandir as suas operações. Ao mesmo tempo, é necessário limitar os privilégios correspondentes aos verdadeiros novos operadores, excluindo as transportadoras que, juntamente com qualquer sociedade-mãe ou com filiais ou filiais próprias de uma sociedade-mãe, detenham mais de 10 % do número total de faixas horárias atribuídas no dia em questão num determinado aeroporto.
- (8) Durante o período em que é aplicada a isenção das regras de utilização das faixas horárias, no sistema de atribuição de faixas horárias deve ser reconhecido o esforço das transportadoras aéreas que tenham operado voos com faixas que façam parte de uma série a que outra transportadora aérea tenha direito nos termos do artigo 8.º, n.º 2, e do artigo 10.º, n.º 2, mas que tenham sido disponibilizadas ao coordenador das faixas horárias para reatribuição temporária. Por conseguinte, as transportadoras aéreas que tenham explorado pelo menos cinco faixas horárias de uma série devem receber prioridade para a atribuição dessas séries no período de programação horária equivalente seguinte, desde que a transportadora aérea que a elas tenha direito nos termos do artigo 8.º, n.º 2, e do artigo 10.º, n.º 2, não as solicite.
- (9) A imposição de medidas sanitárias específicas para a COVID-19 nos aeroportos é suscetível de reduzir a capacidade disponível, o que pode tornar necessário prever parâmetros específicos de coordenação para a COVID-19. Nessas situações, e a fim de permitir a correta aplicação desses parâmetros, os coordenadores devem ter poderes para adaptar o horário das faixas atribuídas às transportadoras aéreas ao abrigo do artigo 8.º ou cancelá-las para o período de programação durante o qual são aplicáveis as medidas sanitárias específicas relacionadas com a COVID-19.

⁵

Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

- (10) As consequências negativas de eventuais medidas tomadas pelas autoridades públicas que restrinjam a capacidade de viajar a muito curto prazo não podem ser imputadas às transportadoras aéreas, pelo que devem ser atenuadas. Por conseguinte, as transportadoras aéreas não devem ser penalizadas pela não utilização de faixas horárias quando tal resulte de medidas restritivas que ainda não tinham sido publicadas aquando da atribuição das faixas horárias. Nestas circunstâncias, as transportadoras aéreas deverão continuar a ter direito a tais séries na época aeronáutica equivalente seguinte. Essas medidas podem incluir, a título de exemplo, restrições governamentais severas relacionadas com a COVID-19 sobre o número máximo de passageiros à chegada ou à partida num voo específico ou através de um aeroporto específico, ou medidas que tornem praticamente impossível a operação de um serviço aéreo devido à imposição de restrições aos movimentos de tripulações de companhias aéreas ou à disponibilidade de serviços essenciais para apoiar diretamente a operação de um serviço aéreo. A atenuação específica dos efeitos da imposição de tais medidas deve ser limitada a um máximo de dois períodos de programação consecutivos.
- (11) As transportadoras aéreas devem ser isentadas, na medida do necessário, dos requisitos relativos à utilização das faixas horárias relevantes para o direito a faixas horárias no período de programação equivalente subsequente, durante os períodos em que a procura seja significativamente afetada devido aos efeitos da pandemia de COVID-19. Tal deverá permitir-lhes aumentar os serviços sempre que as circunstâncias o permitam. A taxa mínima de utilização mais baixa fixada para esse efeito deve ter em conta as atuais perspetivas do tráfego aéreo, que é de 50 % em relação aos níveis de tráfego de 2019, a incerteza em torno da pandemia de COVID-19 e o regresso da confiança dos consumidores e dos níveis de tráfego. No entanto, dada a perspetiva de um novo aumento dos níveis de tráfego num determinado momento, deverá ser possível alterar a taxa mínima de utilização através de atos delegados. As transportadoras aéreas e os coordenadores devem poder participar atempadamente nos preparativos necessários, tendo em conta as condições a aplicar à exploração das faixas horárias num dado período de programação. Por conseguinte, a Comissão deve esforçar-se por adotar o ato delegado o mais rapidamente possível e, em qualquer caso, adotar esses atos antes do termo do prazo para a devolução das faixas horárias, tal como estabelecido no artigo 10.º, n.º 3.
- (12) A fim de minimizar os obstáculos à entrada e evitar que a isenção dos requisitos gerais de utilização das faixas horárias afete negativamente a posição concorrencial das transportadoras aéreas para além do que se justifica, a aplicação da isenção deve ser limitada às faixas horárias que a transportadora aérea tenha anteriormente explorado nos aeroportos em causa. Do mesmo modo, a isenção não deve aplicar-se às faixas horárias que tenham sido trocadas no âmbito de um acordo comercial, dando origem a uma compensação pecuniária ou outra, entre transportadoras que não pertençam ao mesmo grupo.
- (13) A fim de responder com flexibilidade, sempre que necessário e justificado, aos desafios que o setor dos transportes aéreos enfrenta devido à pandemia de COVID-19, a Comissão deve ser habilitada a adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, com vista à alteração do Regulamento (CEE) n.º 95/93 no que diz respeito à prorrogação do período de aplicação da isenção da regra de utilização das faixas horárias prevista no presente regulamento. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo

Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor⁶. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão responsáveis pela preparação dos atos delegados.

- (14) Os aeroportos, os prestadores de serviços aeroportuários e as transportadoras aéreas devem dispor de uma perspetiva sobre a capacidade disponível para efeitos de planeamento adequado. As transportadoras aéreas devem disponibilizar ao coordenador as faixas horárias a reatribuir o mais cedo possível e, o mais tardar, três semanas antes da data prevista para a sua exploração. Devem ser objeto de sanções adequadas ou de medidas equivalentes em caso de incumprimento.
- (15) Se um coordenador considerar que uma transportadora aérea cessou as suas atividades num aeroporto, deve retirar imediatamente as faixas horárias da transportadora aérea em causa e inclui-las na reserva para reatribuição a outras transportadoras.
- (16) Tendo em conta a urgência decorrente das circunstâncias excecionais provocadas pela pandemia COVID-19, que justificam as medidas previstas no presente regulamento, considera-se oportuno prever uma exceção ao prazo de oito semanas referido no artigo 4.º do Protocolo n.º 1 relativo ao papel dos parlamentos nacionais na União Europeia, anexo ao Tratado da União Europeia (TUE), ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.
- (17) Tendo em conta a urgência decorrente das circunstâncias excecionais relacionadas com a pandemia de COVID-19, que justificam as medidas propostas, considera-se adequado prever a entrada em vigor imediata do presente regulamento,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserida a seguinte alínea b-A):

«b-A) Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 2-A, entende-se por «novo operador»:

- i) uma transportadora aérea que solicite, como parte de uma série de faixas horárias, que lhe seja atribuída uma faixa horária num aeroporto para um determinado dia e que, caso o seu pedido fosse aceite, disporia no total de menos de sete faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia; ou
- ii) uma transportadora aérea que solicite uma série de faixas horárias para um serviço regular de transporte de passageiros sem escala entre dois aeroportos da União Europeia, quando duas outras transportadoras, no máximo, exploram o mesmo serviço regular sem escala entre esses aeroportos nesse mesmo dia, e que, caso o seu pedido fosse aceite, disporia de menos de nove faixas horárias nesse mesmo aeroporto e nesse mesmo dia, para esse serviço sem escala.

⁶ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

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

b) A alínea m) passa a ter a seguinte redação:

«m) “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, que tem em conta todos os fatores técnicos, operacionais e ambientais que afetam o desempenho da infraestrutura aeroportuária e os seus vários subsistemas;»;

c) É aditada a seguinte alínea n):

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

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

a) É aditado o seguinte n.º 2-A:

«2-A «Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 2-A, será atribuída, a pedido, uma série de faixas horárias devolvidas à reserva de faixas horárias em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, no final do período de programação («período de programação de referência»), para o período de programação equivalente seguinte, a uma transportadora aérea que tenha operado pelo menos cinco faixas da série em questão na sequência da aplicação do artigo 10.º-A, n.º 7, durante o período de programação de referência.

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

b) É aditado o seguinte n.º 6-A:

«6-A Durante o período de aplicação dos parâmetros de coordenação da COVID-19 e a fim de permitir a correta aplicação desses parâmetros, o coordenador pode alterar o horário das faixas horárias solicitadas ou atribuídas no período especificado no artigo 10.º-A, n.º 2-A, ou cancelá-las após consultar a transportadora aérea em causa. Neste contexto, o coordenador deve ter em conta as regras e orientações adicionais a que se refere o artigo 8.º, n.º 5, nas condições nele estabelecidas.»;

3) O artigo 10.º, n.º 4, é alterado do seguinte modo:

a) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Ações judiciais sobre a aplicação do artigo 9.º às rotas a que tenham sido impostas as obrigações de serviço público nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, que tenham como resultado a suspensão temporária da exploração dessas rotas;»;

b) É aditada a seguinte alínea e):

«e) Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 2-A, a introdução, após 31 de janeiro para a época de verão seguinte, ou após 31 de agosto para a época de inverno seguinte, por parte das autoridades públicas, de medidas destinadas a combater a propagação da pandemia de COVID-19 num dos extremos de uma rota para a qual as faixas horárias em questão foram utilizadas ou cuja utilização estava prevista, na condição de as medidas não terem sido

publicadas no momento da atribuição da série de faixas horárias e de as medidas terem levado a uma das seguintes situações:

- encerramento parcial ou total da fronteira, do aeroporto ou do espaço aéreo durante uma parte substancial do período de programação de horários em causa,
- um grave impedimento à possibilidade de os passageiros viajarem com qualquer transportadora nessa rota direta durante uma parte substancial do período de programação pertinente.»;

c) São aditados os seguintes parágrafos:

«A alínea e) do primeiro parágrafo é aplicável durante o período de aplicação das medidas aí referidas e durante seis semanas suplementares, dentro dos limites referidos no terceiro, quarto e quinto parágrafos. Todavia, se a medida referida na alínea e) deixar de ser aplicável menos de seis semanas antes do termo de um período de programação, a alínea e) só será aplicável ao resto do período de seis semanas se as faixas horárias do período de programação seguinte forem utilizadas para a mesma rota.

A alínea e) do primeiro parágrafo aplica-se apenas às faixas horárias utilizadas em rotas para as quais já tenham sido utilizadas antes da publicação das medidas referidas na alínea e).

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

A alínea e) do primeiro parágrafo aplica-se, no máximo, a dois períodos de programação consecutivos.»;

4) O artigo 10.º-A é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Para efeitos do disposto nos artigos 8.º, n.º 2, e 10.º, n.º 2, os coordenadores devem considerar as faixas horárias atribuídas para o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 27 de março de 2021 como tendo sido operadas pela transportadora aérea à qual foram inicialmente atribuídas.»;

b) É aditado o seguinte n.º 2-A:

«2-A Relativamente ao período compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021, e para efeitos do artigo 8.º, n.º 2, e do artigo 10.º, n.º 2, se uma transportadora aérea demonstrar, a contento do coordenador, que a série de faixas horárias em causa foi explorada por essa transportadora aérea, autorizada pelo coordenador, durante pelo menos 40 % do período de programação para o qual foi atribuída, a transportadora aérea tem direito à mesma série de faixas horárias para o período de programação equivalente seguinte.

Para o período referido no primeiro parágrafo, o valor percentual referido no artigo 10.º, n.º 4, e no ponto 14, n.º 6, alínea a), corresponde a 40 %.»;

c) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

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

d) É inserido o seguinte n.º 3-A:

«3-A O disposto no n.º 2-A não se aplica:

a) No caso de uma série de faixas horárias atribuídas a uma transportadora aérea para um dado período de programação, se não lhe tiver sido atribuída a mesma série de faixas horárias para o período de programação anterior equivalente;

b) No caso de uma série de faixas horárias que, a partir do período de programação em causa, tenha sido trocada entre transportadoras aéreas em conformidade com o artigo 8.º-A, n.º 1, alínea c), e em que a troca tenha incluído uma compensação pecuniária ou qualquer outra forma de compensação.»;

e) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Caso a Comissão verifique, com base nos dados publicados pelo Eurocontrol, o qual exerce funções de gestor de rede de tráfego aéreo do céu único europeu, que a redução do nível do tráfego aéreo em comparação com o nível do período correspondente do ano anterior persiste e, com base nas previsões de tráfego do Eurocontrol, é suscetível de persistir, e se também verificar, com base nos melhores dados científicos disponíveis, que esta situação resulta do impacto do surto de COVID-19, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 12.º-A a fim de alterar, nesse sentido, o período especificado no n.º 2-A.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º-A para alterar os valores percentuais referidos no n.º 2-A do presente artigo num intervalo entre 0 e 80 %. Para o efeito, a Comissão deve considerar as alterações que intervenham desde a entrada em vigor do Regulamento (UE) [2021/XXX referência ao presente regulamento], tendo em conta os seguintes elementos:

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

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

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

Os atos delegados nos termos do presente número são adotados até 24 de janeiro para o período de programação de verão seguinte e até 24 de agosto para o período de programação de inverno seguinte.»;

f) É suprimido o n.º 5;

g) É aditado o seguinte n.º 7:

«7. Durante o período referido no n.º 2-A, as transportadoras aéreas devem colocar à disposição do coordenador, para reatribuição a outras transportadoras aéreas, as faixas horárias que não tencionem utilizar, pelo menos três semanas antes da data de exploração.»;

5) No artigo 12.º-A, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 10.º-A é conferido à Comissão até 24 de agosto de 2024.»;

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

a) É aditado o seguinte parágrafo ao n.º 5:

«Os Estados-Membros devem estabelecer e aplicar sanções efetivas, dissuasivas e proporcionadas ou medidas equivalentes no caso de uma transportadora aérea não cumprir repetida e intencionalmente o disposto no artigo 10.º-A, n.º 7. Essas sanções e medidas devem

incluir a possibilidade de suprimir as vantagens conferidas nos termos do artigo 10.º-A, n.º 2-A, sempre que o caso individual o justifique.»;

b) No n.º 6, é aditada a seguinte alínea c): «c) Durante o período referido no artigo 10.º-A, n.º 2-A, se um coordenador determinar, com base nas informações de que dispõe, que uma transportadora aérea cessou as suas atividades num aeroporto e já não está em condições de explorar as faixas horárias que lhe foram atribuídas, retirará a essa transportadora aérea a série de faixas horárias em causa durante o período remanescente do período de programação e inclui-las-á na reserva, após ter ouvido a transportadora aérea em causa.».

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*