POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 22/2004

adoptada pelo Conselho em 19 de Fevereiro de 2004

tendo em vista a adopção do Regulamento (CE) n.º .../2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade

(2004/C 95 E/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão [1],

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

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [3],

Considerando o seguinte:

(1) Na sequência das conclusões do Conselho Europeu realizado em Estocolmo em 23 e 24 de Março de 2001, o presente regulamento constitui um primeiro passo de um processo global de revisão. Para que seja tida em conta a evolução no que respeita, nomeadamente, aos novos operadores e às questões de acesso ao mercado, o presente regulamento deverá ser revisto após um determinado período de aplicação.

(2) A experiência revelou que o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho [4] deve ser reforçado, a fim de garantir a utilização mais completa e mais flexível das capacidades limitadas nos aeroportos congestionados.

(3) Assim sendo, é necessário alterar o citado regulamento, nos termos do seu artigo 14.º, e clarificar algumas das suas disposições.

(4) É desejável seguir a terminologia internacional e, por isso, empregar as expressões «aeroporto com horários facilitados» e «aeroporto coordenado» em vez de «coordenado» e «inteiramente coordenado», respectivamente.

(5) Os aeroportos com sérias limitações de capacidades devem ser designados «coordenados», com base em critérios objectivos, depois de realizada uma análise da capacidade. Em relação aos aeroportos coordenados são necessárias normas pormenorizadas para garantir o respeito integral dos princípios da transparência, imparcialidade e não discriminação. As actividades específicas, como as operações de helicóptero, não devem estar sujeitas às regras em matéria de atribuição de faixas horárias sempre que estas não sejam necessárias.

(6) Nos aeroportos com horários facilitados, o facilitador de horários deverá agir de forma independente. Nos aeroportos coordenados, o coordenador tem um papel fulcral no processo de coordenação, pelo que os coordenadores devem estar numa posição totalmente independente, e as suas responsabilidades devem ser especificadas em pormenor.

(7) É necessário especificar o papel do comité de coordenação estabelecido para desempenhar funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias. Para as reuniões do comité de coordenação deverão ser convidados representantes dos Estados-Membros, com o estatuto de observadores sem direito a voto. Este estatuto não deverá prejudicar a possibilidade de esses representantes poderem presidir as reuniões do comité. É importante garantir que o comité de coordenação não possa tomar decisões que sejam obrigatórias para o coordenador.

(8) É igualmente necessário esclarecer que a atribuição de faixas horárias deve ser considerada como conferindo às transportadoras aéreas permissão de aceder às instalações do aeroporto para aterrar e descolar em datas e horários específicos, enquanto decorrer o prazo para o qual essa permissão foi concedida. Deverá ser analisada a necessidade de criar regras e procedimentos para a coordenação das faixas horárias dos aeroportos e dos corredores aéreos.

(9) No entanto, no interesse da estabilidade das operações, o sistema actual prevê a reatribuição de faixas horárias com precedências historicamente estabelecidas («direitos adquiridos») às transportadoras aéreas titulares. Para encorajar as operações regulares nos aeroportos coordenados, é necessário prever que os direitos adquiridos digam respeito a séries de faixas horárias. Ao mesmo tempo, os Estados-Membros, ao determinarem os parâmetros de capacidade, deverão poder ter em consideração os condicionalismos de carácter operacional e ambiental.

(10) As faixas horárias com precedência histórica deverão respeitar o cálculo de utilização, bem como as demais disposições pertinentes do Regulamento (CEE) n.º 95/93, para que as transportadoras aéreas possam continuar a exigir estas faixas para o equivalente período de programação seguinte. A situação dos direitos adquiridos no caso de explorações conjuntas, acordos de partilha de códigos ou de franquia, deve ser clarificada.

---

[1] JO C 270 E de 25.9.2001, p. 131 e JO C ...

[2] JO C 125 de 27.5.2002, p. 8.

[3] Parecer do Parlamento Europeu de 11 de Junho de 2002 (JO C 261 E de 30.10.2003, p. 116), posição comum do Conselho de 19 de Fevereiro de 2004 e posição do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

[4] JO L 14 de 22.1.1993, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1554/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 221 de 4.9.2003, p. 1).

(11) As operações regulares num determinado aeroporto devem ter prioridade, que deverá ser gerida de modo estrito, sem distinção entre serviços regulares e não regulares.

(12) A definição de novo operador deve reforçar a disponibilidade de serviços aéreos adequados às regiões e possibilitar o aumento da concorrência nas rotas intra-comunitárias.

(13) De maneira a melhor garantir que, nomeadamente, os países terceiros ofereçam um tratamento semelhante às transportadoras comunitárias, deve ser estabelecido um processo que permita à Comunidade tomar mais eficazmente medidas contra países terceiros que não confiram tratamento idêntico àquele que é conferido na Comunidade.

(14) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão do Conselho 1999/468/CE, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão [1].

(15) Nos aeroportos coordenados, o acesso de uma transportadora aérea apenas é possível se tiver sido atribuída uma faixa horária, pelo que deverão ser introduzidas medidas destinadas a assegurar a aplicação do presente regulamento, nomeadamente quando as transportadoras aéreas desrespeitem repetida e intencionalmente as normas de atribuição de faixas horárias.

(16) Deverá ser previsto um processo de recurso das decisões tomadas pelo coordenador.

(17) Para evitar dúvidas, deverá especificar-se que a aplicação do presente regulamento não prejudica as normas de concorrência do Tratado, nomeadamente os seus artigos 81.º e 82.º, e o Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas [2],

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

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

1. O n.º 1 do artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. O presente regulamento é aplicável aos aeroportos comunitários.».

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

a) As alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redacção:

«a) "Faixa horária": a autorização, dada por um coordenador, nos termos do presente regulamento, para utilizar toda a gama de infra-estruturas aeroportuárias necessárias para explorar um serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário específicos, para efeitos de descolagem ou aterragem nas condições atribuídas por um coordenador nos termos do presente regulamento;

b) "Novo operador":

i) 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 aceite, disponha no total de menos de cinco 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 comunitários 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 aceite, disponha de menos de cinco 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 detenha mais de 5 % do total de faixas horárias 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.»;

b) As alíneas f) e g) passam a ter a seguinte redacção:

«f) i) "transportadora aérea": uma empresa de transporte aéreo titular de uma licença de exploração válida ou 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 4.º, 8.º, 8.º-A e 10.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 e 14.º, a definição de transportadora aérea também incluirá todos os operadores de aeronaves civis,

[1] JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

[2] JO L 395 de 30.12.1989, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97 (JO L 180 de 9.7.1997, p. 1).

ii) "grupo de transportadoras aéreas": duas ou mais transportadoras aéreas que, entre si, realizem operações conjuntas, operações de franquia ou de partilha de códigos para efeitos de operação de um serviço aéreo específico;

g) "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;»;

c) São aditadas as seguintes alíneas:

«i) "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;

j) "Entidade gestora de um aeroporto": a entidade que, de modo exclusivo, ou a par de outras actividades, tem, 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 aeroporto ou no sistema de aeroportos em causa;

k) "Série de faixas horárias": pelo menos cinco faixas horárias que tenham sido pedidas para um período 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;

l) "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;

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 factores técnicos, operacionais e ambientais que afectam o desempenho da infra-estrutura aeroportuária e os seus vários subsistemas.».

3. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

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

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

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

b) O termo «aeroporto coordenado» no n.º 2 é substituído por «aeroportos com horários facilitados»;

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

«3. O Estado-Membro responsável deve garantir que a entidade gestora do aeroporto, ou qualquer outro organismo competente, efectue uma análise extensiva da capacidade nos aeroportos que não tenham sido designados ou nos aeroportos com horários facilitados, sempre que os Estados-Membros o considerem necessário, após 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

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, os novos operadores, tenham sérias dificuldades em garantir a possibilidade de aterragem e descolagem no aeroporto em causa.

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 as referidas limitações 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. A análise será actualizada caso tenha sido invocado o disposto no n.º 5, ou sempre que se registem alterações no aeroporto em causa com efeitos consideráveis na sua capacidade e utilização. 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.»;

d) O n.º 4 é substituído pelos seguintes números:

«4. Com base na referida análise, os Estados-Membros devem consultar a entidade gestora do aeroporto, as transportadoras aéreas que utilizam regularmente o aeroporto, 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.

5. 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.

6. Em derrogação do n.º 5, os Estados-Membros podem, em circunstâncias excepcionais, atribuir a designação de "coordenados" aos aeroportos afectados durante o período adequado.»;

e) O actual n.º 5 passa a ser o n.º 7 e o termo «aeroporto inteiramente coordenado» é substituído por «aeroporto coordenado».

4. O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redacção: «Facilitador de horários e coordenador»;

b) Os n.os 1 a 6 passam a ter a seguinte redacção:

«1. O Estado-Membro responsável 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.

2. 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 actue nos termos do presente regulamento e de forma independente, imparcial e não discriminatória;

b) A independência do coordenador num aeroporto coordenado separando o coordenador a nível funcional de qualquer parte interessada singular. O sistema de financiamento das actividades do coordenador será de molde a garantir o estatuto de independência do coordenador.

c) O coordenador desempenhe as suas funções de acordo com o presente regulamento e de forma imparcial, não discriminatória e transparente.

3. O facilitador de horários e o coordenador participarão nas conferências internacionais de programação de horários das transportadoras aéreas que sejam permitidas pela legislação comunitária.

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

5. 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.

6. 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.

O coordenador deve apresentar, a pedido, aos Estados-Membros em causa e à Comissão um relatório de actividade anual designadamente sobre a aplicação dos artigo 8.º-A e 14.º, bem como sobre quaisquer reclamações relativas à aplicação dos artigos 8.º e 10.º apresentadas ao comité de coordenação e sobre as iniciativas tomadas para a sua resolução.

7. Todos os facilitadores de horários e coordenadores cooperarão para detectarem eventuais incompatibilidades de horários.»;

c) O actual n.º 7 passa a ser o n.º 8 e a parte introdutória passa a ter a seguinte redacção:

«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:»;

d) O actual n.º 8 passa a ser o n.º 9 e a ter a seguinte redacção:

«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.»;

e) É aditado um novo número:

«10. Caso existam normas relevantes e geralmente aceites para 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.».

5. Os artigos 5.º a 9.º passam a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 5.º*

Comité de coordenação

1. Os Estados-Membros responsáveis devem assegurar que, nos aeroportos coordenados, seja 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.

As atribuições do comité de coordenação consistem em:

a) Fazer propostas ou aconselhar o coordenador e/ou o Estado-Membro relativamente:

— às possibilidades de aumentar a capacidade do aeroporto, determinada em conformidade com o artigo 3.º, ou de melhorar a sua utilização,

— aos parâmetros de coordenação a determinar de acordo com o artigo 6.º,

— aos métodos de fiscalização da utilização das faixas horárias atribuídas,

— a orientações 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 8.º,

— à melhoria das condições de tráfego existentes no aeroporto em questão,

— a sérias dificuldades enfrentadas pelos novos operadores, tal como previsto no n.º 9 do artigo 10.º,

— a todas as questões relativas à capacidade do aeroporto.

b) Servir de mediador entre todas as partes envolvidas no que respeita a reclamações relativas à atribuição de faixas horárias, nos termos do artigo 11.º

2. Os representantes do Estado-Membro e o coordenador serão convocados, na qualidade de observadores, para as reuniões do comité de coordenação.

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 comité de coordenação pode propor orientações locais, tal como previsto no n.º 5 do artigo 8.º A pedido do coordenador, o comité de coordenação discutirá as orientações 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.

Artigo 6.º

Parâmetros de coordenação

1. Num aeroporto coordenado, o Estado-Membro responsável deve assegurar a definição dos parâmetros para a atribuição de faixas horárias, duas vezes por ano, tendo em conta todos os condicionalismos relevantes de carácter técnico, operacional e ambiental, bem como as eventuais alterações dos mesmos.

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.

Os parâmetros serão fornecidos em devido tempo ao coordenador do aeroporto, antes da atribuição inicial de faixas horárias, para as conferências de programação de horários.

2. Para efeitos do exercício referido no n.º 1, sempre que tal não seja determinado 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.

3. A determinação 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 atribuição das faixas horárias. Todos os documentos pertinentes serão colocados à disposição das partes interessadas que o solicitarem.

Artigo 7.º

Informações a fornecer ao facilitador de horários e ao coordenador

1. As transportadoras aéreas que operam ou pretendem operar 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. 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 na alínea b) do artigo 2.º

Relativamente a todos os demais aeroportos sem designação especial, a entidade gestora do aeroporto fornecerá ao coordenador todas as informações que possuir sobre os serviços programados das transportadoras aéreas sempre que este as solicite.

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 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.

Artigo 8.º

Procedimento de atribuição de faixas horárias

1. As séries de faixas horárias são atribuídas a partir da reserva 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 à reserva nos termos do artigo 10.º

2. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 8.º-A, e 9.º, no n.º 1 do artigo 10.º e no artigo 14.º, o n.º 1 do presente artigo não será aplicável quando se verificarem as seguintes circunstâncias:

— uma transportadora aérea utilizou uma série de faixas horárias para a exploração de serviços aéreos regulares e de serviços aéreos não regulares programados, e

— essa 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 % do tempo durante o período para o qual as faixas lhe 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

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 10.º, 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.

4. A reprogramação da série de faixas horárias antes da atribuição das faixas ainda disponíveis na reserva referida no artigo 10.º a outras transportadoras aéreas candidatas apenas será aceite por motivos operacionais 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.

5. O coordenador terá igualmente em conta as demais regras e directrizes estabelecidas pelo sector dos transportes aéreos 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 e tenham por objectivo aumentar a eficiência da utilização da capacidade aeroportuária. Os Estados-Membros devem comunicar essas regras à Comissão das Comunidades Europeias.

6. 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.

7. 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 na reserva referida no artigo 10.º depois de concluída a distribuição pelas transportadoras candidatas, bem como as faixas horárias recentemente disponibilizadas.

Artigo 8.º-A

Mobilidade das faixas horárias

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

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.

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 e ambiental;

b) Os limites impostos em conformidade com o artigo 9.º são respeitados;

c) A transferência de faixas horárias não é abrangida pelo âmbito de aplicação do n.º 4.

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

b) As faixas horárias atribuídas a um novo operador, na acepção das subalíneas ii) e iii) da alínea b) do artigo 2.º do presente artigo, não podem ser transferidas para outra ligação, como previsto na alínea a) do n.º 1, 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.

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

Artigo 8.º-B

Exclusão dos pedidos de indemnização

O direito a uma série de faixas horárias, referido no n.º 2 do artigo 8.º, não confere o direito a nenhum pedido de indemnização relativo a uma limitação, restrição ou eliminação desse direito imposta pelo direito comunitário, nomeadamente em virtude da aplicação das disposições do Tratado sobre transporte aéreo. O presente regulamento não prejudica a faculdade de as autoridades públicas exigirem 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 do Tratado CE ou do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas (*). Estas transferências só podem ser realizadas a título gratuito.

Artigo 9.º

Obrigações de serviço público

1. Caso tenham sido impostas obrigações de serviço público numa rota, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, os Estados-Membros podem reservar, num aeroporto coordenado, as faixas horárias necessárias para as operações previstas nessa rota. No caso de as faixas horárias reservadas para as rotas em questão não serem utilizadas, essas faixas serão postas à disposição de outra transportadora aérea interessada em explorar as rotas de acordo com as obrigações de serviço público nos termos do n.º 2. Se nenhuma outra transportadora estiver interessada em explorar as rotas e o Estado-Membro em causa não lançar um concurso público nos termos do n.º 1, alínea d) do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, as faixas ficarão reservadas para outra rota sujeita a obrigações de serviço público ou serão devolvidas à reserva.

2. Se mais do que uma transportadora aérea comunitária estiver interessada em explorar uma rota 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, aplicar-se-á o procedimento de concurso previsto nas alíneas d) a g) do n.º 1 do artigo 4.º e no n.º 1, alínea i), do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92.

(*) JO L 395 de 30.12.1989, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 1310/97 (JO L 180 de 9.7.1997, p. 1).».

6. O artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 10.º*

Reserva de faixas horárias

1. O coordenador constituirá uma reserva 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 do artigo 3.º, será colocada 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.

3. 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.

4. Se não puder ser demonstrada a utilização em 80 % da série de faixas, 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:

   — à imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa,

   — ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo,

   — a sérias perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos comunitários que tenham sido afectadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente;

b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática e/ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea;

c) Dificuldades financeiras graves da transportadora aérea comunitária 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 n.º 5 do artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2407/92;

d) Acções 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.

5. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão examinará a aplicação do n.º 4 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 do artigo 13.º

6. Sem prejuízo do n.º 2 do artigo 8.º do presente regulamento e do n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 2408/92, as faixas horárias colocadas 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 %. 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 ou das subalíneas i) e iii) da alínea b) do artigo 2.º

7. 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 período de programação.

8. 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 manter a precedência histórica referida no n.º 2 do artigo 8.º

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, 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 dessas operações antes do seu início.

9. 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.».

7. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 11.º*

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 do artigo 7.º, dos artigos 8.º, 8.º-A e 10.º e dos n.ºs 1 a 4 e 6 do artigo 14.º, 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.».

8. O título e o n.º 1 do artigo 12.º passam a ter a seguinte redacção:

«**Relações com países terceiros**

1. Sempre que se verifique que, no que se refere à utilização das faixas horárias nos seus aeroportos, um país terceiro:

a) Não concede às transportadoras aéreas comunitárias tratamento comparável ao concedido pelo presente regulamento às transportadoras aéreas desse mesmo país; ou

b) Não confere "de facto" às transportadoras aéreas comunitárias o mesmo tratamento que confere às transportadoras aéreas nacionais; ou

c) Confere a transportadoras aéreas de países terceiros tratamento mais favorável que o concedido às transportadoras aéreas comunitárias,

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.».

9. Os artigos 13.º e 14.º passam a ter a seguinte redacção:

«*Artigo 13.º*

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.

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

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

4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 14.º

Execução

1. 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.

2. Se em 31 de Janeiro ou 31 de Agosto a empresa 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 a série de faixas horárias provisoriamente atribuídas à transportadora aérea durante o período de estabelecimento e colocá-las-á na reserva, respectivamente, para a época do Verão ou do Inverno seguintes.

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 c), do artigo 8.º-A e não as tiver utilizado como previsto.

4. As transportadoras aéreas que repetida 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 o estatuto referido no n.º 2 do artigo 8.º Após ter ouvido a transportadora aérea em causa e lhe ter enviado um único aviso, o coordenador pode decidir retirar, até ao termo do período de programação, as séries de faixas horárias em questão desta transportadora e colocá-las na reserva.

5. Os Estados-Membros devem garantir a existência de sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas ou de medidas equivalentes para os casos de exploração repetida e intencional de serviços aéreos 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.

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

b) Sem prejuízo do n.º 4 do artigo 10.º, se após um certo tempo correspondente a 20 % do período da 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 para o resto do período de programação.

(*) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.».

10. É aditado o seguinte artigo:

«*Artigo 14.º-A*

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 anos após a sua entrada em vigor. Este relatório deverá abranger, nomeadamente, a aplicação dos artigos 8.º, 8.º-A e 10.º

2. Os Estados-Membros e a Comissão colaborarão em matéria de aplicação do presente regulamento, nomeadamente no que respeita à recolha de informações para o relatório referido no n.º 1.».

Artigo 2.º

1. O presente regulamento entra em vigor três meses após a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O n.º 2 do artigo 11.º e o n.º 5 do artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 são aplicáveis a partir de . . . (*).

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

Feito em . . .

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

(*) Quinze meses após a data de publicação do presente regulamento.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 20 de Junho de 2001, a Comissão aprovou uma proposta relativa ao regulamento que altera 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.

2. O Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura na sessão plenária de 10-13 de Junho de 2002, enquanto o parecer do Comité Económico e Social foi aprovado em 20 de Março de 2002. O Comité das Regiões informou o Conselho de que não tenciona emitir parecer sobre este *dossier*.

3. A Comissão aprovou uma proposta alterada em 7 de Novembro de 2002.

4. Em 19 de Fevereiro de 2004 o Conselho aprovou a sua posição comum nos termos do artigo 251.º do Tratado.

II. OBJECTIVO

A proposta da Comissão tinha em vista melhorar, em termos de clareza e transparência, a actual regulamentação em matéria de faixas horárias. Prestou-se especial atenção ao reforço do estatuto independente do coordenador, e à garantia de que o comité de coordenação não esteja sujeito a influências indevidas. Previu-se a possibilidade de impor sanções e clarificou-se a divisão de tarefas entre o coordenador, o comité de coordenação e os Estados-Membros, a fim de assegurar o tratamento correcto das queixas.

A proposta tinha também em vista outros aperfeiçoamentos e alterações das regras existentes que incluíam a possibilidade de reprogramar as faixas horárias, a proibição explícita de comercialização de faixas horárias e em relação às trocas de faixas horárias, o requisito de as faixas horárias trocadas serem utilizadas. A Comissão considerou que o efeito destas alterações, no seu conjunto, será em termos gerais neutro no que se refere aos conflitos de interesses entre transportadoras aéreas titulares e novos operadores e à capacidade de estes obterem e manterem faixas horárias.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

1. Alterações essenciais

O Conselho aceitou o objectivo de base da Comissão de melhorar o funcionamento técnico do sistema de atribuição de faixas horárias. A este respeito, a posição comum, nomeadamente:

— inclui alterações e aditamentos importantes às definições, tendo em vista elucidar os termos utilizados no regulamento,

— prevê um reforço do estatuto de independência do coordenador de faixas horárias e do comité de coordenação,

— prevê sanções para os casos de utilização abusiva de faixas horárias.

Relativamente a aspectos da proposta da Comissão que podem afectar os mecanismos de acesso ao mercado, o Conselho aceitou algumas das alterações propostas pela Comissão. Foi aceite o alargamento da definição de «novo operador», bem como uma disposição que dá uma maior prioridade aos novos operadores na atribuição de faixas horárias a partir da «reserva horária». No entanto, outras disposições propostas pela Comissão, nomeadamente sobre as trocas de faixas horárias e a proibição da comercialização, não foram aceites pelo Conselho. Ao não incorporar essas disposições, a primeira preocupação do Conselho foi de que a questão do acesso ao mercado no seu todo fosse considerada no contexto mais vasto duma revisão mais profunda das regras em matéria de atribuição de faixas horárias, que poderá ser assunto para uma futura proposta independente da Comissão.

2. Análise do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura

O Conselho comungou em grande parte das preocupações subjacentes ao parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura. Ao todo, foram aceites na íntegra, parcialmente ou em espírito, 32 das 52 alterações propostas pelo Parlamento. Essas alterações são as seguintes: 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 e 52.