REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2021/1889 DA COMISSÃO

de 23 de julho de 2021

que altera o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho no que respeita à prorrogação das medidas para a isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias devido à crise da COVID-19

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta 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 ([1]), nomeadamente o artigo 10.º-A, n.º 5,

Considerando o seguinte:

(1) A crise da COVID-19 continua a provocar uma quebra acentuada do tráfego aéreo em resultado de uma redução significativa da procura do tráfego aéreo e das medidas diretas adotadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros com vista à contenção da propagação da COVID-19. Segundo a Eurocontrol, no primeiro semestre de 2021, o tráfego aéreo no espaço aéreo do EEE manteve-se estável e representou aproximadamente 38% do tráfego aéreo no período correspondente de 2019, verificando-se uma tendência crescente. Segundo a previsão da Eurocontrol, o nível médio anual de tráfego aéreo deverá atingir os 50% e os 72% em 2021 e 2022, respetivamente, com base no cenário de previsão mais realista.

(2) Essas circunstâncias estão fora do controlo das transportadoras aéreas e a consequente anulação voluntária ou obrigatória de serviços aéreos pelas transportadoras aéreas tendo em conta a evolução da procura é uma resposta necessária ou legítima às mesmas.

(3) Nos termos do artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, em conjugação com o artigo 10.º, n.º 2, uma transportadora aérea deve utilizar pelo menos 80% de uma série de faixas horárias que lhe tenha sido atribuída ou perde precedência histórica dessas faixas horárias (conhecida como regra de perda de direitos em caso de não utilização). Tendo em conta a crise da COVID-19 e, de modo a proteger a saúde financeira das transportadoras aéreas e evitar o impacto ambiental negativo de voos sem passageiros ou quase sem passageiros, operados apenas com o objetivo de manter as faixas horárias nos aeroportos, a regra de perda de direitos em caso de não utilização foi suspensa no período compreendido entre 1 de março de 2020 e 28 de março de 2021.

(4) Em 16 de fevereiro de 2021, e dado o impacto contínuo da crise da COVID-19 no tráfego aéreo, a União alterou o Regulamento (CEE) n.º 95/93 para conceder às companhias aéreas mais isenções da regra de perda de direitos em caso de não utilização durante o período de programação de horários de verão de 2021, ao suspender a regra durante um novo período compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021.

(5) Nos termos do artigo 10.º-A, n.º 5, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados para alterar o período de suspensão da regra de perda de direitos em caso de não utilização estabelecida no artigo 10.º-A, n.º 3.

(6) Além disso, nos termos do artigo 10.º-A, n.º 5, do Regulamento (CEE) n.º 95/93, a Comissão fica habilitada a adotar, sempre que estritamente necessário para fazer face à evolução do impacto da crise da COVID-19 nos níveis de tráfego aéreo, atos delegados no que diz respeito à alteração da taxa de utilização das faixas horárias num intervalo entre 30% e 70%.

(7) Apesar de um aumento gradual, os níveis de tráfego aéreo no primeiro semestre de 2021 continuam baixos em comparação com o período homólogo de 2019, mantendo-se, em média, no valor aproximado de 38% do tráfego aéreo no período correspondente de 2019. Embora reconhecendo as dificuldades em prever com precisão a trajetória de recuperação dos níveis de tráfego aéreo, é plausível que a situação se mantenha num futuro próximo, com uma redução consistente do fosso entre o tráfego aéreo de 2021 quando comparado com 2019. Com base na previsão de 21 de maio de 2021 da Eurocontrol que abrange um período de quatro anos, no cenário mais provável, onde se presume que a vacinação alcance a eficácia em 2022, os níveis de tráfego anuais representariam, em 2021 e 2022, respetivamente, uma média anual de 50% a 72% dos níveis correspondentes em 2019. Com base nas previsões mensais da Eurocontrol para o ano de 2021 e a média anual da Eurocontrol para o ano de 2022, o tráfego aéreo durante o período de programação de horários de inverno de 2021/2022 deverá representar 70% dos níveis de 2019.

([1]) JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

(8) Os dados compilados da Organização Mundial da Saúde e do Centro Europeu de Controlo de Doenças demonstram que a redução persistente do tráfego aéreo é resultado do impacto da crise da COVID-19. Os dados disponíveis revelam uma correlação entre a evolução do número de casos e as respostas dos Estados-Membros e dos países terceiros a esses números, que implicam a adoção de medidas que prejudicam o transporte aéreo e resultam numa quebra do tráfego aéreo. Essas medidas, que podem ser aplicadas ou revogadas a muito curto prazo, contribuem para um clima de incerteza e afetam negativamente a confiança dos consumidores e os comportamentos em matéria de reservas.

(9) Devido à evolução do número de casos de COVID-19 e à possível propagação de novas variantes, é razoável que exista um número significativo de anulações em consequência da crise da COVID-19 no próximo período de programação de horários de inverno, que decorre no período compreendido entre 31 de outubro de 2021 e 26 de março de 2022, se as companhias aéreas forem obrigadas a efetuar a manutenção das carteiras de faixas horárias de 2019, de acordo com o artigo 8.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93.

(10) Como tal, é necessário prorrogar o período estabelecido no artigo 10.º-A, n.º 3, do Regulamento (CEE) n.º 95/93 no período compreendido entre 31 de outubro de 2021 e 26 de março de 2022.

(11) A procura de transporte aéreo durante o período de programação de horários de inverno no período compreendido entre 31 de outubro de 2021 e 26 de março de 2022 pode continuar baixa apesar dos progressos alcançados pelas campanhas de vacinação, do reforço da segurança do transporte aéreo e do levantamento das medidas aplicadas pelos países que prejudicam o transporte aéreo. Uma procura persistentemente baixa durante o período de programação de horários de inverno pode constituir um indício de mudanças estruturais a longo prazo no mercado e no comportamento dos consumidores. Por conseguinte, a taxa de utilização das faixas horárias deve, por um lado, evitar consequências negativas indesejadas para a situação financeira das companhias aéreas e um impacto ambiental negativo de voos sem passageiros ou quase sem passageiros, operados apenas com o objetivo de manter os direitos adquiridos das faixas horárias e, por outro lado, incentivar as companhias aéreas a utilizar eficientemente a capacidade aeroportuária ou libertar as faixas horárias para a reserva para ser aproveitadas por outros utilizadores, de modo a assegurar a utilização eficiente da capacidade aeroportuária.

(12) Além disso, a taxa de utilização das faixas horárias deve ainda assegurar uma quantidade mínima de serviços para reforçar a confiança dos passageiros, a utilização eficiente da capacidade aeroportuária no período de programação de horários de inverno de 2021/2022 e a conetividade fiável.

(13) A taxa de utilização das faixas horárias deve ainda ter em conta as mudanças estruturais a mais longo prazo no mercado e no comportamento dos consumidores, de modo a permitir que o mercado se adapte gradualmente às mudanças na procura e liberte a capacidade aeroportuária para o período de programação de horários de inverno de 2022/2023. Sobretudo porque algumas companhias aéreas utilizaram as faixas horárias *ad hoc* durante o ano de 2020 e o início de 2021 sem obterem faixas horárias adquiridas.

(14) Por conseguinte, a taxa de utilização das faixas horárias para o período de programação de horários de inverno de 2021/2022 deve ser fixada em 50%.

(15) Embora, de uma forma geral, se assuma que as transportadoras aéreas retomarão os voos assim que a procura regressar, um limiar de utilização inferior cria o risco que algumas transportadoras possam limitar as operações em alguns aeroportos ao mínimo necessário apenas para manter os direitos adquiridos sobre estas faixas horárias, prejudicando assim os concorrentes, os operadores aeroportuários e os consumidores. A possível libertação de alguma capacidade aeroportuária devido a esta nova taxa de utilização não é suscetível de causar uma perturbação grave das operações e das redes das companhias aéreas, como seria o caso de uma taxa de utilização superior.

(16) Para efeitos de segurança jurídica, em especial para os coordenadores de faixas horárias e os operadores aéreos, o presente regulamento deverá entrar em vigor com caráter de urgência no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

No artigo 10.º-A do Regulamento (CEE) n.º 95/93, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Relativamente às faixas horárias que não tenham sido colocadas à disposição do coordenador para reatribuição nos termos do artigo 10.º, n.º 2, alínea a), durante o período compreendido entre 28 de março de 2021 e 26 de março de 2022, 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, tal como autorizado pelo coordenador, durante pelo menos 50% do período de programação de horários compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021 e 50% do período de programação de horários compreendido entre 31 de outubro de 2021 e 26 de março de 2022, a transportadora aérea tem direito à mesma série de faixas horárias para o período de programação de horários equivalente seguinte.

Para o período referido no primeiro parágrafo do presente número, o valor percentual referido no artigo 10.º, n.º 4, e no artigo 14.º, n.º 6, alínea a), corresponde a 50% para o período de programação de horários compreendido entre 28 de março de 2021 e 30 de outubro de 2021 e a 50% para o período de programação de horários compreendido entre 31 de outubro de 2021 e 26 de março de 2022.»

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 23 de julho de 2021.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN