



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 6 de maio de 2020
(OR. en)

Dossiê interinstitucional:
2020/0069(COD)

7576/1/20
REV 1 (bg,cs,da,de,el,es,et,fi,fr,ga,hr,hu,it,lt,
lv,mt,nl,pl,pt,ro,sk,sl,sv)

AVIATION 52
CODEC 307

NOTA DE ENVIO

n.º doc. Com.:	COM(2020) 178 final/2
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, no contexto da pandemia de COVID-19

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2020) 178 final/2.

Anexo: COM(2020) 178 final/2



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 5.5.2020
COM(2020) 178 final/2

2020/0069 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects COM(2020) 178 final of 29.04.2020.

Concerns all language versions except the original version (English).

Withdrawal of the marking.

The text shall read as follows :

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho,
relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, no contexto
da pandemia de COVID-19**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

Devido a uma queda acentuada da procura e a medidas de intervenção pública que se destinam a conter a sua propagação, a pandemia de COVID-19 está a originar uma importante recessão económica. Os seus graves impactos negativos fazem sentir-se na União Europeia e a nível mundial. A gravidade das consequências dependerá não só da duração da pandemia de COVID-19 como também das medidas de emergência e de recuperação, adotadas a nível europeu e nacional. Mais especificamente, a pandemia está a ter um impacto sem precedentes no setor da aviação. A crise de liquidez neste setor poderá levar a insolvências dentro de alguns meses, se não for encontrada uma solução.

Trata-se de um setor que se reveste de uma importância estratégica para a União Europeia, dando um contributo vital para a economia e o emprego da UE no seu conjunto. Em 2016, por exemplo, o número de postos de trabalho neste setor elevava-se a 9,4 milhões na UE, tendo o mesmo contribuído com mais de 624 mil milhões de EUR para o PIB da UE. Por outro lado, a aviação é também importante para o êxito das PME e do turismo¹ Cada euro despendido no setor da aviação gera 3 EUR para a economia global; por cada novo posto de trabalho no setor da aviação são criados três novos postos de trabalho noutros setores².

Dado o importante contributo do setor da aviação para o crescimento económico e o emprego, o impacto da pandemia de COVID-19 neste setor é suscetível de ter consequências mais vastas para a economia da UE, bem como para a conectividade, o comércio, a acessibilidade dos preços e as possibilidades de viajar, cujos efeitos se farão sentir ao longo de um vasto período de tempo.

A redução da procura, o encerramento das fronteiras e as restrições temporárias às ligações aéreas no interior da UE e entre a UE e os principais mercados internacionais significam que as viagens aéreas de passageiros irão provavelmente continuar a diminuir de forma significativa. No início de abril deste ano, foram realizados menos 90 % de voos em toda a rede europeia, em comparação com o mesmo período em 2019³. Em março, apenas no que respeita aos voos intra-UE, verificaram-se 4,5 mais milhões de anulações de voos do que novas reservas⁴. Para todo o ano de 2020 prevê-se que a procura por parte dos passageiros seja entre 35 e 46 % inferior ao nível de 2019⁵.

Para atenuar o impacto desta pandemia, impõe-se uma resposta política ambiciosa e concertada. Dada a preponderância do contributo do setor da aviação para o desempenho global da economia da UE, bem como da sua presença mundial, é crucial que a UE tome medidas para o apoiar. O objetivo do presente regulamento consiste em alterar provisoriamente uma série de disposições da legislação vigente no domínio da aviação, a fim de permitir à Comissão e às autoridades nacionais responder mais facilmente a várias consequências negativas da pandemia de COVID-19 e atenuar os impactos desta última no setor da aviação durante a crise. Essas medidas temporárias incluem: (1) a alteração das regras em matéria de licenciamento das transportadoras aéreas em caso de problemas financeiros

¹ Fonte: ATAG – Aviation benefits beyond borders 2018 [Aviação: Benefícios transfronteiras 2018]

² Fonte: ACI

³ Fonte: Eurocontrol

⁴ Fonte: Sistemas Globais de Distribuição

⁵ Fonte: ACI/IATA

originados pela pandemia de COVID-19, (2) a simplificação dos procedimentos aplicáveis à imposição de restrições aos direitos de tráfego, (3) uma adjudicação mais eficiente dos contratos de assistência em escala e (4) a prorrogação dos contratos de assistência em escala até 31 de dezembro de 2021.

1.1. Alteração das regras de licenciamento das transportadoras aéreas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008⁶

Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, os Estados-Membros devem suspender ou revogar a licença de exploração de qualquer transportadora aérea que não possa satisfazer as suas obrigações financeiras efetivas ou potenciais por um período de 12 meses. Em alternativa, as autoridades poderão conceder uma licença temporária às companhias aéreas que se encontrem nessa situação. O objetivo da licença temporária é permitir à companhia aérea reestruturar e prosseguir a sua atividade, desde que a segurança não seja comprometida. Contudo, a experiência demonstrou que envia também um sinal muito negativo ao mercado sobre a capacidade da companhia aérea para sobreviver, o que, por sua vez, agrava os seus problemas financeiros, nomeadamente em termos de *cash flow*. É provável que muitas companhias aéreas, financeiramente saudáveis antes da crise, se venham a encontrar numa situação em que os seus problemas de liquidez levem à suspensão ou à revogação da sua licença de exploração, ou à substituição desta por uma licença temporária. No contexto da atual crise, tal pode criar um ónus administrativo desnecessário sem que tal aduza benefícios claros em termos económicos ou de segurança.

Propõe-se, por conseguinte, suspender temporariamente esta obrigação formal para os Estados-Membros, desde que a segurança não se encontre comprometida, sem prejuízo da sua obrigação de monitorizar a capacidade financeira das suas transportadoras para proteger os passageiros contra riscos de segurança indevidos e de fornecer informações relevantes às autoridades competentes em matéria de segurança.

1.2. Alteração das regras relativas a medidas de emergência ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1008/2008

Nos termos do artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, um Estado-Membro pode recusar, limitar ou impor condições ao exercício dos direitos de tráfego para fazer face a problemas imprevistos de curta duração, resultantes de circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis. A fim de assegurar que as medidas em questão respeitam os princípios da proporcionalidade e da transparência e se baseiam em critérios objetivos e não discriminatórios, as mesmas devem ser notificadas sem demora injustificada à Comissão e aos restantes Estados-Membros. Ademais, se os problemas que tiverem suscitado a adoção das medidas em questão continuarem a verificar-se durante um período superior a 14 dias, o Estado-Membro em causa comunicará esse facto à Comissão e aos restantes Estados-Membros, podendo, com o acordo da Comissão, prorrogar a aplicação das medidas por novos períodos não superiores a 14 dias.

O acordo da Comissão para o segundo período de 14 dias e, em princípio, para cada período subsequente de 14 dias, será concedido por decisão da mesma. A experiência já está a mostrar que esta disposição, concebida para dar resposta a situações de curta duração, não se coaduna

⁶ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (reformulação), JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

com a pandemia de COVID-19, que presumivelmente se irá arrastar ao longo de vários meses, representando um encargo administrativo desnecessário para a Comissão e os Estados-Membros Manifestamente, o artigo 21.º, aplicável a «problemas de curta duração», não se coaduna com a atual crise.

Por conseguinte, é necessária uma derrogação temporária aos requisitos processuais do artigo 21.º. A derrogação clarifica que um Estado-Membro pode manter temporariamente, durante um período superior a 14 dias, uma medida de emergência justificada e proporcionada, mas limitada à duração dos riscos de saúde pública claramente associados à pandemia de COVID-19. A pedido de qualquer um dos Estados-Membros implicados ou por sua própria iniciativa, a Comissão poderá suspender a aplicação das medidas, caso estas não satisfaçam as condições estipuladas no artigo 21.º, n.º 1, ou, de qualquer outra forma, contrariem o direito da União. Para o efeito, os Estados-Membros são obrigados a informar a Comissão de quaisquer alterações da duração ou do âmbito das medidas de emergência que tiverem adotado.

1.3. Prorrogação do período durante o qual os fornecedores de serviços de assistência em escala podem operar nos aeroportos da União ao abrigo da Diretiva 96/67/CE⁷

Para fazer face a esta súbita quebra de atividade numa escala sem precedentes e para ajudar as empresas de assistência em escala a aceder aos recursos necessários para cobrir os seus custos fixos a curto prazo, que, desde março de 2020, têm sido consideravelmente superiores às suas receitas, alguns Estados-Membros garantem os empréstimos solicitados por estas empresas aos organismos bancários, a fim de lhes permitir restabelecer uma base mínima de liquidez.

No entanto, as garantias de empréstimos bancários concedidos às empresas implicam a apreciação de uma série de critérios destinados a avaliar a sustentabilidade da empresa que solicita o empréstimo. Todavia, algumas das empresas ativas no mercado da assistência em escala, ou parte das suas atividades, encontram-se sujeitas a um regime de exploração que não oferece uma garantia de sustentabilidade, uma vez que são selecionadas por um período máximo de sete anos em aplicação do artigo 11.º, n.º 1, alínea d), da Diretiva 96/67/CE.

As falências seriam prejudiciais para todo o setor (aeroportos e companhias aéreas), na medida em que restringiriam a concorrência a curto e a médio prazo e conduziriam a uma perturbação dos serviços de assistência em escala, o que poderia também afetar a recuperação. Por conseguinte, a fim de garantir a necessária segurança aos credores dos prestadores de assistência em escala, para que possam conceder os empréstimos que permitem evitar eventuais falências, o regulamento proposto prevê que, em derrogação do artigo 11.º, n.º 1, alínea d), da Diretiva 96/67/CE, os contratos dos fornecedores selecionados com base no procedimento previsto no artigo 11.º, n.º 1, da Diretiva 96/67/CE, que expirem entre a data de entrada em vigor do presente regulamento e 31 de dezembro de 2020, possam ser prorrogados até 31 de dezembro de 2021. Esta prorrogação deverá proporcionar a segurança suficiente aos credores dos prestadores de assistência em escala. Além disso, em resultado da crise, os serviços de assistência em escala podem já não ser rentáveis e alguns organismos de gestão

⁷ Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade, JO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

poderão necessitar de contratar esses serviços. É necessário recordar que, nessas circunstâncias, é aplicável a Diretiva 2014/25/UE⁸.

1.4. Introdução de um procedimento de urgência para a seleção dos prestadores de serviços de assistência em escala durante a crise de COVID 19.

O artigo 11.º, n.º 1, alínea e), da Diretiva 96/67/CE, estabelece que, sempre que um prestador de serviços de assistência em escala cessar a sua atividade antes do final do período para que foi selecionado mediante o processo de seleção em conformidade com o mesmo artigo, será substituído com base no processo estipulado no artigo 11.º, n.º 1.

Em circunstâncias como a pandemia de COVID-19, é possível que um dos prestadores de serviços se encontre em situação de falência nos aeroportos em que o número de prestadores de serviços de assistência em escala for limitado em aplicação do artigo 6.º, n.º 2, e do artigo 9.º, da Diretiva 96/67/CE, sendo necessário substituir rapidamente esse prestador de serviços em situação de insolvência. O artigo 11.º, n.º 2, prevê que a própria entidade gestora do aeroporto possa prestar serviços de assistência em escala sem estar sujeita ao processo de seleção previsto. No entanto, tal pode abranger apenas o período de tempo necessário para a organização de um novo processo de seleção, sendo pouco provável que os aeroportos que não prestam serviços de assistência em escala estejam aptos a fazê-lo rapidamente. A mesma limitação aplica-se às companhias aéreas que praticam a auto-assistência, que não têm uma presença significativa no aeroporto em causa.

Por conseguinte, em derrogação da Diretiva 96/67/CE, se no contexto da pandemia de COVID-19, por razões diretamente imputáveis ao impacto da mesma, um ou vários prestadores de serviços de assistência em escala falirem num aeroporto, as disposições temporárias propostas permitirão à entidade gestora de um aeroporto escolher diretamente um prestador de serviços de assistência em escala sem ter de organizar um processo de seleção em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, por um período máximo de seis meses.

As alterações preveem igualmente a possibilidade de a Comissão prolongar os períodos relevantes afetados por um ato delegado, suscetível de ser adotado no âmbito de um procedimento de urgência.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

2.1. Base jurídica

A presente iniciativa baseia-se no artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Esta disposição permite a adoção de todas as disposições adequadas em matéria de transportes aéreos e já foi utilizada como fundamento para a adoção do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e da Diretiva 96/67/CE.

2.2. Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

Os objetivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelos motivos a seguir indicados. Se estiverem preenchidas as condições estipuladas no artigo

⁸ Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE, JO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

9.º, n.º 1, segunda frase, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o mesmo regulamento não permite que os Estados-Membros mantenham a licença de exploração, sem suspensão, revogação ou emissão de licenças temporárias. Tal aplica-se independentemente de contextos como a pandemia de COVID-19 e mesmo nos casos em que os problemas de liquidez são de natureza meramente temporária. No que se refere às restrições de tráfego, o regulamento permite medidas com uma duração superior a 14 dias apenas mediante uma autorização da Comissão para cada período relevante. A Diretiva 96/67/CE não permite a substituição dos prestadores de serviços de assistência em escala em situação de falência ao abrigo de um procedimento de urgência ou a prorrogação do período durante o qual os prestadores de serviços de assistência em escala podem exercer a sua atividade. Estes objetivos só podem ser alcançados através da introdução no Regulamento (CE) n.º 1008/2008 de novas disposições temporárias que prevejam uma derrogação ao artigo 11.º da Diretiva 96/67/CE.

2.3. Proporcionalidade

A proposta não excede o necessário para atingir o objetivo de atenuar o impacto do atual surto de COVID-19 para efeitos do funcionamento do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e da Diretiva n.º 96/67. Por conseguinte, a medida proposta é proporcionada, nomeadamente no que se refere à duração limitada das medidas temporárias propostas.

2.4. Escolha do instrumento

Para cumprir o seu objetivo, o instrumento jurídico deve ter aplicação direta e geral. O instrumento jurídico adequado é, consequentemente, um regulamento.

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

3.1. Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente

Trata-se de uma medida urgente, desencadeada pela propagação da pandemia de COVID-19.

3.2. Consultas das partes interessadas

Dada a urgência da questão, não foi realizada uma consulta formal às partes interessadas. No entanto, tanto as autoridades dos Estados-Membros como as partes interessadas instaram a Comissão a adotar uma proposta com vista à adoção de medidas adequadas no contexto do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 e à prestação de serviços de assistência em escala nos aeroportos da União na aceção da Diretiva 93/67/CE.

3.3. Obtenção e utilização de competências especializadas

Tal como explicitado, não foi possível proceder a uma recolha adequada de conhecimentos, devido à urgência da situação. No entanto, a Comissão baseou-se na experiência adquirida graças aos seus contactos com os Estados-Membros e com as partes interessadas do setor da aviação, que também incluiu a consulta de peritos.

3.4. Avaliação de impacto

Dada a urgência da situação, não foi realizada uma avaliação de impacto.

3.5. Direitos fundamentais

Não aplicável.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

5.1. Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações

A medida não inclui qualquer mecanismo específico de monitorização ou comunicação de informações, mas a Comissão deve ser obrigada a seguir o desenvolvimento da pandemia de COVID-19 e o seu impacto no transporte aéreo e, se necessário, estar habilitada a adotar um ato delegado que prorogue os períodos abrangidos pela medida.

5.2. Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta

A proposta é composta por quatro elementos:

- (1) Pelo aditamento dos novos n.ºs 1-A, 1-B e 1-C no artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, um Estado-Membro poderá, relativamente a uma avaliação realizada no período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, não suspender ou revogar uma licença de exploração a uma transportadora aérea, ainda que se deixe de considerar que uma transportadora aérea comunitária está apta a cumprir as suas obrigações efetivas e potenciais por um período de 12 meses, desde que a segurança não se encontre em risco e que exista uma perspetiva realista de uma recuperação financeira satisfatória no prazo de 12 meses. Se tal for devidamente justificado, a Comissão poderá prorrogar esse prazo mediante um ato delegado, que poderá ser adotado no âmbito de um procedimento de urgência.
- (2) Pelo aditamento de um novo artigo 21.º-A no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, os Estados-Membros poderão, em condições específicas, recusar, limitar ou impor condições ao exercício dos direitos de tráfego, se tal for necessário para conter a pandemia de COVID-19 durante o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020. Se tal for devidamente justificado, a Comissão poderá prorrogar esse prazo mediante um ato delegado, que poderá ser adotado no âmbito de um procedimento de urgência.
- (3) O novo artigo 24.º-A, que constitui um novo capítulo IV-A no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, permite que as entidades gestoras dos aeroportos prorroguem os contratos dos prestadores de serviços de assistência em escala até 31 de dezembro de 2021, em derrogação da Diretiva 96/67/CE. Permite igualmente à entidade gestora do aeroporto escolher diretamente um prestador de serviços de assistência em escala por um período máximo de seis meses. Se tal for devidamente justificado, a Comissão poderá prorrogar esse prazo mediante um ato delegado, que poderá ser adotado no âmbito de um procedimento de urgência. Esta alteração do âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 reflete-se na alteração do artigo 1.º, n.º 1.

- (4) O novo artigo 25.º-A e o novo artigo 25.º-B do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 estabelecem o procedimento para a adoção dos atos delegados referidos nos novos artigos propostos para o Regulamento (CE) n.º 1008/2008: artigo 9.º, n.º 1-B, artigo 21.º-A, n.º 4, e artigo 24.º-A, n.º 3.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, no contexto da 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 Europeu⁹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁰,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A pandemia de COVID-19 originou uma queda acentuada do tráfego aéreo, em virtude de uma redução significativa da procura e das medidas diretamente adotadas pelos Estados-Membros e pelos países terceiros com o intuito de conter a pandemia, tais como o encerramento das fronteiras e a proibição de tráfego aéreo.
- (2) Os dados publicados pelo gestor da rede da UE na Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) indicam uma queda do tráfego aéreo de cerca de 90 % para a região europeia no final de março de 2020, em comparação com março de 2019. As transportadoras aéreas comunicam grandes reduções nas reservas a prazo e estão a pôr em prática cancelamentos de voos para os períodos de programação do inverno de 2019-2020 e do verão de 2020 devido à pandemia. Esta súbita queda da procura e uma taxa sem precedentes de anulações resultaram num grave problema de liquidez para as transportadoras aéreas, diretamente correlacionado com a pandemia de COVID-19.

⁹ JO C de , p. .

¹⁰ JO C de , p. .

- (3) As transportadoras aéreas da União, financeiramente saudáveis antes da pandemia de COVID-19, enfrentam agora problemas de liquidez que podem suscitar a suspensão, a revogação ou a substituição da licença de exploração por uma licença temporária sem uma justificação económica estrutural. A concessão de uma licença temporária nos termos do artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹ é suscetível de enviar um sinal negativo ao mercado sobre a capacidade de uma companhia aérea para sobreviver, o que poderá agravar, por seu turno, os seus problemas financeiros conjunturais. Por conseguinte, com base na avaliação efetuada durante o período compreendido entre março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, é conveniente que a licença de exploração desses operadores não seja suspensa ou revogada, desde que a segurança não se encontre em risco, e que exista uma perspetiva realista de uma reabilitação financeira satisfatória no prazo de 12 meses. No final desse período de 12 meses, a transportadora aérea da União deve ser sujeita ao procedimento previsto no artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008. A obrigação prevista no artigo 9.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 de informar a Comissão deve ser entendida como igualmente aplicável às decisões de não suspensão ou revogação da licença de exploração.
- (4) Para além das medidas de emergência que podem ser aplicadas em caso de problemas súbitos de curta duração resultantes de circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis nos termos do artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, os Estados-Membros devem poder recusar, limitar ou impor condições ao exercício dos direitos de tráfego para fazer face a problemas resultantes da pandemia de COVID-19, a qual se poderá arrastar durante um período de tempo considerável. Essas medidas de emergência adotadas no contexto da pandemia de COVID-19 devem respeitar os princípios da proporcionalidade e da transparência e basear-se em critérios objetivos e não discriminatórios, aplicáveis em conformidade com o artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.
- (5) Nos aeroportos em que o número de prestadores de serviços de assistência em escala é limitado nos termos do artigo 6.º, n.º 2, e do artigo 9.º da Diretiva 96/67/CE do Conselho¹², os fornecedores podem ser selecionados por um período máximo de sete anos. Os fornecedores para os quais este prazo chega ao seu termo podem, por esse motivo, defrontar-se com dificuldades de acesso ao financiamento. É, pois, necessário prolongar esse período.
- (6) Na sequência da pandemia de COVID-19, nos aeroportos em que o número de prestadores de serviços de assistência em escala é limitado, é possível que um ou vários fornecedores deixem de prestar os seus serviços num determinado aeroporto antes de se poder selecionar um novo fornecedor com base no procedimento estabelecido no artigo 11.º, n.º 1, da Diretiva 96/67/CE. Nessas circunstâncias, é conveniente que a entidade gestora do aeroporto possa decidir escolher um prestador de serviços de assistência em escala diretamente para prestar os serviços por um período máximo de seis meses. Caso a entidade gestora do aeroporto tenha de contratar serviços de assistência em escala em consequência da pandemia de COVID-19 e seja uma entidade adjudicante na aceção do artigo 4.º da Diretiva

¹¹ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008 relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

¹² Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 15.10.1996, p. 36).

2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹³, deve cumprir o disposto na Diretiva 2014/25/UE.

- (7) É difícil prever a evolução da pandemia de COVID-19 e do seu impacto no setor dos transportes aéreos. A Comissão deve analisar continuamente o impacto da pandemia de COVID-19 no setor dos transportes aéreos e a União deve estar em condições de prolongar, sem demora injustificada, o período durante o qual se aplicam as medidas previstas no presente regulamento, caso as condições adversas se mantenham.
- (8) A fim de prorrogar, se tal for necessário e justificado, o período durante o qual as autoridades de licenciamento competentes podem decidir não suspender ou revogar as licenças de exploração, o período durante o qual os Estados-Membros podem recusar, limitar ou impor condições ao exercício dos direitos de tráfego, bem como o período durante o qual os contratos dos prestadores de serviços de assistência em escala podem ser prorrogados e a entidade gestora do aeroporto pode escolher diretamente um serviço de assistência em escala, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia para alterar o Regulamento (CE) n.º 1008/2008. É especialmente 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 melhor. 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 que tratem da preparação dos atos delegados.
- (9) Dada a urgência suscitada pelas circunstâncias excecionais que justificam as medidas propostas, bem como a necessidade premente de adotar as medidas necessárias a fim de resolver os graves problemas imediatos com que o setor se depara, deve prever-se 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, ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.
- (10) O surto imprevisível e súbito da pandemia de COVID-19 e os procedimentos legislativos necessários para a adoção das medidas pertinentes inviabilizaram a adoção atempada dessas medidas. Por essa razão, as disposições do presente regulamento devem abranger igualmente o período anterior à sua entrada em vigor. Dada a natureza destas disposições, tal abordagem não deve resultar numa violação da confiança legítima dos interessados.
- (11) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 1008/2008 deve ser alterado em conformidade.
- (12) Dada a urgência causada pelas circunstâncias excecionais que justificam as medidas propostas, deverá prever-se a entrada em vigor imediata do presente regulamento,

¹³ Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE (JO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 1008/2008 é alterado do seguinte modo:

(1) No artigo 1.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. O presente regulamento regula a concessão de licenças às transportadoras aéreas comunitárias, o direito de as transportadoras aéreas comunitárias explorarem serviços aéreos intracomunitários e a tarifação dos serviços aéreos intracomunitários. Estabelece igualmente regras temporárias relativas à prestação de serviços de assistência em escala nos aeroportos da União.»

(2) No artigo 9.º, são aditados os seguintes n.ºs 1-A, 1-B e 1-C:

«1-A Com base nas avaliações a que se refere o n.º 1, realizadas entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, a autoridade de licenciamento competente pode decidir, antes do final desse período, não suspender ou revogar a licença de exploração da transportadora da União, desde que a segurança não esteja em risco, e que exista uma perspetiva realista de uma reabilitação financeira satisfatória nos 12 meses subsequentes. A Comissão analisa o desempenho dessa transportadora aérea da União no final do período de 12 meses e decide se a licença de exploração deve ser suspensa ou revogada e se deve ser concedida uma licença temporária com base no n.º 1.

1-B Se, com base nos dados publicados pelo Eurocontrol, a Comissão verificar que a redução do nível do tráfego aéreo persiste, em comparação com o nível do período correspondente do ano anterior, e é suscetível de persistir, e, com base nos melhores dados científicos disponíveis, que esta situação resulta do impacto da pandemia de COVID-19, a Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 25.º-A para alterar em conformidade o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, especificado no n.º 1-A.

1-C A Comissão deve acompanhar continuamente a situação, aplicando os critérios estabelecidos no n.º 1-B. Com base nas informações de que dispõe, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de síntese sobre esta matéria até 15 de novembro de 2020. Se estiverem preenchidos os critérios a que se refere o n.º 1-B, a Comissão adotará o ato delegado previsto no n.º 1-B o mais rapidamente possível.

1-D Se, em caso de impacto prolongado da pandemia de COVID-19 no setor do transporte aéreo na União, imperativos de urgência assim o exigirem, aplica-se aos atos delegados adotados nos termos do presente artigo o procedimento previsto no artigo 25.º-B.»

(3) É inserido o artigo 21.º-A com a seguinte redação:

«Artigo 21.º-A

Medidas de emergência relacionadas com a pandemia de Covid-19

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 21.º, para o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, os Estados-Membros podem, sem o

acordo da Comissão a que se refere o artigo 21.º, n.º 1, recusar, limitar ou impor condições ao exercício dos direitos de tráfego, se tais medidas forem necessárias para fazer face à pandemia de COVID-19. Essas medidas devem respeitar os princípios da proporcionalidade e da transparência e basear-se em critérios objetivos e não discriminatórios.

2. O Estado-Membro deve informar sem demora a Comissão e os restantes Estados-Membros dessas medidas e da sua duração, apresentando uma justificação adequada para as mesmas. Se um Estado-Membro alterar, suspender ou retirar essas medidas após a entrada em vigor do presente regulamento, deverá notificar a Comissão e os restantes Estados-Membros em conformidade.
 3. A pedido de um Estado-Membro implicado ou por sua própria iniciativa, a Comissão pode suspender a aplicação das medidas referidas no n.º 2, caso estas não satisfaçam as condições estabelecidas no n.º 1 ou, de qualquer outra forma, contrariem o direito da União.
 4. Se a Comissão verificar, com base nos melhores conhecimentos científicos, elementos de prova e dados que confirmem a persistência da pandemia de COVID-19, que as restrições, as limitações ou a imposição de condições ao exercício dos direitos de tráfego pelos Estados-Membros são suscetíveis de ser necessárias para além do período a que se refere o n.º 1, adotará atos delegados nos termos do artigo 25.º-A a fim de alterar esse período em conformidade.
 5. A Comissão deve acompanhar continuamente a situação aplicando os critérios estabelecidos no n.º 4. Com base nas informações disponíveis, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 15 de novembro de 2020, um relatório de síntese sobre esta matéria. Se necessário, a Comissão adota o mais rapidamente possível o ato delegado a que se refere o n.º 4.
 6. Se, em caso de impacto prolongado da pandemia de COVID-19 no setor do transporte aéreo na União, imperativos de urgência assim o exigirem, aplica-se aos atos delegados adotados nos termos do presente artigo o procedimento previsto no artigo 25.º-B.»;
- (4) São aditados o capítulo IV-A e o artigo 24.º-A, com a seguinte redação:

«CAPÍTULO IV-A

REGRAS TEMPORÁRIAS RELATIVAS AOS SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

Artigo 24.º-A

1. Em derrogação ao artigo 11.º, alínea d), da Diretiva 96/67/CE, a entidade gestora do aeroporto pode prorrogar, até 31 de dezembro de 2021, os contratos dos prestadores de serviços de assistência em escala selecionados com base no processo de seleção previsto no artigo 11.º, n.º 1, da referida diretiva, que expirem entre [inserir a data de entrada em vigor do presente regulamento] e 31 de dezembro de 2020.

2. Em derrogação ao artigo 11.º, alínea e), da Diretiva 96/67/CE, e sem prejuízo da Diretiva 2014/25/UE, no período de 1 de março de 2020 a 31 de dezembro de 2020, sempre que um prestador de serviços de assistência em escala cessar a sua atividade antes do termo do período para o qual foi selecionado, a entidade gestora do aeroporto poderá escolher diretamente um prestador de serviços de assistência em escala para prestar serviços por um período máximo de seis meses ou até 31 de dezembro de 2020, consoante o que for mais longo.
 3. Se, com base nos dados publicados pelo Eurocontrol, a Comissão verificar que a redução do nível do tráfego aéreo persiste em comparação com o nível do período correspondente do ano anterior e é suscetível de persistir, e que esta situação resulta do impacto da pandemia de COVID-19, traduzindo-se numa interrupção da prestação de serviços de assistência em escala ou em dificuldades em aceder a financiamento para os prestadores de serviços de assistência em escala em aeroportos da União, adotará atos delegados nos termos do artigo 25.º-A para alterar os períodos referidos nos n.ºs 1 e 2 em conformidade.
 4. A Comissão deve acompanhar continuamente a situação aplicando os critérios estabelecidos no n.º 3. Com base nas informações de que dispõe, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de síntese sobre esta matéria até 15 de novembro de 2020. Se necessário, a Comissão adota o mais rapidamente possível o ato delegado previsto no n.º 3.
 5. Se, em caso de impacto prolongado da pandemia de COVID-19 no setor do transporte aéreo na União, imperativos de urgência assim o exigirem, aplica-se aos atos delegados adotados nos termos do presente artigo o procedimento previsto no artigo 25.º-B.
 6. A Comissão deve acompanhar continuamente a situação aplicando os critérios estabelecidos no n.º 3. Com base nas informações de que dispõe, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de síntese sobre esta matéria até 15 de novembro de 2020. Se necessário, a Comissão adota o mais rapidamente possível o ato delegado previsto no n.º 3.
 7. Se, em caso de impacto prolongado da pandemia de COVID-19 no setor do transporte aéreo na União, imperativos de urgência assim o exigirem, aplica-se aos atos delegados adotados nos termos do presente artigo o procedimento previsto no artigo 4.º.»
- (5) São aditados os seguintes artigos 25.º-A e 25.º-B:

*«Artigo 25.º-A
Exercício da delegação*

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no presente artigo é conferido à Comissão por um prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º, n.º 1-B, no artigo 21.º-A, n.º 4, e no artigo 24.º-A, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou em data posterior nele especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão procederá a sua notificação simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do presente artigo só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 25.º-B
Procedimento de urgência

1. Os atos delegados adotados nos termos do presente artigo entram em vigor sem demora e são aplicáveis desde que não tenha sido formulada qualquer objeção nos termos do n.º 2. Na notificação de um ato delegado ao Parlamento Europeu e ao Conselho devem expor-se os motivos que justificam o recurso ao procedimento de urgência.
2. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem formular objeções a um ato delegado de acordo com o procedimento a que se refere o artigo 25.º-A. Nesse caso, a Comissão revoga imediatamente o ato após a notificação da decisão pela qual o Parlamento Europeu ou o Conselho tiverem formulado objeções.»

Artigo 2.º

Entrada em vigor

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*