



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 8.6.2017
COM(2017) 289 final

2017/0116 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo à salvaguarda da concorrência no setor dos transportes aéreos e que revoga o
Regulamento (CE) n.º 868/2004**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 182 final}

{SWD(2017) 183 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

O setor da aviação desempenha um papel fundamental na economia da União Europeia. Com cerca de 918 milhões de passageiros transportados por via aérea na União Europeia e mais de 1,45 mil milhões de passageiros com partida ou destino nos aeroportos da UE em 2015, o setor da aviação dá um contributo fundamental para a conectividade da União, tanto a nível interno entre os Estados-Membros como com países terceiros no resto do mundo. Unindo pessoas, empresas e regiões, os transportes aéreos são fundamentais para a integração e a competitividade da UE. Contribui igualmente para a coesão regional e social da União. Além disso, a aviação é indispensável ao crescimento económico e ao emprego. Em 2014, empregava cerca de 9,3 milhões de pessoas e representava mais de 510 mil milhões de EUR do produto interno bruto da UE. Além disso, revigorou outros setores da economia, uma vez que os estudos realizados comprovam que cada euro de valor acrescentado no setor dos transportes aéreos gera cerca de três euros de valor acrescentado na economia global. Do mesmo modo, cada novo emprego no setor dos transportes aéreos cria mais de três postos de trabalho em toda a economia¹.

A conectividade global da União depende, em grande parte, de serviços aéreos prestados pelas transportadoras aéreas da União, que operam uma média de 7 milhões de voos por ano a partir da União ou com destino aos seus aeroportos. Estes números atingem 1,3 milhões de voos por ano no caso das transportadoras aéreas de países terceiros². No entanto, no que respeita às ligações entre a UE e o resto do mundo, o mercado é servido em percentagens quase idênticas pelas transportadoras aéreas da União (49,9 % dos voos e cerca de 239 milhões de passageiros transportados em 2015) e as transportadoras aéreas de países terceiros (50,1 % dos voos e cerca de 240 milhões de passageiros transportados em 2015)³.

A liberalização e a desregulamentação dos transportes aéreos internacionais deram origem a uma concorrência sem precedentes no mercado da União e a nível mundial. Tudo aponta para que a concorrência mundial se intensifique ainda mais nos próximos anos no domínio da aviação internacional, com um crescimento de cerca de 5 % ao ano até 2030⁴.

No entanto, na ausência de um quadro internacional que estabeleça regras em matéria de concorrência entre transportadoras aéreas⁵, as práticas de tratamento das transportadoras aéreas podem diferir de um país para outro e afetar a concorrência. Não é este o caso na União, uma vez que a legislação da UE garante a todas as transportadoras, europeias e não europeias, os mesmos direitos e as mesmas oportunidades de acesso a serviços relacionados com os transportes aéreos. No entanto, tal pode ser o caso em determinados países terceiros

¹ Comunicação da Comissão «Uma Estratégia da Aviação para a Europa», COM(2015)598 final, de 7.12.2015.

² Fonte: OAG Summer Schedules (planos de voo de verão da OAG) para 2016.

³ Idem.

⁴ Comunicação da Comissão «A política externa da União Europeia no setor da aviação: responder aos futuros desafios» COM (2012) 556, de 27.9.2012.

⁵ Em particular, não surgiram regras multilaterais específicas no âmbito da OACI, e os serviços de transportes aéreos têm sido, em grande medida, excluídos dos acordos da Organização Mundial do Comércio (OMC) (ver Acordo de Marraquexe, anexo 1-B do Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços (GATS), anexo relativo aos serviços de transportes aéreos. O GATS aplica, efetivamente, medidas que incidem sobre a) serviços de reparação e de manutenção de aeronaves, b) comercialização e venda de serviços de transportes aéreos e c) sistemas informatizados de reserva.

onde as práticas discriminatórias e as subvenções⁶ podem proporcionar vantagens concorrenciais desleais às transportadoras aéreas de países terceiros. A Comissão reconheceu que *«as próprias companhias aéreas da UE são, em última instância, responsáveis pela competitividade, pelo que têm de continuar a adaptar os seus produtos e modelos empresariais às condições de mercado prevalecentes (...), mas é igualmente importante que a concorrência, quer dentro da UE, quer a nível externo, não seja falseada por práticas desleais»*⁷.

Com efeito, as práticas desleais, caso sejam autorizadas a persistir, podem levar, a longo prazo, a situações de posição dominante ou mesmo de monopólio no mercado da aviação, o que significa menor escolha, menor conectividade e preços mais elevados para os cidadãos da UE.

Por conseguinte, nos casos em que a conectividade e a competitividade da União são postas em risco, a União tem de ser capaz de atuar eficazmente para garantir um mercado aberto e concorrencial.

O tema das condições de concorrência leais entre as transportadoras aéreas pode ser tratado no âmbito de acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos. Porém, até à data, a maioria dos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos com países terceiros não estipula regras nesta matéria.

O Regulamento (CE) n.º 868/2004⁸ visava solucionar estes problemas através de uma ação unilateral da União. Contudo, este instrumento nunca foi aplicado e algumas das suas características fazem com que seja muito improvável que venha a ser aplicado na prática. Significa isto que a União não dispõe de um instrumento eficaz para garantir uma concorrência leal entre as transportadoras aéreas da União e as transportadoras aéreas de países terceiros. Com efeito, subvenções à parte, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 é aplicável exclusivamente às chamadas práticas tarifárias desleais, cuja existência só pode ser presumida se uma transportadora de um país terceiro *«praticar tarifas aéreas suficientemente inferiores às oferecidas por transportadoras comunitárias concorrentes para lhes causar prejuízo»*, o que é difícil de provar. Embora a existência de «práticas tarifárias desleais» obrigue igualmente a que o país terceiro tenha beneficiado de uma vantagem não comercial, a existência de tal vantagem, não é, por si só, suficiente para levar a União a agir. Além disso, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 não prevê um procedimento interno específico da UE relativo às obrigações previstas nos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos em que a União é parte, destinados a garantir uma concorrência leal, aplicável nos casos de violação das mesmas. Por último, as regras relativas à abertura de um inquérito são bastante restritivas. Em especial, o direito propriamente dito de apresentar queixa junto da Comissão restringe-se à «indústria comunitária», definida como *«a totalidade das transportadoras aéreas comunitárias que prestam serviços aéreos comparáveis ou aquelas, de entre estas, cujo capital represente a parte principal da oferta total desses serviços na Comunidade»*. O estatuto de autor da denúncia por direito próprio não é conferido nem aos Estados-Membros, nem às transportadoras aéreas.

⁶ Em causa estão apenas as subvenções seletivas, em conformidade com o artigo 2.º, alínea h), da presente proposta de regulamento.

⁷ Comunicação da Comissão «A política externa da União Europeia no setor da aviação: responder aos futuros desafios».

⁸ Regulamento (CE) n.º 868/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo à defesa contra subvenções e práticas tarifárias desleais causadoras de prejuízos às transportadoras aéreas comunitárias, na prestação de serviços de transportes aéreos, por parte de transportadoras de países não membros da Comunidade Europeia (JO L 162 de 30.4.2004, p. 1).

Na sua Comunicação sobre uma Estratégia da Aviação para a Europa⁹, a Comissão anunciou a sua intenção de avaliar a eficácia do Regulamento (CE) n.º 868/2004 no intuito de o rever ou substituir por um instrumento mais eficaz, que garanta condições de concorrência leais entre todas as transportadoras aéreas e, assim, salvaguardar a conectividade com a União e a partir dela. Além disso, a estratégia da aviação insiste na importância de prosseguir a negociação de cláusulas de concorrência leal nos acordos de aviação bilaterais da UE e dos Estados-Membros e na necessidade de, paralelamente, efetuar progressos no plano multilateral para melhorar a eficácia deste instrumento.

O objetivo de rever ou substituir o Regulamento (CE) n.º 868/2004 é partilhado pelo Conselho que, nas suas conclusões de 20 de dezembro de 2012¹⁰, reconheceu que «O Regulamento (CE) n.º 868/2004 demonstrou não tratar de forma adequada as características específicas do setor dos serviços aeronáuticos» e apoiou «a intenção da Comissão de analisar (...) eventuais opções para um instrumento mais eficaz a fim de salvaguardar a concorrência aberta e leal e a sua intenção de apresentar, nessa base, uma proposta de revisão ou de substituição do Regulamento (CE) n.º 868/2004».

Esta abordagem é igualmente partilhada pelo Parlamento Europeu, que exortou à «revisão do atual Regulamento n.º 868/2004, a fim de salvaguardar a concorrência leal nas relações externas da UE no domínio da aviação e reforçar a posição competitiva da UE na indústria da aviação, impedindo a concorrência desleal de modo mais eficiente e eliminando práticas desleais (...)»¹¹.

- **Coerência com as disposições em vigor no mesmo domínio de intervenção**

A presente iniciativa é coerente com a Comunicação da Comissão sobre a política externa da União no setor da aviação, onde se afirma que «é não só importante como legítimo que a UE possa atuar eficazmente a nível internacional para salvaguardar a competitividade das suas companhias aéreas contra a concorrência e/ou as práticas desleais, venham de onde vierem.»

A presente iniciativa figura entre as ações apresentadas na comunicação da Comissão sobre uma Estratégia da Aviação para a Europa e é coerente com a política da UE em matéria de concorrência leal.

A presente iniciativa baseia-se em considerações semelhantes às do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho¹² relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade e do artigo 20.º da Diretiva 96/67/CE do Conselho¹³ relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade. Essas regras dispõem que podem ser tomadas medidas quando os países terceiros concedem um tratamento preferencial às suas transportadoras aéreas, em comparação com as transportadoras aéreas da União, no que se refere à atribuição de faixas aéreas em aeroportos ou ao acesso aos mercados da assistência em escala ou da autoassistência.

⁹ Comunicação da Comissão «Uma Estratégia da Aviação para a Europa».

¹⁰ Conclusões do Conselho sobre a «A política externa da União Europeia no setor da aviação: responder aos futuros desafios, 20.12.2012.

¹¹ Resolução do Parlamento Europeu, de 9 de setembro de 2015, sobre a implementação do Livro Branco de 2011 sobre os transportes: [Balanço e via a seguir rumo à mobilidade sustentável [2015/2005(INI)].

¹² Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

¹³ 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).

A presente iniciativa não prejudica a repartição de competências entre a União e os Estados-Membros, em conformidade com o direito da União, tal como interpretado pelo Tribunal de Justiça.

- **Coerência com outras políticas da União**

A presente iniciativa destina-se a garantir que a aviação tem lugar em condições de concorrência leal e, por conseguinte, a aumentar o contributo deste setor para a realização dos objetivos prioritários da Comissão relativos ao apoio à criação de emprego e ao crescimento sustentável. É mormente coerente com o enfoque da Comissão no que respeita às negociações relativas a acordos de transporte aéreo ou de serviços aéreos com países terceiros, incentivando uma concorrência leal, bem como altos níveis de proteção laboral e social.

A iniciativa contribui ainda para reforçar a influência da União no mundo e, assim, para cumprir os seus objetivos estratégicos, nomeadamente o de ser um interveniente mais poderoso no plano mundial, e a promoção de um comércio mais livre, sem sacrificar as normas europeias.

A presente iniciativa é coerente com as políticas relevantes da União, incluindo a política comercial e a política de concorrência.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **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 868/2004¹⁴.

- **Subsidiariedade**

A compatibilidade com o princípio da subsidiariedade foi reconhecida no considerando 26 do Regulamento (CE) n.º 868/2004, posto que se referia a condições previstas por este regulamento.

O novo elemento central incluído na proposta de regulamento é a ação em caso de «violação das obrigações internacionais aplicáveis». A proposta de regulamento define como «obrigações internacionais aplicáveis» as obrigações constantes de um acordo em que a União é parte. Os direitos perante países terceiros, ao abrigo de acordos em que a União é parte, não podem ser exercidos separadamente por cada Estado-Membro.

Visto os objetivos pretendidos não poderem ser alcançados sem uma ação a nível da União, esta ação é necessária para o efeito e tem valor acrescentado em comparação com ações a nível nacional.

- **Proporcionalidade**

As opções propostas não vão além do que é necessário para alcançar o objetivo da proposta, nomeadamente o de garantir uma concorrência leal entre as transportadoras aéreas da União e as transportadoras aéreas de países terceiros, no interesse da manutenção de condições propícias a um nível elevado de conectividade na União.

¹⁴ À data, artigo 80º, n.º 2, do Tratado CE.

Todas as práticas em causa são suscetíveis de lesar uma concorrência leal. São devidamente identificadas nos acordos internacionais ou consistem em subvenções¹⁵ ou em práticas discriminatórias que, além disso, só podem levar à instituição de medidas em caso de prejuízo ou ameaça de prejuízo para as transportadoras da União.

As medidas a adotar ao abrigo deste instrumento são, elas próprias, proporcionadas. Nos casos em que as obrigações internacionais tenham sido violados, as medidas limitam-se ao estipulado no acordo em questão e/ou no direito internacional público.

Se forem aplicadas medidas em razão de subvenções ou discriminação causadoras de prejuízo ou ameaça de prejuízo para as transportadoras da União, essas medidas não podem ir além do necessário para compensar tal prejuízo ou ameaça de prejuízo.

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

• Consulta das partes interessadas

Em conformidade com as normas da Comissão em matéria de consulta pública, os interessados foram consultados através de uma consulta pública em linha sobre uma «*proposta relativa a uma melhor proteção contra subvenções e práticas tarifárias desleais*», entre 29 de outubro de 2013 e 21 de janeiro de 2014. Vinte entidades participaram na consulta pública, em representação de companhias aéreas (União e países terceiros), aeroportos e associações industriais (União e países terceiros), sindicatos da UE, Estados-Membros e cidadãos. A limitada participação na consulta pública tem de ser tida em conta para efeitos da interpretação dos dados. No entanto, forneceu um esboço da posição das diferentes partes interessadas.

Além disso, as partes interessadas foram consultadas no âmbito da consulta pública relativa à preparação da estratégia da aviação pela Comissão, que teve lugar entre 19 de março e 10 de junho de 2015. A Comissão recebeu 233 respostas completas ao questionário e 41 documentos de tomada de posição das partes interessadas, representando Estados-Membros e países terceiros, companhias aéreas, aeroportos, empresas de assistência em escala, pilotos, fornecedores e fabricantes de aeronaves, associações da indústria e dos trabalhadores, empresas de consultoria, universidades e cidadãos.

As informações recolhidas nas consultas às partes interessadas foram complementadas por estudos no âmbito dos quais também se procedeu à consulta das partes interessadas.

Por último, a Comissão levou a cabo uma série de reuniões informais com os Estados-Membros e com as partes interessadas da União e de países terceiros.

A avaliação de impacto inclui um resumo das consultas públicas efetuadas.

• Avaliação de impacto

A síntese da avaliação de impacto está disponível em (*a incluir assim que for publicada no sítio Web do SG*).

¹⁵ Em causa estão apenas as subvenções seletivas, em conformidade com o artigo 2.º, alínea h), da presente proposta de regulamento.

O relatório da avaliação de impacto e a ficha de síntese foram apresentados ao Comité de Controlo da Regulamentação. Inicialmente, o Comité emitiu um parecer negativo em 8 de abril de 2016 e, posteriormente, um parecer positivo em 29 de julho de 2016. O relatório foi atualizado para ter em conta as recomendações do Comité. O relatório define melhor o problema e explica mais claramente os motivos pelos quais as disposições em vigor não o podem solucionar. São fornecidos mais exemplos de práticas alegadamente discriminatórias. Além disso, o relatório apresenta uma perspetiva mais clara da compatibilidade jurídica com o direito internacional e os acordos de transporte aéreo com países terceiros. Incide também no impacto sobre os consumidores e avalia mais adequadamente os efeitos de cada opção política. As opiniões das partes interessadas são também postas em evidência.

O parecer positivo do Comité de Controlo da Regulamentação está disponível na página eletrónica: <http://www.cc.cec/iab/download?attachmentId=10024>.

A avaliação de impacto analisa quatro opções estratégicas, incluindo o cenário de base. A opção que combina uma revisão limitada do Regulamento (CE) n.º 868/2004 e a adoção de diretrizes de interpretação foi rejeitada.

A opção A (cenário de base) consiste em manter o Regulamento (CE) n.º 868/2004 sem revogação.

A opção B combina o incremento dos esforços internacionais a nível da OMC e da OACI com vista a promover a adoção de um quadro jurídico multilateral de concorrência leal e as negociações com vista à inclusão de cláusulas de concorrência leal alargadas nos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos.

A opção C prevê a revogação do Regulamento (CE) n.º 868/2004 e a sua substituição por um novo regulamento abrangente e eficaz, baseado no Regulamento relativo aos entraves ao comércio e que tenha em conta as especificidades do setor da aviação.

Por último, a opção D, que combina as opções B e C, consiste na substituição do Regulamento (CE) n.º 868/2004 por um novo instrumento e em maiores esforços na cena internacional, nomeadamente na esfera da negociação de acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos.

A opção D adota uma perspetiva integrada, que é tida como a mais adequada para resolver os problemas identificados. A inclusão dos três componentes complementares que se reforçam mutuamente (internacional, cláusulas de concorrência leal e revisão do Regulamento (CE) n.º 868/2004) cria sinergias, permite salvaguardar a conectividade da UE de forma eficiente e favorece uma concorrência aberta entre todas as transportadoras aéreas. Por estes motivos, a opção D é a melhor opção estratégica.

Os impactos económico, social e ambiental da opção D são analisados na avaliação de impacto. Apesar de não ser possível quantificar com precisão o seu impacto económico, espera-se que a opção D seja a que mais benefícios económicos proporciona, permitindo à UE concorrer em condições de lealdade com as transportadoras aéreas de países terceiros. Esta opção também é vantajosa para os aeroportos e passageiros da UE, visto que aumenta a escolha e o tráfego. Em termos gerais, a conectividade aérea europeia vai melhorar, pelo que a aviação irá continuar a contribuir para o crescimento e emprego da União e a ter efeitos positivos sobre os passageiros, as empresas e a economia da UE no seu conjunto. No plano social, a opção D deverá contribuir positivamente para o emprego direto dos trabalhadores da UE, especialmente em aeroportos e nas indústrias conexas. Espera-se que o impacto no emprego indireto seja ainda mais vantajoso. Embora a opção D possa comportar certas vantagens no plano ambiental em termos de redução da poluição sonora e das emissões de gases com efeito de estufa, graças a um possível aumento dos voos diretos operados por

transportadoras da UE, estas serão, em geral, anuladas por outros fatores, tais como o aumento previsível do tráfego aéreo no futuro. Por conseguinte, prevê-se que o impacto ambiental desta opção seja neutro.

A presente proposta de regulamento contribui para a aplicação da opção estratégica D, aperfeiçoando simultaneamente os aspetos pertinentes. Este aperfeiçoamento abre duas vias: a via dita da «violação» e a via dita do «prejuízo».

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

As implicações orçamentais prendem-se com o início e a realização de inquéritos pela Comissão Europeia, e com as obrigações financeiras.

Com base na experiência adquirida com inquéritos de tipo semelhante efetuados pela Comissão, os recursos necessários foram avaliados entre três e quatro funcionários a tempo inteiro por inquérito, para dois a três inquéritos por ano. Por conseguinte, o presente instrumento deve exigir nove agentes para a sua execução. Os custos de deslocações em serviço, incluindo investigações no local, devem também ser previstos. As dotações necessárias no plano dos recursos humanos e das deslocações em serviço serão cobertas pelas verbas que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Prevê-se que as receitas decorram do pagamento dos direitos financeiros. A quantificação é muito difícil, uma vez que qualquer receita depende das circunstâncias de cada caso concreto.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e mecanismos de acompanhamento, de avaliação e de informação**

O quadro de acompanhamento, de avaliação e de informação relativo à presente iniciativa é descrito no capítulo 7 do relatório de avaliação de impacto publicado em anexo.

- **Apresentação da proposta**

Os considerandos explanam o objetivo do regulamento, nomeadamente o de garantir uma concorrência leal entre as transportadoras aéreas da União e as transportadoras aéreas de países terceiros, em prol da manutenção de condições propícias a um nível elevado de conectividade.

O capítulo I da proposta refere-se às disposições gerais. Este capítulo define o âmbito de aplicação do regulamento e inclui várias definições que são relevantes para a correta compreensão do regulamento, nomeadamente as práticas objeto do presente regulamento.

O capítulo II contém regras comuns relativas aos processos. Estas disposições regem o início e a realização do inquérito. Prevê que um inquérito pode ser iniciado com base numa denúncia de um Estado-Membro, uma transportadora aérea da UE ou uma associação das transportadoras aéreas da UE, ou por iniciativa própria da Comissão. Define as condições em que a Comissão pode decidir dar início a um inquérito, ou recusar fazê-lo, e especifica o procedimento a seguir para o anunciar. Confere à Comissão o direito de procurar obter todas as informações que considere necessárias para levar a cabo o inquérito e verificar a exatidão

das informações recebidas ou recolhidas¹⁶. Define igualmente as duas possíveis finalidades do inquérito, relativas, nomeadamente, à violação de obrigações internacionais aplicáveis (a via dita da «violação») ou às práticas adotadas por um país terceiro ou por uma entidade de um país terceiro que afetam a concorrência e constituem um prejuízo ou ameaça de prejuízo para as transportadoras aéreas da União (a via dita do «prejuízo»). Além disso, este capítulo estabelece as regras aplicáveis à realização de um inquérito e ao acesso das partes interessadas a informações relacionadas com o inquérito. Inclui também disposições relativas à cooperação com os Estados-Membros, à confidencialidade e à divulgação.

O capítulo III descreve os atos relacionados com o encerramento do processo relativo à violação de obrigações internacionais, com ou sem adoção de medidas corretoras. As medidas disponíveis neste âmbito são, nomeadamente, as previstas no ato que estabelece as obrigações internacionais aplicáveis.

O capítulo IV rege os casos de práticas que afetam a concorrência. Para o efeito, começa por estipular as condições nas quais pode ser estabelecida a existência de um prejuízo ou de uma ameaça de prejuízo. Estabelece igualmente as condições em que o processo pode ser suspenso ou encerrado, com ou sem adoção de medidas corretoras. Prevê a possibilidade de adotar medidas de carácter financeiro ou operacional destinadas a compensar o prejuízo ou ameaça de prejuízo e obriga a que as medidas não excedam o necessário para efeitos dessa compensação, tendo em conta que seu objetivo não é punir a transportadora aérea do país terceiro em causa, mas antes restabelecer uma concorrência equitativa. Este capítulo define igualmente as condições aplicáveis ao reexame das medidas corretoras.

Por último, o capítulo V inclui as disposições relativas ao procedimento de comité, à revogação do Regulamento (CE) n.º 868/2004 e à entrada em vigor do presente regulamento.

¹⁶ O objetivo é abordar a falta de transparência e de informação sobre as práticas que, alegadamente, afetam as condições de concorrência no mercado.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à salvaguarda da concorrência no setor dos transportes aéreos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 868/2004

(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 Europeu¹⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) O setor da aviação desempenha um papel fundamental na economia da União. Trata-se de um poderoso motor de crescimento económico, emprego, comércio e mobilidade. Ao longo das últimas décadas, o crescimento nos serviços de transportes aéreos contribuiu de forma significativa para melhorar a conectividade na União e com países terceiros, constituindo uma importante alavanca da economia da União Europeia em geral.
- (2) As transportadoras aéreas da União Europeia estão no centro de uma rede global que liga a Europa, tanto no plano interno como com o resto do mundo. Devem poder competir com as transportadoras aéreas de países terceiros em condições de concorrência aberta e leal entre todas as transportadoras aéreas. São assim criadas condições propícias para manter um nível elevado de conectividade na União.
- (3) A concorrência leal é um princípio geral fundamental na exploração de serviços de transportes aéreos internacionais. Este princípio é reconhecido nomeadamente pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), cujo preâmbulo sublinha a necessidade de serviços de transportes aéreos internacionais numa base de «*igualdade de oportunidades*». O artigo 44.º da Convenção de Chicago dispõe igualmente que a Organização da Aviação Civil Internacional («OACI») deve ter por objetivo estimular o desenvolvimento de transportes aéreos internacionais, de forma a «*assegurar que os direitos dos Estados contratantes sejam respeitados em absoluto e que na exploração das linhas aéreas internacionais haja uma igual*

¹⁷ JO C , , p. .

¹⁸ JO C , , p. .

oportunidade para todos os Estados contratantes» e «evitar qualquer discriminação entre os Estados contratantes».

- (4) O princípio da concorrência leal está bem estabelecido na União, estando as práticas de distorção do mercado sujeitas ao direito da União em vigor, que garante a igualdade de oportunidades e condições de concorrência leais a todas as transportadoras aéreas, europeias e não-europeias, que operam na União.
- (5) Todavia, apesar dos esforços indefetíveis de alguns países terceiros e da União, os princípios de concorrência leal não foram ainda consubstanciados em regras multilaterais específicas, nomeadamente no âmbito dos acordos da OACI e da Organização Mundial do Comércio (doravante «OMC»), que, em grande medida, excluíram os serviços de transportes aéreos do seu âmbito de aplicação¹⁹.
- (6) É, por conseguinte, necessário redobrar esforços no âmbito da OACI e da OMC para apoiar ativamente a elaboração de regras internacionais que garantam condições de concorrência leais entre todas as transportadoras aéreas.
- (7) O tema da concorrência leal entre as transportadoras aéreas deve ser abordado de preferência no âmbito de acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos com países terceiros. Verifica-se porém que, até à data, a maioria dos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos concluídos entre, por um lado, a União, os seus Estados-Membros ou ambos e, por um lado, países terceiros, não estipula regras nesta matéria. É, por conseguinte, necessário, por conseguinte, redobrar esforços no sentido de negociar a inclusão de cláusulas de concorrência leal nos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos com países terceiros, em vigor ou a concluir futuramente.
- (8) A concorrência leal entre transportadoras aéreas pode igualmente ser assegurada através de legislação adequada da União, por exemplo o Regulamento (CEE) n.º 95/93²⁰ do Conselho e a Diretiva 96/97/CE do Conselho²¹. Na medida em que a concorrência leal pressupõe a proteção das transportadoras aéreas da União contra determinadas práticas adotadas por países terceiros ou transportadoras de países terceiros, este assunto é atualmente abordado no Regulamento (CE) n.º 868/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho²². No entanto, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 revelou-se pouco eficaz, no que diz respeito ao objetivo geral subjacente de proporcionar uma concorrência leal. Esta situação deve-se, nomeadamente, a algumas das suas disposições, por exemplo as respeitantes à definição das práticas em causa, com exclusão das subvenções, e aos requisitos em matéria de início e realização de inquéritos. Além disso, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 não prevê um procedimento interno específico da União relativo às obrigações previstas nos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos em que a União é parte, e que se destinam a garantir uma concorrência leal. Atendendo ao número e ao fôlego das alterações que seriam

¹⁹ Acordo de Marraquexe, anexo 1-B do Acordo Geral sobre o Comércio de Serviços (GATS), anexo relativo aos serviços de transportes aéreos.

²⁰ Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade (JO L 14 de 22.1.1993, p. 1).

²¹ 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).

²² Regulamento (CE) n.º 868/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo à defesa contra subvenções e práticas tarifárias desleais causadoras de prejuízos às transportadoras aéreas comunitárias, na prestação de serviços de transportes aéreos, por parte de transportadoras de países não membros da Comunidade Europeia (JO L 162 de 30.4.2004, p. 1).

necessárias para solucionar estes problemas, justifica-se substituir o Regulamento (CE) n.º 868/2004 por um novo ato.

- (9) Continua a ser necessário dispor de legislação eficaz, proporcionada e dissuasora para manter condições propícias a um nível elevado de conectividade da União e garantir condições de concorrência leal com as transportadoras aéreas dos países terceiros. Para o efeito, é conveniente conferir à Comissão o poder de efetuar inquéritos e tomar medidas se for caso disso. Estas medidas devem estar disponíveis em caso de violação das obrigações aplicáveis decorrentes de um acordo em que a União é parte ou de práticas que afetam a concorrência e causam prejuízo ou ameaça de prejuízo às transportadoras aéreas da União.
- (10) Se a União for parte num acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos com um país terceiro, a violação das obrigações internacionais nele consagradas deve ser abordada no contexto desse acordo, nomeadamente através da aplicação da cláusula de concorrência leal, caso exista, e, se for caso disso, da resolução de litígios.
- (11) Para que a Comissão possa ser adequadamente informada sobre eventuais elementos que justifiquem o início de um inquérito, o Estado-Membro, a transportadora da União ou a associação de transportadoras aéreas da União devem ter o direito de apresentar uma denúncia.
- (12) É importante fazer com que o inquérito possa abranger a maior gama possível de elementos pertinentes. Para este efeito, e sob reserva do assentimento do país terceiro e da entidade de um país terceiro em causa, a Comissão deve poder proceder a inquéritos em países terceiros. Pelas mesmas razões e com o mesmo objetivo, os Estados-Membros devem ter a obrigação de apoiar a Comissão tanto quanto possível. A Comissão deve concluir o inquérito com base nos melhores elementos de prova disponíveis.
- (13) Se o inquérito conduzido pela Comissão incidir sobre as operações abrangidas por um acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos com um país terceiro no qual a União não é parte, é necessário garantir que a Comissão está plenamente informada de qualquer processo previsto ou efetuado pelo Estado-Membro em causa ao abrigo do referido acordo e referente à situação objeto de inquérito por parte da Comissão. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, ser obrigados a manter a Comissão informada em conformidade.
- (14) Há que estabelecer as condições em que o processo pode ser encerrado, com ou sem adoção de medidas corretoras.
- (15) O processo não deve ser instaurado nem encerrado com medidas corretoras ao abrigo do presente regulamento, caso a adoção das mesmas seja contrária aos interesses da União, atendendo às suas consequências para outras pessoas, mormente os consumidores ou as empresas na União. O processo deve também ser encerrado sem instituição de medidas sempre que os requisitos necessários a tais medidas não estejam ou tenham deixado de estar preenchidos.
- (16) Caso as obrigações internacionais aplicáveis tenham sido violadas, as medidas corretoras têm, por natureza, de assentar no ato que as estabelece ou em regras e princípios do direito internacional público. A fim de preservar a integridade desses atos, as medidas em causa só devem ser adotadas após a execução dos procedimentos neles previstos.
- (17) As conclusões em matéria de prejuízo ou ameaça de prejuízo para as transportadoras aéreas da União em causa devem refletir uma avaliação realista da situação e, por

consequente, assentar em todos os fatores pertinentes, designadamente os relativos à situação da ou das transportadoras e à situação geral do mercado dos transportes aéreos afetados.

- (18) Por razões de eficiência administrativa e tendo em vista um eventual encerramento sem instituição de medidas, justifica-se dispor da possibilidade de suspender o processo se o país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa tiver tomado medidas decisivas para eliminar as práticas que afetam a concorrência em causa ou o prejuízo ou ameaça de prejuízo daí resultante.
- (19) As medidas corretoras respeitantes a práticas que afetam a concorrência visam compensar o prejuízo ou ameaça de prejuízo devidos a essas práticas. Devem, por conseguinte, assumir a forma de obrigações financeiras ou de outras medidas que, representando um valor pecuniário mensurável, sejam capazes de atingir o mesmo efeito. Pode tratar-se de medidas de suspensão de concessões, de serviços devidos ou de outros direitos da transportadora aérea do país terceiro, desde que tal não conduza à violação de um acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos concluído com o país terceiro em causa. A fim de respeitar o princípio da proporcionalidade, as medidas devem limitar-se ao necessário para compensar o prejuízo ou ameaça de prejuízo identificada.
- (20) À luz do mesmo princípio, as medidas corretoras relativas a práticas que afetem a concorrência devem permanecer em vigor apenas durante o período adequado e na medida do necessário, tendo em conta a prática em causa e o prejuízo ou ameaça de prejuízo que dela decorre. Por conseguinte, deve ser previsto um reexame, se as circunstâncias o justificarem.
- (21) As situações investigadas no âmbito do presente regulamento e as suas eventuais consequências para os Estados-Membros podem diferir conforme as circunstâncias. Assim, as medidas corretoras podem ser aplicáveis a um ou mais Estados-Membros ou ser limitadas a uma zona geográfica específica.
- (22) A fim de garantir uniformidade nas condições de aplicação do presente regulamento, importa conferir à Comissão competências de execução. Essas competências devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²³.
- (23) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, nomeadamente a proteção eficaz, igual para todas as transportadoras da União e com base em critérios e procedimentos uniformes, contra a violação de obrigações internacionais aplicáveis e contra o prejuízo ou ameaça de prejuízo a uma ou mais transportadoras aéreas da União causados por práticas que afetam a concorrência, adotadas por países terceiros ou entidades de países terceiros, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, podendo, pelo contrário, ser melhor alcançado ao nível da União, esta pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (24) O presente regulamento substitui o Regulamento (CE) n.º 868/2004 do Conselho. Esse regulamento deve, portanto, ser revogado,

²³ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

1. O presente regulamento estabelece disposições atinentes à realização de inquéritos pela Comissão e à adoção de medidas corretoras respeitantes à violação das obrigações internacionais aplicáveis e às práticas que afetam a concorrência entre as transportadoras aéreas da União e as demais transportadoras aéreas e que causam ou ameaçam causar prejuízo às transportadoras aéreas da União.
2. O presente regulamento é aplicável sem prejuízo do artigo 12.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93 e do artigo 20.º da Diretiva 96/67/CE.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- (a) «Transportadora aérea», uma transportadora aérea na aceção do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁴;
- (b) «Serviço de transportes aéreos», um voo ou uma série de voos para o transporte de passageiros, carga e/ou correio mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento.
- (c) «Obrigações internacionais aplicáveis», quaisquer obrigações previstas num acordo internacional de transportes aéreos ou de serviços aéreos em que é parte a União ou qualquer disposição relativa a serviços de transportes aéreos incluídas num acordo comercial em que a União é parte e que diz respeito a práticas suscetíveis de afetar a concorrência ou outros comportamentos significativos em termos de concorrência entre transportadoras aéreas;
- (d) «Parte interessada», qualquer pessoa singular ou coletiva ou qualquer organismo oficial, com ou sem personalidade jurídica própria, que possa ter um interesse significativo no resultado do processo;
- (e) «Entidade de um país terceiro», qualquer pessoa singular ou coletiva, com ou sem atividades lucrativas, ou qualquer organismo oficial, com ou sem personalidade jurídica própria, sob a jurisdição de um país terceiro, controlada pelo governo de um país terceiro ou não, que esteja direta ou indiretamente implicada em serviços de transportes aéreos ou serviços conexos, ou no fornecimento de infraestruturas ou serviços utilizados para a prestação de serviços de transportes aéreos e serviços conexos;

²⁴ 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).

- (f) «Práticas que afetam a concorrência», discriminação e subvenções;
- (g) «Discriminação», diferenciação de qualquer tipo, sem justificação objetiva, relativa ao fornecimento de bens ou à prestação de serviços, nomeadamente serviços públicos, destinados à exploração de serviços de transportes aéreos, ou relativa ao tratamento que lhes é dado pelas autoridades públicas relevantes para esses serviços (incluindo práticas relacionadas com serviços de navegação aérea ou com instalações e serviços aeroportuários, combustível, assistência em escala, segurança, sistemas informatizados de reserva, atribuição de faixas horárias, despesas e utilização de outras instalações ou serviços utilizados para a exploração de serviços de transportes aéreos);
- (h) «Subvenção», uma contribuição financeira:
 - (i) concedida por um governo ou outra entidade pública de um país terceiro sob uma das seguintes formas:
 - (1) uma prática seguida por um governo ou outra entidade pública, nomeadamente a transferência direta de fundos ou uma potencial transferência direta de fundos ou passivos (por exemplo, subsídios, empréstimos, injeções de capital, garantias de empréstimo, compensação de prejuízos de exploração ou compensação de encargos financeiros impostos pelos poderes públicos);
 - (2) um governo ou outra entidade pública renuncia ou não procede à cobrança de receitas normalmente exigíveis (por exemplo, tratamento fiscal privilegiado ou incentivos fiscais, tais como créditos de impostos);
 - (3) um governo ou outra entidade pública, incluindo empresas públicas, fornece bens ou serviços, ou adquire bens ou serviços;
 - (4) um governo ou outra entidade pública efetua pagamentos a um mecanismo de financiamento ou encarrega um organismo privado de executar uma ou várias das funções referidas nos pontos 1), 2) e 3), que normalmente incumbiriam ao governo, ou determina que o faça, e a prática seguida não se distingue verdadeiramente das práticas normalmente adotadas pelos governos;
 - (ii) conferir uma vantagem;
 - (iii) limitada, *de jure* ou de facto, a uma entidade ou indústria ou a um grupo de entidades ou indústrias sob a jurisdição da autoridade que a concede;
- (i) «Transportadora aérea da União», uma transportadora aérea detentora de uma licença de exploração válida concedida por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES COMUNS RELATIVAS AOS PROCESSOS

Artigo 3.º

Instauração do processo

1. É iniciado um inquérito na sequência de uma denúncia apresentada por escrito por um Estado-Membro, uma transportadora aérea da União ou uma associação de transportadoras aéreas da União em conformidade com o n.º 2, ou por iniciativa própria da Comissão, se existirem elementos de prova *prima facie* de uma das seguintes situações:
 - (a) Violação das obrigações internacionais aplicáveis;
 - (b) Existência de todas as seguintes circunstâncias:
 - (i) uma prática que afeta a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro;
 - (ii) um prejuízo ou ameaça de prejuízo para uma ou mais transportadoras aéreas da União;
 - (iii) um nexo de causalidade entre a alegada prática e o alegado prejuízo ou ameaça de prejuízo.
2. A denúncia deve incluir elementos de prova *prima facie* da existência de uma das situações referidas no ponto 1.
3. A Comissão deve, tanto quanto possível, examinar a exatidão e a pertinência dos elementos apresentados na denúncia ou colocados à disposição da Comissão, a fim de determinar se existem elementos de prova suficientes para justificar o início de um inquérito, nos termos do n.º 1.
4. A Comissão pode decidir não dar início a um inquérito caso a adoção de medidas nos termos dos artigos 10.º ou 13.º seja contrária aos interesses da União ou sempre que a Comissão considere que os elementos de facto apresentados na denúncia não suscitam uma questão sistémica, nem têm consequências significativas para uma ou mais transportadoras aéreas da União.
5. Caso os elementos de prova fornecidos sejam insuficientes para efeitos da aplicação do n.º 1, a Comissão deve informar o autor da denúncia sobre tal insuficiência no prazo de 60 dias a contar da data de apresentação da denúncia. O autor da denúncia dispõe de um prazo de 30 dias para apresentar elementos de prova suplementares. Se o autor da denúncia não agir nesse lapso de tempo, a Comissão pode decidir não dar início ao inquérito.
6. A Comissão decide sobre o início de um inquérito nos termos do n.º 1 no prazo de 6 meses a contar da data da apresentação da denúncia.
7. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, se a Comissão considerar que existem elementos de prova suficientes para justificar o início de um inquérito, a Comissão toma as seguintes medidas:
 - (a) Instauração do processo;
 - (b) Publicação de um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*; o aviso faz saber o início de um inquérito, indica o âmbito do inquérito, as obrigações internacionais alegadamente violadas ou o país terceiro ou a entidade de um país terceiro alegadamente implicados em práticas que afetam a concorrência, bem como o alegado prejuízo ou ameaça de prejuízo, a ou as transportadoras aéreas da União em causa, e fixa os prazos em que as partes interessadas podem dar-se a conhecer, apresentar as suas observações por escrito, facultar informações ou solicitar uma audiência à Comissão.

- (c) Notificar oficialmente os representantes do país terceiro e da entidade de um país terceiro em causa do início do inquérito;
 - (d) Informar o autor da denúncia e o Comité previsto no artigo 15.º do início do inquérito.
8. Se a denúncia for retirada antes do início do inquérito, considera-se que não foi apresentada. Tal não prejudica o direito da Comissão de dar início a um inquérito por iniciativa própria, em conformidade com o n.º 1.

Artigo 4.º

Inquérito

1. Uma vez instaurado o processo, a Comissão dá início a um inquérito.
2. O inquérito tem por objetivo determinar:
 - (a) Se as obrigações internacionais aplicáveis foram violadas;
 - (b) Se uma prática que afeta a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro, causou prejuízo ou ameaça de prejuízo à ou às transportadoras aéreas da União em causa.
3. A Comissão pode procurar obter todas as informações que considere necessárias para levar a cabo o inquérito e verificar a exatidão das informações recebidas ou recolhidas junto da ou das transportadoras aéreas da União em causa ou do país terceiro ou entidade de um país terceiro em causa.
4. A Comissão pode pedir apoio aos Estados-Membros no âmbito do inquérito e estes tomam todas as medidas necessárias para satisfazer esses pedidos. O apoio solicitado aos Estados-Membros pode consistir no fornecimento e na análise de informações, bem como na participação em verificações, inspeções e inquéritos.
5. Se necessário, a Comissão pode proceder a inquéritos no território do país terceiro em causa, desde que o governo desse país terceiro e a entidade de um país terceiro implicada tenham sido oficialmente notificados e dado o seu consentimento.
6. As partes que se deram a conhecer nos prazos fixados no aviso de início são ouvidas se tiverem apresentado um pedido nesse sentido, demonstrando que são parte interessada.
7. Os autores da denúncia, as partes interessadas, o ou os Estados-Membros em causa, bem como os representantes do país terceiro ou da entidade de um país terceiro em causa podem consultar todas as informações facultadas à Comissão, com exceção dos documentos internos para uso da Comissão e das administrações, desde que essas informações não sejam confidenciais na aceção do artigo 6.º, sob condição de terem apresentado um pedido por escrito à Comissão.

Artigo 5.º

Cooperação com os Estados-Membros no que respeita a processos relativos a situações abrangidas pelo capítulo IV

1. Se a Comissão tiver a intenção de instaurar um processo, em conformidade com o artigo 3.º, sempre que os serviços de transportes aéreos em causa são regulados por

um acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos celebrado entre um ou mais Estados-Membros e um país terceiro em que a União não é parte, a Comissão deve informar desse facto o ou os Estados-Membros em causa.

2. Sempre que um Estado-Membro seja informado pela Comissão, em conformidade com o n.º 1, esse Estado-Membro deve informar a Comissão, sem demora injustificada, da sua intenção de recorrer a procedimentos de resolução de litígios ou a qualquer outro procedimento aplicável previsto no acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos com o país terceiro em causa, com vista a sanar a situação abrangida pelo inquérito.
3. O Estado-Membro a que se refere o n.º 2 deve também informar a Comissão de todas as reuniões agendadas no quadro do acordo de transportes aéreos ou de serviços aéreos com o país terceiro em causa para debater a questão objeto do inquérito. O Estado-Membro em causa deve transmitir à Comissão a ordem de trabalhos, bem como todas as informações pertinentes que permitam compreender os tópicos em análise nessas reuniões.
4. O Estado-Membro em causa deve manter a Comissão informada do desenrolar dos procedimentos de acordo com o n.º 2 e, se for caso disso, convidar a Comissão a participar em tais procedimentos. A Comissão pode solicitar informações adicionais ao Estado-Membro em causa.

Artigo 6.º

Confidencialidade

1. Qualquer informação de carácter confidencial (por exemplo, mas não exclusivamente, informação cuja divulgação possa favorecer de modo significativo um concorrente ou ter efeitos manifestamente desfavoráveis para a pessoa que a forneceu ou para aquela junto da qual foi obtida) ou fornecida a título confidencial pelas partes num inquérito é, se tal se justificar, tratada como tal pela Comissão.
2. As partes interessadas que forneçam informações confidenciais devem apresentar resumos não confidenciais. Esses resumos devem ser suficientemente pormenorizados para permitir compreender adequadamente a substância das informações comunicadas a título confidencial. Em circunstâncias excecionais, as partes interessadas podem indicar que não é possível apresentar as informações confidenciais sob a forma de resumo. Nessas circunstâncias excecionais, devem ser expostas as razões pelas quais não pode ser fornecido um resumo.
3. As informações recebidas nos termos do presente regulamento são utilizadas exclusivamente para os fins para os quais foram solicitadas. Esta disposição não obsta à utilização das informações recebidas no âmbito de um inquérito para dar início a um outro inquérito, em conformidade com o disposto no presente regulamento.
4. A Comissão e os Estados-Membros, e os respetivos funcionários, não divulgam quaisquer informações de carácter confidencial recebidas ao abrigo do presente regulamento ou fornecidas a título confidencial por uma das partes num inquérito, salvo autorização expressa da parte que as forneceu. O intercâmbio de informações

entre a Comissão e os Estados-Membros ou os documentos internos elaborado pelas autoridades da União ou dos seus Estados-Membros não devem ser divulgados, exceto nos casos especificamente previstos no presente regulamento.

5. Caso se afigure que um pedido de tratamento confidencial não se justifica e se quem forneceu a informação não quiser torná-la pública ou autorizar a sua divulgação em termos gerais ou sob a forma de resumo, a informação em causa pode não ser tida em consideração.
6. O presente artigo não obsta à divulgação de informações de carácter geral pelas autoridades da União, nomeadamente a dos motivos em que se fundamentam as decisões tomadas por força do presente regulamento, nem à divulgação dos elementos de prova em que as autoridades da União se basearam na medida do necessário para justificar tais motivos aquando de processos judiciais. Tal divulgação deve ter em conta o interesse legítimo das partes em causa em não revelar os seus segredos comerciais ou de Estado.

Artigo 7.º

Fundamentação das conclusões em caso de não-colaboração

Caso o acesso às informações necessárias seja negado ou, de qualquer forma, não seja facultado dentro dos prazos apropriados, ou o inquérito seja dificultado de forma significativa, as conclusões devem ser estabelecidas com base nos factos disponíveis. Sempre que a Comissão apurar que as informações facultadas são falsas ou erróneas, tais informações não serão tidas em conta.

Artigo 8.º

Divulgação

1. O país terceiro, a entidade de um país terceiro e a transportadora aérea terceira em causa, bem como o autor da denúncia e as partes interessadas, devem ser informados dos principais factos e considerações com base nos quais a Comissão tenciona adotar medidas corretoras ou encerrar o processo sem adotar medidas corretoras, o mais tardar um mês antes da consulta do Comité a que se refere o artigo 15.º, em conformidade com os artigos 10.º, n.ºs 2 e 3, 12.º, n.º 2 ou 13.º, n.º 1.
2. A divulgação não prejudica as decisões que a Comissão possa vir a tomar posteriormente. Nos casos em que a Comissão pretende basear essa decisão em quaisquer factos ou considerações adicionais ou distintas, estes devem ser divulgados o mais rapidamente possível.
3. As observações apresentadas após a divulgação só são tomadas em consideração se forem recebidas no prazo fixado pela Comissão para cada caso, que será de pelo menos 10 dias, tendo devidamente em conta a urgência do assunto. Pode ser fixado um período mais curto se já tiver sido efetuada uma outra divulgação final.

Artigo 9.º

Duração do processo e suspensão

1. O processo deve ser concluído no prazo de dois anos. Esse período pode ser prorrogado em casos devidamente justificados.
2. Em caso de urgência, como nas situações em que haja um risco de prejuízo imediato e irreversível para a ou as transportadoras aéreas da União, o processo pode ser reduzido para um ano.
3. A Comissão pode suspender o processo se o país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa tiver tomado medidas decisivas para eliminar, consoante o caso:
 - (a) Se se tratar de violação das obrigações internacionais aplicáveis, essa violação;
 - (b) Se se tratar de práticas que afetam a concorrência, essa prática ou o prejuízo ou ameaça de prejuízo para a ou as transportadoras aéreas da União em causa.
4. Se a violação de obrigações internacionais ou a prática que afeta a concorrência, o prejuízo ou ameaça de prejuízo para a União ou das transportadoras aéreas em causa não tiver sido eliminados após um período razoável, a Comissão pode retomar o processo.

CAPÍTULO III

VIOLAÇÃO DAS OBRIGAÇÕES INTERNACIONAIS APLICÁVEIS

Artigo 10.º

Conclusão do processo

1. Sempre que seja retirada a denúncia, a Comissão pode pôr termo ao inquérito conduzido nos termos do artigo 4.º sem adotar medidas corretoras.
2. A Comissão deve, por meio de atos de execução, encerrar o inquérito efetuado nos termos do artigo 4.º sem adotar medidas corretoras em qualquer um dos seguintes casos:
 - (a) A Comissão conclui que as obrigações internacionais aplicáveis não foram violadas;
 - (b) A Comissão conclui que adotar medidas corretoras seria contrário aos interesses da União;
 - (c) Foi lograda uma solução satisfatória entre a União e o país terceiro em causa, conforme aos mecanismos previstos no acordo ou convénio aplicável ou em virtude do direito internacional público pertinente.

Os atos de execução referidos no primeiro parágrafo devem ser adotados em conformidade com o procedimento consultivo referido no artigo 15.º, n.º 2.

3. Sem prejuízo das disposições relevantes do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e em conformidade com os n.ºs 1 e 2, a Comissão deve, por meio de atos de execução, adotar medidas corretoras se o inquérito determinar que as obrigações internacionais aplicáveis foram violadas.

Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento consultivo a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

4. Se o ato que estabelece as obrigações internacionais aplicáveis exigir, antes da adoção de qualquer medida, a tramitação prévia de um procedimento internacional de consulta ou de resolução de litígios, quaisquer decisões nos termos do n.º 3 só são tomadas após o termo desse procedimento e tendo em consideração os seus resultados.
5. As medidas corretoras a que se refere o n.º 3 são as medidas previstas no ato que estabelece as obrigações internacionais aplicáveis ou contempladas nas regras e nos princípios pertinentes do direito internacional público.

CAPÍTULO IV

PRÁTICAS QUE AFETAM A CONCORRÊNCIA

Artigo 11.º

Determinação da existência de prejuízo

1. A determinação da existência de prejuízo, para efeitos do presente capítulo, deve basear-se em elementos de prova e ter em conta todos os fatores pertinentes, a saber:
 - (a) A situação da ou das transportadoras aéreas da União em causa, nomeadamente no que respeita a frequência dos serviços, utilização das capacidades, efeito de rede, vendas, parte de mercado, lucros, remuneração do capital, investimento e emprego;
 - (b) A situação geral do ou dos mercados dos serviços de transportes aéreos afetados, mormente em termos de nível de tarifas ou taxas, capacidade e frequência dos serviços de transportes aéreos ou utilização da rede.
2. A determinação de uma ameaça de prejuízo exige que seja claramente previsível tratar-se de uma situação especial suscetível de se transformar em prejuízo real. Tal determinação deve basear-se em elementos de prova e ter em conta todos os fatores pertinentes, a saber:
 - (a) A evolução previsível da situação da ou das transportadoras aéreas da União em causa, nomeadamente no que respeita a frequência dos serviços, utilização das capacidades, efeito de rede, vendas, parte de mercado, lucros, remuneração do capital, investimento e emprego;
 - (b) A evolução previsível da situação geral do ou dos mercados dos serviços de transportes aéreos afetados, mormente em termos de nível de tarifas ou taxas, capacidade e frequência dos serviços de transportes aéreos ou a utilização da rede.
3. A Comissão deve selecionar um período de inquérito e analisar os elementos de prova pertinentes durante esse período.
4. O prejuízo ou ameaça de prejuízo causados por outros fatores que não as práticas que afetam a concorrência, e que também têm consequências negativas para a ou as

transportadoras aéreas da União em questão, não devem ser atribuídos às práticas objeto de exame.

Artigo 12.º

Encerramento do processo sem medidas corretoras

1. A Comissão pode concluir o inquérito sem adotar medidas corretoras sempre que a denúncia seja retirada.
2. A Comissão deve, por meio de atos de execução, concluir o inquérito efetuado nos termos do artigo 4.º sem adotar medidas corretoras sempre que se verifique uma das seguintes situações:
 - (a) A Comissão conclui que não foi demonstrada uma das seguintes condições:
 - (i) existência de uma prática que afeta a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro;
 - (ii) existência de um prejuízo ou uma ameaça de prejuízo para a ou as transportadoras aéreas da União em causa;
 - (iii) existência de um nexo de causalidade entre o prejuízo ou ameaça de prejuízo e a prática considerada;
 - (b) A Comissão conclui que adotar medidas corretoras em conformidade com o artigo 13.º seria contrário aos interesses da União;
 - (c) O país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa eliminou as práticas que afetam a concorrência;
 - (d) O país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa eliminou o prejuízo ou ameaça de prejuízo para a ou as transportadoras aéreas da União em causa.

Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento consultivo a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.
3. A decisão de concluir o inquérito nos termos do n.º 2 deve ser acompanhada de uma declaração expondo as razões para tal e ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 13.º

Medidas corretoras

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º, n.º 1, exceto no caso referido no artigo 12.º, n.º 2, alínea b), a Comissão deve, por meio de atos de execução, adotar medidas corretoras se o inquérito efetuado nos termos do artigo 4.º determinar que uma prática que afeta a concorrência, adotada por um país terceiro ou uma entidade de um país terceiro, causou prejuízo ou ameaça de prejuízo para a ou as transportadoras aéreas da União em causa.
- Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento consultivo a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

2. As medidas corretoras a que se refere o n.º 1 devem ser aplicadas à ou às transportadoras aéreas de países terceiros beneficiários das práticas que afetam a concorrência e podem assumir a forma de:
 - (a) Obrigações financeiras;
 - (b) Qualquer medida de valor equivalente ou inferior.
3. As medidas corretoras a que se refere o n.º 1 não devem exceder o necessário para compensar o prejuízo ou ameaça de prejuízo para a ou as transportadoras aéreas da União em causa. Para o efeito, as medidas a que se refere o n.º 2, alínea b), podem ser limitadas a uma zona geográfica específica.
4. As medidas corretoras a que se refere o n.º 1 não devem induzir a União ou os Estados-Membros a violar acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos, nem quaisquer disposições em matéria de transportes aéreos incluídas num acordo comercial concluído com o país terceiro em causa.
5. A decisão de concluir o inquérito com a adoção de medidas corretoras a que se refere o n.º 1 deve ser acompanhada de um documento expondo as razões para tal e ser publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 14.º

Reexame das medidas corretoras

1. As medidas corretoras a que se refere o artigo 13.º mantêm-se em vigor durante o período adequado e na medida do necessário, tendo em conta a persistência da prática que afeta a concorrência e o prejuízo ou ameaça de prejuízo consequentes. Para esse efeito, é aplicável o procedimento de reexame previsto nos n.ºs 2, 3 e 4.
2. Se as circunstâncias o exigirem, a necessidade de manter em vigor as medidas corretoras na sua forma inicial pode ser reexaminada, por iniciativa da Comissão ou do autor da denúncia ou após um pedido fundamentado apresentado pelo país terceiro ou a entidade de um país terceiro em causa.
3. No decurso desse reexame, a Comissão deve apreciar a persistência de práticas que afetam a concorrência, do prejuízo ou ameaça de prejuízo e do nexo de causalidade entre a prática e o prejuízo ou ameaça de prejuízo.
4. A Comissão deve, por meio de atos de execução, revogar, alterar ou manter, conforme o caso, as medidas corretoras. Esses atos de execução são adotados nos termos do procedimento consultivo a que se refere o artigo 15.º, n.º 2.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 15.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 16.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 868/2004. As referências ao regulamento revogado devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento.

Artigo 17.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo 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,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 1.1. Denominação da proposta/iniciativa
- 1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB
- 1.3. Natureza da proposta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificação da proposta/iniciativa
- 1.6. Duração da ação e impacto financeiro
- 1.7. Modalidade(s) de gestão planeada(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

- 2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e comunicação
- 2.2. Sistema de gestão e de controlo
- 2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)
- 3.2. Impacto estimado nas despesas
 - 3.2.1. *Síntese do impacto estimado nas despesas*
 - 3.2.2. *Impacto estimado nas dotações operacionais*
 - 3.2.3. *Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa*
 - 3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*
 - 3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à salvaguarda da concorrência no setor dos transportes aéreos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 868/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB²⁵

06 – Mobilidade e Transportes

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

- ☐ A proposta/iniciativa refere-se a uma **nova ação**
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se a uma **nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória**²⁶
- ☐ A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma ação existente**
- ☒ A proposta/iniciativa refere-se a uma **ação reorientada para uma nova ação**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa

Emprego e crescimento: Esta iniciativa visa contribuir para um setor da aviação competitivo a nível europeu, gerador de crescimento sustentável e de postos de trabalho de elevada qualidade, e promotor da inovação tecnológica.

Um mercado interno mais aprofundado e mais equitativo, dotado de uma base industrial reforçada: um espaço único europeu de transportes competitivo proporciona aos cidadãos e às empresas um quadro para serviços de transporte seguros, eficazes e de grande qualidade.

A ação da UE é capaz de garantir uma concorrência leal entre as transportadoras da União e as transportadoras de países terceiros, ou seja, a igualdade de tratamento entre as mesmas. São assim criadas condições propícias a um nível elevado de conectividade.

Por último, a proposta de regulamento contribui para o reforço do papel da UE a nível mundial.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa

Objetivo específico

Objetivo específico n.º 1 da DG MOVE: Um espaço único europeu dos transportes eficiente, sustentável, seguro e protegido: melhorar a regulamentação, assegurar um elevado grau de aplicação da legislação da UE no domínio dos transportes e uma concorrência leal e aberta, tanto na UE como nas relações com os principais países parceiros.

²⁵ ABM: activity based management (gestão por atividades) – ABB: activity based budgeting (orçamentação por atividades).

²⁶ Referidos no artigo 54.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

Atividade(s) ABM/ABB em causa

06 02 – Política europeia de transportes

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

O regulamento proposto deve garantir uma concorrência leal entre as transportadoras da União e as transportadoras aéreas de países terceiros, contribuindo assim para um elevado nível de conectividade entre a UE e os países terceiros.

Para alcançar este objetivo, a proposta de regulamento estabelece um quadro no âmbito do qual são abordadas práticas que afetam a concorrência, adotadas por países terceiros ou entidades de países terceiros e causadoras de prejuízo ou ameaça de prejuízo às transportadoras aéreas da UE, e, se for caso disso, adotadas medidas corretoras para compensar os prejuízos e restabelecer uma concorrência leal.

Além disso, o regulamento prevê um quadro para a adoção de medidas, caso as obrigações internacionais aplicáveis tenham sido (alegadamente) violadas.

Prevê-se que o setor aéreo da UE beneficie do presente regulamento.

Espera-se igualmente que o regulamento seja proveitoso para os passageiros da UE, uma vez que contribui para garantir um amplo acesso aos serviços de transportes aéreos em toda a UE.

Por último, espera-se que o presente regulamento venha beneficiar a economia global da UE, graças ao contributo constante da indústria da aviação para o objetivo de crescimento e emprego.

As consequências económicas esperadas incluem um aumento do número de passageiros transportados pelas companhias aéreas da UE e das receitas dessas mesmas companhias. Os aeroportos da UE beneficiarão igualmente, dado que irão atrair um maior número de passageiros.

As consequências operacionais esperadas incluem a melhoria da conectividade no espaço aéreo europeu, impulsionada pela concorrência leal entre as transportadoras aéreas.

1.4.4. Indicadores de resultados e de impacto

Especificar os indicadores que permitem acompanhar a execução da proposta/iniciativa.

- número e tipo de denúncias formais apresentadas pelo setor à Comissão;
- pontos de vista das partes interessadas europeias sobre a aplicabilidade do quadro jurídico europeu.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo

Proporcionar um instrumento eficaz que permita analisar as práticas que afetam a concorrência, causando prejuízo ou ameaça de prejuízo às transportadoras aéreas da União. Nestas situações, as medidas visam compensar esse prejuízo ou ameaça de prejuízo.

Proporcionar um quadro para a adoção de medidas, caso as obrigações internacionais aplicáveis tenham sido (alegadamente) violadas.

Todas estas medidas contribuem igualmente para um elevado nível de conectividade entre a UE e os países terceiros.

1.5.2. *Valor acrescentado da participação da UE*

A compatibilidade com o princípio da subsidiariedade foi reconhecida no considerando 26 do Regulamento (CE) n.º 868/2004, posto que se referia a condições previstas por este regulamento.

O novo elemento central incluído na proposta de regulamento é a ação em caso de «violação das obrigações internacionais aplicáveis». A proposta de regulamento define como «obrigações internacionais aplicáveis» as obrigações constantes de um acordo em que a União é parte. Os direitos perante países terceiros, ao abrigo de acordos em que a União é parte, não podem ser exercidos separadamente por cada Estado-Membro.

Visto os objetivos pretendidos não poderem ser alcançados sem uma ação a nível da União, esta ação é necessária para o efeito e tem valor acrescentado em comparação com ações a nível nacional.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

O objetivo do Regulamento n.º 868/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho consistia em prevenir e combater as práticas desleais, ou seja, subvenções e discriminação, por parte de países terceiros e entidades de países terceiros, com consequências negativas para as transportadoras da UE.

No entanto, ao longo dos mais de 10 anos decorridos desde a sua adoção, o regulamento nunca foi utilizado, visto nenhuma transportadora aérea comunitária ter alguma vez apresentado uma denúncia formal, não obstante a existência de inúmeras acusações e denúncias informais do setor relativas a práticas desleais alegadamente adotadas por países terceiros e entidades de países terceiros.

A principal razão pela qual o Regulamento n.º 868/2004 se revelou ineficaz, é o próprio facto de, na medida em que diz respeito a «práticas tarifárias desleais», ser concebido com base em ferramentas utilizadas contra o dumping de mercadorias, não sendo, por conseguinte, adaptado às especificidades do setor dos transportes aéreos.

Com efeito, subvenções à parte, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 é aplicável exclusivamente às chamadas práticas tarifárias desleais, cuja existência só pode ser presumida se uma transportadora de um país terceiro «praticar tarifas aéreas suficientemente inferiores às oferecidas por transportadoras comunitárias concorrentes para lhes causar prejuízo», o que é difícil de provar. Embora a existência de «práticas tarifárias desleais» obrigue igualmente a que a transportadora aérea do país terceiro tenha beneficiado de uma vantagem não comercial, a existência de tal vantagem, não é, por si só, suficiente para levar a União a agir.

Além disso, o Regulamento (CE) n.º 868/2004 não prevê um procedimento interno específico da UE relativo às obrigações previstas nos acordos de transportes aéreos ou de serviços aéreos em que a União é parte, destinados a garantir uma concorrência leal, aplicável nos casos de violação das mesmas.

Por último, as regras relativas à abertura de um inquérito são bastante restritivas. Nomeadamente, o devido direito de apresentar queixa junto da Comissão limita-se à «indústria comunitária», definida como «a totalidade das transportadoras aéreas comunitárias que prestam serviços aéreos comparáveis ou aquelas, de entre estas, cujo capital represente a parte principal da oferta total desses serviços na Comunidade». O estatuto de autor da denúncia por direito próprio não é conferido nem aos Estados-Membros, nem às transportadoras aéreas.

1.5.4. *Compatibilidade e eventual sinergia com outros instrumentos adequados.*

O regulamento proposto está em consonância com os objetivos apresentados na estratégia da aviação e, como tal, contribui diretamente para estes objetivos, em prol de um setor da aviação da UE mais competitivo.

1.6. Duração da ação e impacto financeiro

☐ Proposta/iniciativa de **duração limitada**

- ☐ Proposta/iniciativa válida entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- ☐ Impacto financeiro no período compreendido entre AAAA e AAAA

☒ Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre AAAA e AAAA,
- Seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Modalidade(s) de gestão planeada(s)²⁷

☒ **Gestão direta** pela Comissão

- ☒ por parte dos seus serviços, incluindo do seu pessoal nas delegações da União;
- ☐ por parte das agências de execução;

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta** por delegação de funções de execução:

- ☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados;
 - ☐ nas organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
 - ☐ no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
 - ☐ nos organismos referidos nos artigos 208.º e 209.º do Regulamento Financeiro;
 - ☐ nos organismos de direito público;
 - ☐ nos organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público na medida em que prestem garantias financeiras adequadas;
 - ☐ nos organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
 - ☐ nas pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

Observações

Não aplicável.

²⁷

As explicações sobre as modalidades de gestão e as referências ao Regulamento Financeiro estão disponíveis no sítio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e comunicação

Especificar a periodicidade e as condições.

Os serviços da Comissão devem realizar uma avaliação para verificar se os objetivos da iniciativa foram atingidos, cinco anos após a entrada em vigor do regulamento. O objetivo consiste em verificar se as novas medidas criaram condições mais equitativas e se contribuíram para manter um nível elevado de conectividade. Esta avaliação será efetuada com base nos principais indicadores de progresso especificados na secção «Indicadores de resultados e de impacto». Deve estar em conformidade com os requisitos da Comissão em matéria de avaliação.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. Risco(s) identificado(s)

Foram identificados os seguintes riscos relacionados com a aplicação do regulamento proposto:

1) Medidas de retaliação dirigidas a empresas da UE

A adoção de medidas corretoras pode levar a medidas de retaliação dirigidas à indústria da UE (por exemplo, relativamente ao acesso das transportadoras aéreas a serviços ou à aquisição de aeronaves na UE por operadores de países terceiros). No entanto, a proposta de regulamento especifica que a Comissão pode decidir não tomar medidas, se isso fosse contrário aos interesses da União. A Comissão pode ainda conceber medidas corretoras com o objetivo de minimizar o risco de efeitos secundários, incluindo retaliação.

2) Número de denúncias inesperado e incontrolável

A aplicação do regulamento proposto irá traduzir-se em processos a tratar pela Comissão e, por conseguinte, num aumento das despesas administrativas (custos da mão de obra, equipamento e materiais, bem como as despesas gerais). Se for recebido um número de denúncias inesperadamente elevado, poder haver falta de pessoal, dificuldades de gestão e custos adicionais. No entanto, a proposta de regulamento especifica que a Comissão pode decidir não tomar medidas, caso o processo não suscite um problema sistémico, nem tenha um impacto significativo nas transportadoras aéreas da União. Além disso, a proposta de regulamento prevê a possibilidade de a Comissão solicitar aos Estados-Membros que lhe prestem apoio no âmbito do inquérito.

2.2.2. Informações sobre o sistema de controlo interno criado

— A Comissão irá aplicar medidas corretoras mediante atos de execução, em conformidade com o artigo 291.º do TFUE.

— O controlo exercido pelos Estados-Membros é regido pelo Regulamento n.º 182/2011 relativo aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão.

— As contramedidas financeiras destinadas a entidades de países terceiros são aplicadas em conformidade com o artigo 299.º do TFUE.

2.2.3. *Estimativa dos custos e benefícios dos controlos e avaliação do nível previsto de risco de erro*

Não aplicável.

2.3. **Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades**

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas

Não aplicável.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Participação			
	Número [...][Designação]	DD/DND ²⁸ .	dos países EFTA ²⁹	dos países candidatos ³⁰	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
	[5][06.01.01.01]	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Participação			
	Número [...][Designação]	DD/DND	dos países EFTA	dos países candidatos	de países terceiros	na aceção do artigo 21.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento Financeiro
	[...][XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

²⁸ DD. = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

²⁹ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

³⁰ Países candidatos e, se for caso disso, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	Número	[...][Designação]
---	--------	-------------------------

DG: <.....>			Ano N ³¹	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
• Dotações operacionais										
Número da rubrica orçamental	Autorizações	(1)								
	Pagamentos	(2)								
Número da rubrica orçamental	Autorizações	(1a)								
	Pagamentos	(2a)								
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ³²										
Número da rubrica orçamental		(3)								
TOTAL das dotações DG: <.....>	Autorizações	=1+1a +3								
	Pagamentos	=2+2a +3								

³¹ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa.

³² Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)								
	Pagamentos	(5)								
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)								
TOTAL das dotações da RUBRICA <...> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6								
	Pagamentos	=5+ 6								

Se o impacto da proposta/iniciativa incidir sobre mais de uma rubrica:

• TOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)								
	Pagamentos	(5)								
• TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)								
TOTAL das dotações para as RUBRICAS 1 a 4 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6								
	Pagamentos	=5+ 6								

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	5	«Despesas administrativas»
---	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	TOTAL
DG: MOVE					
• Recursos humanos		1,242	1,242	1,242	3,726
• Outras despesas administrativas		0,02	0,02	0,02	0,06
TOTAL DG MOVE	Dotações	1,262	1,262	1,262	3,786

TOTAL das dotações da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	1,262	1,262	1,262	3,786
---	---	-------	-------	-------	-------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	TOTAL
TOTAL das dotações para as RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	1,262	1,262	1,262	3,786
	Pagamentos	1,262	1,262	1,262	3,786

3.2.2. Impacto estimado nas dotações operacionais

- ☒ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- ☐ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N		Ano N+1		Ano N+2		Ano N+3		Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)						TOTAL	
	REALIZAÇÕES																	
	Tipo ³³	Custo médio	NÃO	Custo	NÃO	Custo	NÃO	Custo	NÃO	Custo	NÃO	Custo	NÃO	Custo	NÃO	Custo	Núm total.	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ³⁴ ...																		
- Realização																		
- Realização																		
- Realização																		
Subtotal objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																		
- Realização																		
Subtotal objetivo específico n.º 2																		
CUSTO TOTAL																		

³³ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

³⁴ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)....».

3.2.3. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.3.1. Síntese

- ☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	-------

RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual				
Recursos humanos	1,242	1,242	1,242	3,726
Outras despesas administrativas	0,02	0,02	0,02	0,02
Subtotal RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	1,262	1,262	1,262	3,786

com exclusão da RUBRICA 5³⁵ do quadro financeiro plurianual				
Recursos humanos				
Outras despesas de natureza administrativa				
Subtotal com exclusão da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual				

TOTAL	1,262	1,262	1,262	3,786
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

As dotações necessárias para recursos humanos e outras despesas de natureza administrativa serão cobertas pelas dotações já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente a nível da Comissão, complementadas, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

³⁵ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- ☐ A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo inteiro

	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)			
06 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	9	9	9
XX 01 01 02 (nas delegações)			
XX 01 05 01 (investigação indireta)			
10 01 05 01 (investigação direta)			
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)³⁶			
XX 01 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)			
XX 01 02 02 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)			
XX 01 04 aa ³⁷	- na sede		
	- nas delegações		
XX 01 05 02 (AC, PND e TT - Investigação indireta)			
10 01 05 02 (AC, TT e PND - Investigação direta)			
Outra rubrica orçamental (especificar)			
TOTAL	9	9	9

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da Comissão, complementados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no quadro do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Receber e tratar denúncias dirigidas à Comissão, iniciar um processo e realizar inquéritos, preparar atos jurídicos da Comissão, tratar os pedidos de informações e tratar os pedidos de reexame das decisões da Comissão.
Pessoal externo	Não aplicável.

³⁶ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

³⁷ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»)

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- ☒ A proposta/iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual
- ☐ A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

- ☐ A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa não prevê o cofinanciamento por terceiros

3.3. **Impacto estimado nas receitas**

- ☐ A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- ☒ A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - (iv) ☒ nos recursos próprios
 - (v) ☐ nas receitas diversas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa ³⁸					
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para mostrar a duração do impacto (ver ponto 1.6)	
Artigo							

Relativamente às diversas receitas «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas

³⁸

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25 % a título de despesas de cobrança.