



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 1.12.2011
COM(2011) 824 final

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da União
e que revoga a Directiva 96/67/CE do Conselho**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2011) 1439 final}

{SEC(2011) 1440 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Contexto geral – Directiva do Conselho de 1996

Os serviços de assistência em escala abrangem todas as actividades em terra relacionadas com a aviação, realizadas pelas transportadoras aéreas nos aeroportos, e constituem uma função essencial da cadeia da aviação. Os serviços de assistência em escala abrangem as seguintes 11 categorias de serviços:

- 1) assistência administrativa e supervisão em terra;
- 2) assistência a passageiros;
- 3) assistência a bagagem;
- 4) assistência a carga e correio;
- 5) assistência a operações em pista;
- 6) assistência de serviço da aeronave;
- 7) assistência de combustível e óleo;
- 8) assistência de manutenção em linha;
- 9) assistência a operações aéreas e gestão das tripulações;
- 10) assistência de transporte em terra;
- 11) assistência de restauração (*catering*).

A prestação eficiente de serviços de assistência em escala é importante para os aeroportos, as transportadoras aéreas e os passageiros e essencial para a utilização eficiente das infra-estruturas do transporte aéreo e o desempenho do sistema da aviação em geral.

Algumas estimativas relativas ao mercado da assistência em escala: de acordo com as estimativas da Comissão e das partes interessadas, as receitas da assistência em escala (todas as categorias incluídas) ascendem globalmente a 50 mil milhões de euros. Estima-se que o sector emprega, pelo menos, 60 000 pessoas na Europa¹. O custo associado aos serviços de assistência em escala representa para as transportadoras aéreas 5 a 12 %² dos custos de exploração.

¹ Estimativas da IAHA – *International Aviation Handlers' Association* (a associação de prestadores independentes de serviços) relativas aos seus membros. Nem todos os prestadores de serviços de assistência em escala são membros da IAHA e poderão existir mais de 110 000 trabalhadores no sector da assistência em escala.

² Consultas às partes interessadas e relatórios anuais do observatório do mercado do transporte aéreo disponíveis em: http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm.

Em 1996, a Comunidade Europeia adoptou a Directiva 96/67/CE do Conselho relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade. A directiva constituiu um primeiro passo para a abertura e harmonização progressivas do acesso ao mercado da assistência em escala.

Historicamente, as actividades de assistência em escala eram exercidas pelos operadores dos aeroportos ou pelas transportadoras aéreas. Actualmente, na Europa, estas actividades são exercidas cada vez mais por empresas especializadas. O acesso ao mercado da assistência em escala previsto na directiva baseia-se nos seguintes princípios:

- Livre exercício da «auto-assistência» em escala, ou seja, a possibilidade de as transportadoras aéreas praticarem a auto-assistência em cada aeroporto comercial, independentemente do volume de tráfego deste. No entanto, para quatro categorias de serviços (assistência a bagagem, assistência a operações em pista, assistência de combustível e óleos e assistência a carga e correio), os Estados-Membros podem reservar o exercício da auto-assistência a não menos de dois utilizadores nos aeroportos com um tráfego anual superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga.
- Livre exercício da «assistência a terceiros», ou seja, a possibilidade de os prestadores de serviços de assistência em escala fornecerem serviços a terceiros nos aeroportos com um tráfego anual superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga. No entanto, no que respeita às quatro categorias de serviços que podem ser restringidas, acima mencionadas, os Estados-Membros podem limitar o número de prestadores a não menos de dois por cada categoria.

1.2. Justificação da proposta

De acordo com as várias avaliações realizadas pela Comissão, a directiva possibilitou a realização dos principais objectivos pretendidos de liberalização do mercado da assistência em escala nos aeroportos da UE: o número de prestadores de serviços aumentou e, em geral, os preços da assistência em escala diminuíram. Além disso, de acordo com as transportadoras aéreas, a qualidade do serviço melhorou com uma maior escolha de concorrentes.

Desde a adopção da directiva, em 1996, as condições-quadro dos serviços de assistência em escala foram significativamente alteradas. Num contexto de rápido crescimento do tráfego aéreo e de condicionalismos de capacidade nos aeroportos, a questão da eficiência e qualidade dos serviços prestados nos aeroportos, nomeadamente dos serviços de assistência em escala, suscita um interesse renovado e cada vez maior.

A iniciativa «Céu Único Europeu» da União Europeia, que visa reformar a arquitectura do controlo de tráfego aéreo europeu para satisfazer as futuras exigências de capacidade e de segurança, reconhece a importância da integração das infra-estruturas essenciais, como os aeroportos, numa abordagem de sistema integral e porta-a-porta. Estatísticas recentes mostram que 70 % dos atrasos são geralmente provocados pelo tempo de rotação. A abordagem porta-a-porta visa otimizar e integrar todas as fases de um voo, de aeroporto a aeroporto, incluindo os serviços de assistência em escala, com vista à melhoria do desempenho em termos de atrasos, custos, impactos ambientais e segurança.

Além disso, as crises sucessivas que afectaram negativamente o transporte aéreo ao longo da última década mostram que devem ser adoptadas medidas. A crise económica levou os

Estados-Membros e o sector a tentarem reduzir os custos. Os ataques terroristas exigem níveis elevados de segurança. E, não menos importante, as fortes intempéries ocorridas mostram a necessidade de uma maior coordenação das operações em terra nos aeroportos.

A consulta sobre a actual directiva e a avaliação da mesma efectuadas pela Comissão (para informações pormenorizadas, ver abaixo) mostraram que o quadro jurídico actual já não serve a sua finalidade. O problema identificado é duplo: *i) a prestação de serviços de assistência em escala não é suficientemente eficiente, devido à existência de obstáculos à entrada e à expansão no mercado, e ii) a qualidade global dos serviços de assistência em escala não tem acompanhado a evolução das necessidades em termos de fiabilidade, resiliência, segurança e protecção do ambiente.*

1.3. Objectivos da proposta

A avaliação de impacto e o seu resumo, apensos à presente proposta, estabelecem o objectivo geral e os objectivos específicos da adopção do regulamento. O objectivo geral é melhorar a eficiência e a qualidade global dos serviços de assistência em escala para os utilizadores (transportadoras aéreas) e utilizadores finais (passageiros/transitários) nos aeroportos da UE.

Os objectivos específicos são os seguintes:

- 1) Assegurar às transportadoras aéreas uma maior escolha de soluções de assistência em escala nos aeroportos da UE;
- 2) Harmonizar e clarificar as condições administrativas nacionais para a entrada no mercado (licenças);
- 3) Assegurar condições equitativas a nível dos aeroportos entre as empresas de assistência em escala que operam sob diferentes regimes regulamentares;
- 4) Melhorar a coordenação entre os prestadores de serviços de assistência em escala no aeroporto (operadores do aeroporto como coordenadores em terra no âmbito da rede de aviação da UE, no contexto da abordagem porta-a-porta);
- 5) Clarificar o quadro jurídico que regula a formação e as transferências de pessoal.

1.4. Disposições em vigor no domínio da proposta

A proposta diz respeito à adopção de um regulamento relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da UE. O novo regulamento tem por objectivo substituir e revogar a Directiva 96/67/CE existente. Os serviços de assistência em escala não são directamente objecto de quaisquer outras disposições.

1.5. Coerência com as outras políticas e com os objectivos da União Europeia

A iniciativa constitui uma das acções necessárias para o espaço único europeu dos transportes, como descrito no Livro Branco da Comissão: *Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos.* Também faz parte do pacote aeroportuário, identificado como uma iniciativa estratégica no

programa de trabalho da Comissão para 2011³, para libertar o potencial de crescimento do mercado único.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DO IMPACTO

2.1. Consulta das partes interessadas

2.1.1. Métodos de consulta, principais sectores visados e perfil geral dos inquiridos

Numa audição realizada em 6 de Abril de 2006, na sequência de uma consulta escrita, a Comissão consultou todas as partes interessadas sobre as várias possibilidades de revisão da directiva.

Em 24 de Janeiro de 2007, a Comissão adoptou um relatório sobre a aplicação da directiva⁴, que confirmava que os principais objectivos tinham sido realizados, embora existissem tendências negativas.

Entre Novembro de 2009 e Setembro de 2010, a Comissão efectuou uma consulta às partes interessadas sobre o funcionamento dos serviços de assistência em escala nos aeroportos da UE e as opções de revisão da directiva.

Em 16 de Novembro de 2009, teve lugar uma reunião do grupo de trabalho sobre assistência em escala do comité de Diálogo Social Sectorial (no domínio da aviação civil). Na sequência dessa reunião, três dos quatro representantes principais adoptaram uma declaração comum⁵ que apelava à introdução de melhorias no sistema de concurso actual e de uma cláusula social relativa à transferência de pessoal em caso de perda total ou parcial da actividade.

2.1.2. Síntese das respostas

Está disponível uma síntese da consulta, bem como as contribuições individuais, em:

http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm.

As consultas evidenciaram os interesses divergentes dos vários tipos de partes interessadas.

As transportadoras aéreas salientaram a necessidade de um mercado mais concorrencial. Expressaram a sua satisfação com a maior escolha de prestadores de serviços de assistência em escala possibilitada pela adopção da directiva, mas frisaram que não se observa essa tendência em toda a Europa.

Num sector em que a estabilidade de emprego tem sido afectada, os trabalhadores da assistência em escala defenderam a necessidade de atacar os problemas sociais

³ COM(2010) 623.

⁴ COM(2006) 821 final.

⁵ Declaração de 7 de Abril de 2011 das associações da UE que representam os aeroportos (ACI-Europe, o Conselho Internacional dos Aeroportos da Europa), os prestadores de assistência independentes (IAHA) e os sindicatos (Federação Europeia dos Transportes – FET). Disponível em: <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%2070411.pdf>.

(nomeadamente as transferências de pessoal) e expressaram preocupação com a introdução de demasiada concorrência, o que poderia ter impacto nas condições de trabalho.

Todos os operadores de aeroportos apelaram a uma melhor coordenação nos aeroportos e expressaram o desejo de serem claramente reconhecidos como coordenadores em terra. Alguns formularam objecções a uma maior abertura do mercado, principalmente por considerarem que esta abertura teria um impacto negativo na qualidade dos seus aeroportos e aumentaria os seus custos.

Os prestadores independentes de serviços de assistência em escala salientaram a necessidade de uma concorrência mais leal no sector. Em especial, defenderam a aplicação de requisitos mais rigorosos para as actividades de assistência em escala exercidas pelos operadores dos aeroportos e pelas transportadoras aéreas.

Praticamente todas as partes interessadas apelaram à melhoria da qualidade dos serviços.

2.2. Obtenção e utilização de competências especializadas

O acompanhamento contínuo da aplicação da directiva relativa aos serviços de assistência em escala pela Comissão tem sido complementado com vários estudos externos, cujos resultados estão disponíveis no sítio Web da Comissão. Em especial, na sequência do pedido do Parlamento Europeu na sua resolução de 11 de Outubro de 2007⁶, a Comissão realizou em 2008-2009 um estudo abrangente⁷ sobre a aplicação e o impacto da directiva, que incidia nas questões do emprego e da segurança. Em 2010, a Comissão realizou outro estudo sobre a possível revisão da directiva.⁸

2.3. Avaliação do impacto

A avaliação do impacto apresenta uma descrição geral das diferentes opções consideradas. Foram analisados quatro pacotes de medidas (além da opção de manter o quadro existente) para avaliar a forma como a Directiva 96/67/CE poderia ser revista.

O pacote de medidas PM1 introduziria melhorias no sistema através de alterações mínimas à directiva e da disponibilização de directrizes sempre que possível. Este pacote compreende: abertura completa do mercado dos serviços de auto-assistência, directrizes sobre os requisitos de licenciamento, definições mais claras e requisitos mais pormenorizados no que respeita à separação contabilística das actividades, às infra-estruturas centralizadas, à subcontratação e ao comité de utilizadores⁹. No que respeita à coordenação a nível dos aeroportos, o pacote contém directrizes sobre a subcontratação e a harmonização dos critérios de concurso. O

⁶ Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 11 de Outubro de 2007, sobre capacidade e segurança dos aeroportos na Europa: plano de acção para uma política mais eficaz. (2007/2092(INI)) disponível em: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0433+0+DOC+XML+V0//PT>

⁷ *Study on the impact of Directive 96/67/EC on groundhandling services 1996-2007*, Airport Research Center, Fevereiro de 2009. Disponível em: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf.

⁸ *Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports*, Steer Davies Gleave, Junho de 2010. Disponível em: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

⁹ O comité de utilizadores é um comité de representantes dos utilizadores do aeroporto (ou seja, transportadoras aéreas) estabelecido em cada aeroporto.

pacote também assegura formação mínima e a consulta dos representantes dos trabalhadores relativamente aos concursos.

O pacote de medidas PM2 pretende melhorar o sistema actual através de um conjunto mais ambicioso de medidas. Prevê a abertura completa do mercado dos serviços de auto-assistência e aumenta para um mínimo de três o número de prestadores de serviços reservados, no que respeita à assistência a terceiros nos grandes aeroportos. Outras medidas incluem o reconhecimento mútuo das licenças e a harmonização dos critérios de concurso, uma melhor gestão das infra-estruturas centralizadas, a separação jurídica dos operadores dos aeroportos e o aumento do tempo de duração das adjudicações. O pacote prevê novos requisitos para a subcontratação, a definição da função dos operadores dos aeroportos nas operações globais (e possíveis requisitos mínimos), bem como obrigações de informação sobre o desempenho. Inclui igualmente a formação mínima e a autorização para os Estados-Membros preverem a transferência de pessoal nas mesmas condições para serviços cujo acesso é limitado.

O pacote de medidas PM2' é semelhante ao PM2, mas contém medidas diferentes para as aéreas problemáticas menos conflituosas identificadas. A diferença reside no facto de as licenças e os requisitos mínimos de qualidade serem estabelecidos a nível da UE.

O pacote de medidas PM3 visa melhorar o sistema actual através de medidas de elevada intensidade, que prevêm a completa harmonização do quadro jurídico do mercado da assistência em escala: abertura completa do mercado da assistência em escala e uniformização das condições de acesso ao mercado através de uma melhor gestão das infra-estruturas centralizadas, introdução de uma licença da UE e eliminação do direito dos operadores dos aeroportos de prestarem serviços de assistência em escala nos respectivos aeroportos. No que respeita à coordenação operacional do aeroporto, são previstos requisitos relativos à subcontratação, a definição da função dos operadores dos aeroportos nas operações globais (e possíveis requisitos mínimos), bem como obrigações de informação sobre o desempenho. Este pacote prevê a transferência completa do pessoal no âmbito dos processos de concurso e a atribuição de licenças ao pessoal essencial.

As recomendações do comité de avaliação do impacto foram tidas em consideração, referindo-se as principais à necessidade de uma definição mais clara do problema, à clarificação das disposições de protecção social no caso de transferência de trabalhadores, à introdução de um maior número de opções de política viáveis e à comparação reforçada dessas opções.

Apenas o PM2 satisfaz integralmente os objectivos identificados, como demonstra a avaliação do impacto. É necessário assegurar um equilíbrio adequado entre efeitos sociais e económicos. Este pacote constitui a base da presente proposta.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Síntese da proposta

Abertura completa do mercado dos serviços de auto-assistência e aumento para três do número mínimo de prestadores de serviços nos grandes aeroportos.

A Directiva 96/67/CE permite que os Estados-Membros limitem a auto-assistência ou a assistência a terceiros a um mínimo de dois prestadores para quatro categorias de serviços. Por conseguinte, em alguns aeroportos, as transportadoras aéreas deparam-se com uma

escolha limitada entre dois prestadores para cada um destes serviços e nem sempre são autorizadas a praticar a auto-assistência.

Cada utilizador do aeroporto deverá ser autorizado a praticar a auto-assistência. Além disso, o número de prestadores de serviços de assistência em escala a terceiros autorizados não deve ser inferior a três nos grandes aeroportos cujo tráfego anual seja igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga.

Reconhecimento mútuo das licenças, com requisitos harmonizados

Três quartos dos Estados-Membros dispõem de um sistema de licenciamento, do que resulta um grande número de requisitos administrativos diferentes que os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores que praticam a auto-assistência devem cumprir na UE. O reconhecimento mútuo das licenças nacionais, com requisitos harmonizados, reduzirá os custos administrativos para os operadores e os obstáculos à entrada no mercado.

Melhor gestão das infra-estruturas centralizadas¹⁰

As infra-estruturas centralizadas são essenciais para o desempenho dos serviços de assistência em escala. Na falta de um quadro jurídico claro, podem ocorrer distorções de concorrência no mercado da assistência em escala. A proposta prevê um quadro jurídico claro para a definição de infra-estruturas centralizadas e para as taxas a cobrar aos prestadores de serviços de assistência em escala e às transportadoras aéreas que praticam a auto-assistência pela utilização das infra-estruturas centralizadas.

Separação jurídica entre os aeroportos e as suas actividades de assistência em escala

Se um aeroporto for também um prestador de serviços de assistência em escala, deve assegurar-se que os serviços de assistência em escala prestados pelo aeroporto não beneficiam indevidamente das actividades de gestão do aeroporto.

O sistema actual de separação contabilística de actividades para os aeroportos que prestam serviços de assistência em escala é muito difícil de controlar e considerado insuficiente para assegurar uma concorrência leal. A proposta prevê que os aeroportos mantenham as suas actividades de assistência em escala numa entidade jurídica separada das suas actividades de gestão.

Processos de concurso melhorados

O actual período máximo de 7 anos para o qual é seleccionado um prestador de serviços de assistência em escala reservados é considerado insuficiente, nomeadamente para a amortização do custo dos equipamentos em terra. A proposta prevê a extensão do período máximo para dez anos.

A proposta contém outras especificações sobre os elementos do processo de selecção dos prestadores de serviços de assistência em escala reservados, a fim de assegurar uma aplicação harmoniosa e garantir que as empresas seleccionadas são de facto as mais capazes de prestar os serviços de assistência em escala.

O comité de utilizadores deve ser consultado aquando da selecção do prestador de serviços reservados. A proposta contém disposições relativas ao regulamento interno do comité de

¹⁰ As infra-estruturas centralizadas são infra-estruturas destinadas à prestação de serviços de assistência em escala e cuja complexidade, custo ou impacto no ambiente não permitem a divisão nem a duplicação.

utilizadores, a fim de evitar conflitos de interesse com as transportadoras aéreas que também prestam serviços de assistência em escala.

Regras de subcontratação clarificadas

Embora aumentem a flexibilidade para os prestadores de serviços de assistência em escala, o que por vezes é necessário, a subcontratação, especialmente em cascata, pode também resultar em condicionalismos de capacidade e ter efeitos negativos na segurança.

A proposta prevê, por conseguinte, regras de subcontratação claras, que permitem que os prestadores de serviços de assistência em escala subcontratem, mas que limitam a subcontratação pelos aeroportos e pelas transportadoras aéreas que praticam a auto-assistência a situações de força maior e proíbem a subcontratação em cascata.

Função da entidade gestora do aeroporto na coordenação com os serviços em terra

A crise que afectou o transporte aéreo no último ano, devido às fortes intempéries ocorridas, revelou a necessidade de uma melhor coordenação das operações em terra nos aeroportos. Com efeito, observou-se um baixo nível de resiliência à crise em alguns aeroportos, também no caso da prestação de serviços de assistência em escala. Os problemas de um aeroporto têm fortes repercussões na rede global, o que torna ainda mais importante a melhoria do nível de resiliência em situações de crise.

A entidade gestora do aeroporto deve ser responsável pela coordenação eficaz das actividades de assistência em escala no seu aeroporto. Além disso, nos grandes aeroportos, que são especialmente importantes para a rede europeia de transporte aéreo, a entidade gestora do aeroporto deve assegurar que estas operações são coordenadas através de um processo decisório colaborativo (CDM) no aeroporto e de um plano de contingência adequado.

Responsabilidade dos operadores dos aeroportos em matéria de requisitos mínimos de qualidade para as operações de assistência em escala a definir em acto delegado

A qualidade inferior de um prestador de serviços de assistência em escala pode perturbar o sistema aeroportuário e prejudicar as partes interessadas do sector do transporte aéreo. A inexistência de normas mínimas comuns de qualidade para todos os prestadores de serviços de assistência em escala num aeroporto foi referida pelas partes interessadas como uma lacuna da actual directiva.

A proposta prevê a definição de normas mínimas de qualidade para a prestação de serviços de assistência em escala, obrigatórias para todos os prestadores de serviços e utilizadores que praticam a auto-assistência.

Obrigações de informação sobre o desempenho dos serviços de assistência em escala a definir em acto delegado

A existência de dados suficientes, independentes e centralizados sobre o desempenho dos serviços de assistência em escala ajudarão a identificar futuras medidas adequadas. Os prestadores destes serviços e os utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência deverão apresentar relatório sobre o desempenho dos seus serviços de assistência em escala.

Formação mínima obrigatória do pessoal

Num sector com grande intensidade de mão-de-obra, como a actividade de assistência em escala, a formação e o aperfeiçoamento contínuos do pessoal têm um grande impacto na qualidade do serviço. Em contrapartida, pessoal com formação insuficiente aumenta o risco de baixa qualidade dos serviços e pode, nomeadamente, afectar a segurança dos serviços de assistência em escala. A proposta introduz requisitos mínimos de formação para todos os

prestadores destes serviços e para as transportadoras aéreas que praticam a auto-assistência, a fim de garantir a segurança das operações e criar condições equitativas para os operadores.

Possibilidade de os Estados-Membros imporem o requisito de transferência do pessoal com condições semelhantes na sequência de um concurso

De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia¹¹, existe actualmente uma situação de ambiguidade quanto às medidas que os Estados-Membros estão autorizados a adoptar em caso de mudança do prestador para serviços de assistência em escala de acesso limitado.

A rotatividade de pessoal no sector da assistência em escala é elevada e parece ser parcialmente motivada pela directiva. Os prestadores seleccionados no âmbito de um concurso para prestar serviços cujo acesso é reservado estão autorizados a operar apenas durante um período máximo. O sistema de concurso parece, assim, incentivar a rotatividade de pessoal. A não continuidade deste pode afectar negativamente a qualidade dos serviços de assistência em escala. É necessário, portanto, clarificar as regras relativas à transferência de pessoal além do que dispõe a Directiva 2001/23/CE relativa à transferência de empresas, permitindo que os Estados-Membros assegurem condições de emprego e de trabalho adequadas.

3.2. Base jurídica

A proposta tem por base o artigo 100.º do TFUE.

3.3. Princípio da subsidiariedade

O princípio da subsidiariedade é aplicável, uma vez que a proposta não é da competência exclusiva da União.

Os objectivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelo facto de as transportadoras aéreas operarem num mercado único da aviação e os prestadores de serviços de assistência em escala operarem também num mercado europeu ou internacional. O quadro regulador dos serviços de assistência em escala não pode ser estabelecido a um nível inferior. Qualquer acção isolada de um Estado-Membro poderia eventualmente prejudicar o funcionamento do mercado interno.

A melhor forma de realizar os objectivos da proposta consiste na acção ao nível da UE. As regras europeias relativas aos serviços de assistência em escala são um acompanhamento essencial da legislação europeia subjacente ao mercado interno da aviação, uma vez que um sistema leal, transparente e não-discriminatório de prestação de serviços de assistência em escala é fundamental para a eficiência e a alta qualidade destes serviços, os quais têm uma função essencial na cadeia de aviação.

A proposta respeita, assim, o princípio da subsidiariedade.

¹¹ Processo C-460/02, Comissão das Comunidades Europeias contra República Italiana, acórdão de 9 de Dezembro de 2004. Processo C-386/03, Comissão das Comunidades Europeias contra República Federal da Alemanha, 14 de Julho de 2005.

3.4. Princípio da proporcionalidade

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade. Os encargos adicionais para os operadores económicos e as autoridades nacionais limitam-se aos estritamente necessários para melhorar a eficiência e a qualidade global dos serviços de assistência em escala. Embora a proposta envolva custos significativos, nomeadamente no que respeita à melhoria da gestão das infra-estruturas centralizadas, à separação jurídica das actividades dos aeroportos e às obrigações de informação, espera-se que estes custos sejam compensados pelos significativos benefícios de qualidade e económicos que se obterão.

3.5. Escolha do instrumento

O instrumento proposto é um regulamento. O recurso a outros instrumentos não seria apropriado. Tendo em conta a necessidade de definir normas mínimas harmonizadas qualidade nos aeroportos, para implementar a abordagem porta-a-porta, e de uma maior harmonização das condições de acesso ao mercado, a fim de assegurar uma concorrência mais leal no mercado da assistência em escala, a flexibilidade que a escolha de uma directiva proporcionou em 1996 já não é adequada.

O instrumento jurídico tem de ser de aplicação geral.

Um regulamento satisfaz a necessidade de harmonização dos mercados da assistência em escala a nível da UE, uma questão identificada como um problema. A maior parte das dificuldades identificadas no que respeita ao quadro jurídico actual estão associadas à aplicação divergente pelos Estados-Membros.

Por conseguinte, o instrumento jurídico mais apropriado é um regulamento, uma vez que as outras opções não seriam suficientes para realizar os objectivos propostos.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência no orçamento da UE.

5. ELEMENTOS FACULTATIVOS

5.1. Revogação de legislação existente

A adopção da proposta implicará a revogação da Directiva 96/67/CE do Conselho relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade.

5.2. Espaço Económico Europeu

O acto proposto incide em matérias de interesse do Espaço Económico Europeu, pelo que o seu âmbito deve ser alargado ao EEE.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**relativo aos serviços de assistência em escala nos aeroportos da União
e que revoga a Directiva 96/67/CE do Conselho**

(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 projecto de acto legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade¹⁴, prevê a abertura progressiva do mercado da assistência em escala.
- (2) Os aeroportos e os serviços de assistência em escala são indispensáveis para o bom funcionamento do modo de transporte aéreo e constituem uma função essencial da cadeia da aviação. Os serviços de assistência em escala abrangem todas as actividades em terra relacionadas com a aviação efectuadas para as transportadoras aéreas nos aeroportos.
- (3) A Declaração adoptada na Cimeira de Bruges sobre a aviação, em Outubro de 2010, reconheceu a necessidade de reformar as regras da União para promover a competitividade de cada sector da cadeia do transporte aéreo (como os aeroportos, as transportadoras e outros prestadores de serviços).

¹² JO C , , p. .

¹³ JO C , , p. .

¹⁴ JO L 272 de 25.10.96, p. 36.

- (4) O Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes»¹⁵ identifica a melhoria do acesso ao mercado e a disponibilização de serviços de qualidade nos aeroportos como essenciais para a qualidade de vida dos cidadãos e para a construção do espaço único europeu dos transportes.
- (5) O prosseguimento da abertura progressiva do mercado da assistência em escala e a introdução de requisitos harmonizados para a prestação de serviços de assistência em escala poderão melhorar a eficiência e a qualidade global destes serviços, em benefício das transportadoras aéreas, e também dos passageiros e dos transitários. Melhorar-se-ia, assim, a qualidade das operações gerais nos aeroportos.
- (6) Tendo em conta a necessidade de definir normas de qualidade mínimas harmonizadas nos aeroportos, para implementar a abordagem porta-a-porta com vista à construção do céu único europeu, e a necessidade de maior harmonização, a fim de se explorarem completamente os benefícios da abertura progressiva do mercado da assistência em escala em termos de qualidade e eficiência acrescidas dos serviços, a Directiva 96/67/CE deverá ser substituída por um regulamento.
- (7) O livre acesso ao mercado da assistência em escala é compatível com o bom funcionamento dos aeroportos da União, desde que sejam previstas medidas de salvaguarda apropriadas. O livre acesso ao mercado da assistência em escala deverá efectuar-se de forma progressiva e adaptada às exigências do sector.
- (8) A abertura progressiva do mercado em virtude da Directiva 96/67/CE já produziu resultados positivos em termos de melhoria da eficiência e da qualidade. Por conseguinte, é apropriado prosseguir com esta abertura.
- (9) Os utilizadores dos aeroportos deverão ser autorizados a praticar a auto-assistência. Simultaneamente, é necessário preservar uma definição clara e restritiva do conceito de auto-assistência, a fim de evitar abusos e impactos negativos no mercado da assistência a terceiros.
- (10) No que respeita a determinadas categorias de serviços de assistência em escala, o acesso ao mercado pode confrontar-se com condicionalismos de segurança, capacidade ou disponibilidade de espaço. Importa, assim, poder limitar o número de prestadores autorizados a prestar esses serviços.
- (11) Em determinados casos, os condicionalismos de segurança, capacidade ou disponibilidade de espaço podem ser de tal ordem que justifiquem outras restrições ao acesso ao mercado ou ao exercício da auto-assistência, desde que tais restrições sejam pertinentes, objectivas, transparentes e não-discriminatórias. Nesses casos, os Estados-Membros deverão poder solicitar derrogações às disposições do presente regulamento.
- (12) Essas derrogações deverão ter por objectivo permitir que as autoridades aeroportuárias obviem aos referidos condicionalismos ou, pelo menos, os atenuem. As derrogações devem ser aprovadas pela Comissão.

¹⁵ COM(2011) 144 final.

- (13) A preservação de uma concorrência efectiva e leal exige que, em caso de limitação do número de prestadores de serviços de assistência em escala, estes sejam seleccionados através de um processo de concurso aberto, transparente e não-discriminatório. Este processo deverá ser especificado mais pormenorizadamente.
- (14) Os utilizadores do aeroporto deverão ser consultados aquando da selecção dos prestadores de serviços de assistência em escala, uma vez que são os primeiros interessados na qualidade e no preço dos serviços.
- (15) É necessário, por conseguinte, prever a representação dos utilizadores do aeroporto e a sua consulta, em especial para a selecção dos prestadores autorizados a prestar serviços de assistência em escala.
- (16) No contexto da selecção de prestadores de serviços de assistência em escala num aeroporto, deverá ser possível, em certas circunstâncias e em condições específicas, alargar a obrigação de serviço público a outros aeroportos na mesma região geográfica do Estado-Membro interessado.
- (17) Existe ambiguidade quanto à margem de discricção de que dispõem os Estados-Membros para exigir a transferência do pessoal quando muda o prestador de serviços de assistência em escala de acesso limitado. A não continuidade do pessoal pode prejudicar a qualidade dos serviços de assistência em escala. Por conseguinte, convém clarificar as regras relativas à transferência de pessoal além do que dispõe a Directiva 2001/23/CE relativa à transferência de empresas, permitindo que os Estados-Membros assegurem condições de emprego e de trabalho adequadas.
- (18) Por forma a assegurar o bom desenrolar das operações de transporte aéreo nos aeroportos, garantir a segurança no perímetro aeroportuário, proteger o ambiente e assegurar o cumprimento da regulamentação social aplicável, a prestação de serviços de assistência em escala deverá ser subordinada à obtenção de uma licença apropriada. Tendo em conta que os sistemas de licenciamento da prestação de serviços de assistência em escala que existem actualmente na maior parte dos Estados-Membros diferem significativamente, deverá ser introduzido um sistema de licenciamento harmonizado.
- (19) Por forma a assegurar que todos os prestadores de serviços e todos os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência têm solidez económica suficiente, boa reputação, cobertura de seguro suficiente e conhecimento adequado das operações de assistência em escala e do ambiente do aeroporto, e a fim de estabelecer condições de concorrência equitativas, a concessão de licenças deverá estar subordinada a requisitos mínimos.
- (20) O livre acesso às infra-estruturas centralizadas do aeroporto e um quadro jurídico claro para a definição destas infra-estruturas são essenciais para a prestação eficiente dos serviços de assistência em escala. Todavia, deverá ser possível cobrar uma taxa pela utilização das infra-estruturas centralizadas.
- (21) As taxas deverão ser calculadas de forma transparente e fixadas de forma não-discriminatória. Não deverão, além disso, exceder o necessário para cobrir os custos da disponibilização das infra-estruturas centralizadas e garantir uma rendibilidade razoável do activo.

- (22) A entidade gestora e/ou a entidade ou entidades gestoras das infra-estruturas centralizadas do aeroporto deverão consultar regularmente os utilizadores do aeroporto sobre a definição destas infra-estruturas e o nível das taxas.
- (23) A entidade gestora do aeroporto pode também prestar ela própria serviços de assistência em escala. Uma vez que, com as suas decisões, a entidade gestora do aeroporto poder exercer influência considerável na concorrência entre os prestadores destes serviços, os aeroportos deverão estar obrigados a confiar os serviços de assistência em escala que prestem a uma entidade jurídica distinta da entidade que gere as infra-estruturas.
- (24) Para permitir que os aeroportos cumpram a sua missão de gestão das infra-estruturas, garantam a segurança no perímetro aeroportuário e assegurem a resiliência dos serviços de assistência em escala também em situações de crise, a entidade gestora do aeroporto deverá ser responsável pela boa coordenação das actividades de assistência em escala no aeroporto. A entidade gestora do aeroporto deverá informar o órgão de análise do desempenho do Eurocontrol sobre a coordenação das actividades de assistência em escala no aeroporto, de modo a consolidar a optimização.
- (25) A entidade gestora do aeroporto, a autoridade pública ou outra entidade que controle o aeroporto deverá também poder estabelecer as regras necessárias para o bom funcionamento das infra-estruturas aeroportuárias.
- (26) É necessário definir normas mínimas de qualidade obrigatórias a satisfazer pelos prestadores de serviços de assistência em escala e pelos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência, a fim de assegurar a qualidade global do serviço e criar condições de concorrência equitativas para os prestadores.
- (27) Tendo em vista melhorar o desempenho de toda a cadeia da aviação e implementar a abordagem «porta-a-porta», os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência deverão informar a Comissão acerca do seu desempenho.
- (28) Num sector com grande intensidade de mão-de-obra, como é a assistência em escala, a formação e o aperfeiçoamento contínuos do pessoal têm grande impacto na qualidade do serviço. Convém, por conseguinte, definir requisitos mínimos de formação, para assegurar a qualidade das operações em termos de fiabilidade, resiliência, segurança e protecção e criar condições de concorrência equitativas para os operadores.
- (29) A subcontratação aumenta a flexibilidade para os prestadores de serviços de assistência em escala. No entanto, a subcontratação, especialmente em cascata, poderá também resultar em condicionalismos de capacidade e ter efeitos negativos na segurança. Convém, por conseguinte, limitar a subcontratação e clarificar as normas que a regulam.
- (30) Os direitos reconhecidos pelo presente regulamento apenas se deverão aplicar aos prestadores de serviços de assistência em escala e aos utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência originários de países terceiros em caso de estrita reciprocidade. Caso não haja reciprocidade, a Comissão deverá poder decidir que um ou vários Estados-Membros suspendam esses direitos no que respeita a tais prestadores ou utilizadores.

- (31) Os Estados-Membros deverão conservar a possibilidade de garantir um nível adequado de protecção social ao pessoal das empresas que prestam serviços de assistência em escala.
- (32) A fim de assegurar a aplicação de requisitos de seguro harmonizados aos prestadores de serviços de assistência em escala e aos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência, o poder de adoptar actos nos termos do artigo 290.º do Tratado deverá ser delegado na Comissão no que respeita aos requisitos de seguro para esses prestadores e utilizadores. A fim de garantir que as obrigações impostas a respeito das normas mínimas de qualidade dos serviços de assistência em escala e da comunicação de informações pelos prestadores destes serviços e pelos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência são harmonizadas e devidamente actualizadas, o poder de adoptar actos nos termos do artigo 290.º do Tratado deverá ser delegado na Comissão no que respeita às especificações relativas às normas mínimas de qualidade dos serviços de assistência em escala e ao conteúdo e difusão dos relatórios de informação desses prestadores e utilizadores. É especialmente importante que a Comissão realize consultas adequadas durante o seu trabalho preparatório, nomeadamente a nível de peritos e com a participação do comité de diálogo social sectorial específico criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE.
- (33) Ao preparar e elaborar actos delegados, a Comissão deverá assegurar a transmissão simultânea, tempestiva e adequada dos documentos relevantes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (34) A fim de garantir condições uniformes de aplicação do presente regulamento, deverão ser conferidas competências de execução à Comissão. As referidas competências deverão ser exercidas em conformidade com as disposições do 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 Comissão¹⁶.
- (35) Para a adopção das decisões de execução relativas às derrogações ao grau de abertura do mercado dos serviços de assistência em escala a terceiros e da auto-assistência deverá ser aplicado o procedimento consultivo, dado que esses actos têm âmbito limitado.
- (36) Para a adopção das decisões de execução relativas ao alargamento pelos Estados-Membros de uma obrigação de serviço público a aeroportos insulares deverá ser aplicado o procedimento consultivo, dado que esses actos têm âmbito limitado.
- (37) Para a adopção de decisões de execução relativas à suspensão total ou parcial do direito de acesso de prestadores de serviços de assistência em escala e de utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência, originários de um país terceiro, ao mercado da assistência em escala no território de um Estado-Membro deverá ser aplicado o procedimento de exame.
- (38) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, nomeadamente a aplicação mais homogénea da legislação da União aos serviços de assistência em escala, não

¹⁶ JO L 55 de 28.02.11, p. 13.

podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros devido ao carácter internacional do transporte aéreo e podem, pois, ser mais bem alcançados a nível da União, a União pode adoptar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

- (39) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em Córdoba em 18 de Setembro de 2006, por ocasião da primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto de Gibraltar, feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, e a observância plena desta declaração será equiparada à observância da Declaração de 1987.
- (40) A Directiva 96/67/CE deverá, assim, ser revogada.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I — Âmbito de aplicação e definições

Artigo 1.º *Âmbito de aplicação*

O presente regulamento aplica-se aos aeroportos localizados nos territórios dos Estados-Membros a que se aplica o Tratado e abertos ao tráfego comercial.

A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar não prejudica as posições jurídicas respectivas do Reino da Espanha e do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte em relação ao diferendo a respeito da soberania sobre o território em que se localiza aquele aeroporto.

Artigo 2.º *Definições*

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Aeroporto», um terreno especialmente preparado para a aterragem, a descolagem e as manobras de aeronaves, incluindo as instalações anexas que possam existir para as necessidades do tráfego e o serviço das aeronaves e as instalações necessárias para as operações comerciais de transporte aéreo;
- b) «Entidade gestora do aeroporto», a entidade que, a par ou não de outras actividades, tem por missão, nos termos da legislação ou da regulamentação nacional, administrar e gerir as infra-estruturas aeroportuárias e coordenar e controlar as actividades dos operadores presentes num aeroporto;
- c) «Utilizador do aeroporto», uma pessoa singular ou colectiva que transporte por via aérea passageiros, correio e/ou carga, com partida do aeroporto em causa ou com destino a esse aeroporto;

- d) «Assistência em escala», os serviços prestados num aeroporto a um utilizador, tal como descritos no anexo;
- e) «Auto-assistência», a situação em que um utilizador do aeroporto presta directamente a si próprio serviços de assistência em escala de uma ou mais categorias e não celebra, sob nenhuma denominação, qualquer tipo de contrato com terceiros para prestação desses serviços; para efeitos do presente regulamento, não se consideram terceiros entre si os utilizadores do aeroporto:
- dos quais um detém uma participação maioritária no outro, ou
 - cuja participação em cada um deles é maioritariamente detida pela mesma entidade;
- f) «Prestador de serviços de assistência em escala», uma pessoa singular ou colectiva que preste a terceiros serviços de assistência em escala de uma ou mais categorias;
- g) «Infra-estrutura centralizada», instalações e/ou equipamentos específicos do aeroporto que não podem, por motivos técnicos, ambientais, de custo ou de capacidade, ser divididos ou duplicados e cuja disponibilidade é essencial e necessária para a prestação dos serviços de assistência em escala;
- h) «Subcontratação», a celebração de um contrato por um prestador de serviços de assistência em escala, na qualidade de contratante principal, ou excepcionalmente por um utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência, com um terceiro designado «subcontratante», no âmbito do qual o subcontratante deve prestar serviços de assistência em escala de uma ou mais categorias (ou subcategorias);
- i) «Licença», a licença concedida pela autoridade competente a uma empresa para a prestação dos serviços de assistência em escala nela especificados;
- j) «Autoridade supervisora independente», a autoridade a que se refere o artigo 11.º da Directiva 2009/12/CE.

Capítulo II — Requisitos preliminares gerais

Artigo 3.º

Entidade gestora do aeroporto

1. Sempre que a gestão e a exploração de um aeroporto sejam asseguradas, não por uma única entidade, mas por várias entidades distintas, considera-se que cada uma delas faz parte da entidade gestora do aeroporto para efeitos da aplicação do presente regulamento.
2. Sempre que houver uma única entidade gestora para vários aeroportos, cada um desses aeroportos deve ser considerado isoladamente para efeitos da aplicação do presente regulamento.

Artigo 4.º
Comité de utilizadores

1. Cada um dos aeroportos em causa deve criar um comité composto por representantes dos utilizadores do aeroporto ou por organizações que os representem (comité de utilizadores).
2. Os utilizadores do aeroporto têm o direito de participar nos trabalhos do comité ou, se assim o decidirem, de nele se fazerem representar por uma organização que designem para o efeito. No entanto, se forem representados por uma organização, esta não pode prestar serviços de assistência em escala no aeroporto.
3. O comité deve estabelecer por escrito o seu regulamento interno, incluindo as regras de votação.

As regras de votação devem incluir disposições específicas para evitar conflitos de interesses no comité decorrentes da presença de utilizadores do aeroporto que prestam serviços de assistência em escala no aeroporto. Em especial, sempre que o comité for consultado durante o processo de selecção, em conformidade com os artigos 8.º e 9.º, os utilizadores do aeroporto que requereram autorização para prestar um ou mais serviços de assistência em escala a terceiros não têm direito a voto.

4. A ponderação de votos no comité deve ser a seguinte:
 - (a) o direito de voto de qualquer utilizador do aeroporto não deve exceder 49 % da totalidade dos votos, independentemente do volume de tráfego anual que ele represente no aeroporto,
 - (b) o direito de voto dos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência não deve exceder um terço da totalidade dos votos.

5. A entidade gestora do aeroporto deve assegurar o secretariado do comité.

Se a entidade gestora do aeroporto recusar essa função ou o comité não o aceitar, a entidade gestora deve designar outra entidade, que deve ser aceite pelo comité. O secretariado do comité deve conservar e manter actualizada a lista dos utilizadores do aeroporto ou dos seus representantes que fazem parte do comité.

6. O secretariado do comité deve conservar minutas de cada reunião do comité. Essas minutas devem reflectir fielmente as opiniões expressas e os resultados das votações efectuadas durante a reunião.

Capítulo III — Abertura do mercado da assistência em escala

SECÇÃO 1 AUTO-ASSISTÊNCIA

Artigo 5.º *Auto-assistência*

Os utilizadores do aeroporto devem ser autorizados a praticar a auto-assistência.

SECÇÃO 2 ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS

Artigo 6.º *Assistência em escala a terceiros*

1. Os prestadores de serviços de assistência em escala devem ter livre acesso ao mercado da prestação de serviços de assistência em escala a terceiros nos aeroportos que tenham registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga.
2. No que respeita aos aeroportos referidos no n.º 1, os Estados-Membros podem limitar o número de prestadores autorizados a prestar os serviços de assistência em escala das seguintes categorias:
 - (a) assistência a bagagem;
 - (b) assistência a operações em pista;
 - (c) assistência de combustível e óleo;
 - (d) assistência a carga e correio, no que se refere, tanto à chegada como à partida ou em trânsito, ao tratamento físico da carga e do correio entre o terminal e a aeronave.

Todavia, os Estados-Membros não podem limitar esse número a menos de dois prestadores por categoria de serviços de assistência em escala ou, nos aeroportos que tenham registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga, a menos de três prestadores por categoria de serviços de assistência em escala.

3. Nos aeroportos em que o número de prestadores está limitado a dois prestadores ou mais, em conformidade com o n.º 2 do presente artigo ou o artigo 14.º, n.º 1, alíneas a) e c), pelo menos um dos prestadores autorizados não pode ser controlado directa ou indirectamente:
 - (a) pela entidade gestora do aeroporto,

- (b) por um utilizador do aeroporto que tenha transportado mais de 25 % dos passageiros ou da carga registados no aeroporto durante o ano anterior ao da selecção dos prestadores, nem
- (c) por uma entidade que, directa ou indirectamente, controle a entidade gestora do aeroporto referida na alínea a) ou o utilizador referido na alínea b) ou seja por qualquer deles controlada.

O controlo decorre dos direitos, contratos ou outros meios que, separadamente ou em conjunto, e tendo em conta as circunstâncias de facto ou de direito envolvidas, conferem a possibilidade de exercer influência determinante sobre o prestador, segundo a interpretação do Tribunal de Justiça da União Europeia.

4. Se o número de prestadores autorizados for limitado nos termos do n.º 2, os Estados-Membros não podem impedir um utilizador do aeroporto, independentemente da parte do aeroporto que lhe esteja afectada, de beneficiar, para cada categoria de serviços de assistência em escala objecto de limitação, de uma escolha efectiva, nas condições previstas nos n.ºs 2 e 3, entre pelo menos:
 - dois prestadores de serviços de assistência em escala, ou
 - três prestadores de serviços de assistência em escala se o aeroporto tiver registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga.
5. Sempre que um aeroporto atinja um dos limiares de tráfego de carga estabelecidos no presente artigo, sem todavia atingir o limiar de tráfego de passageiros correspondente, o presente regulamento não se aplica aos serviços de assistência em escala das categorias reservadas exclusivamente a passageiros.
6. Os aeroportos que tenham registado um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga em, pelo menos, três anos consecutivos e que registem posteriormente um tráfego anual abaixo do limiar de dois milhões de passageiros ou de 50 000 toneladas de carga devem manter o seu mercado aberto a prestadores de assistência a terceiros durante, pelo menos, os primeiros três anos seguintes àquele em que ficaram abaixo do limiar.
7. Os aeroportos que tenham registado um tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga em, pelo menos, três anos consecutivos e que registem posteriormente um tráfego anual abaixo do limiar de cinco milhões de passageiros ou de 100 000 toneladas de carga devem manter o seu mercado aberto a prestadores de assistência a terceiros durante, pelo menos, os primeiros três anos seguintes àquele em que ficaram abaixo do limiar.

Artigo 7.º
Seleccção dos prestadores

1. Os prestadores autorizados a prestar serviços de assistência em escala num aeroporto em que o seu número é limitado nos termos do artigo 6.º ou do artigo 14.º devem ser seleccionados por meio de um processo de concurso transparente, aberto e não-discriminatório.

2. A entidade adjudicante deve ser
 - (a) a entidade gestora do aeroporto, desde que:
 - não preste serviços idênticos de assistência em escala,
 - não controle, directa ou indirectamente, nenhuma empresa que preste esses serviços e
 - não tenha qualquer tipo de envolvimento em nenhuma dessas empresas;
 - (b) nos restantes casos, uma autoridade competente independente da entidade gestora do aeroporto.
3. O comité de utilizadores não deve ter acesso aos processos de candidatura em nenhuma fase do processo de selecção. A entidade gestora do aeroporto não deve ter acesso aos processos de candidatura em nenhuma fase do processo de selecção, a menos que seja a entidade adjudicante.
4. Depois de informar a Comissão, o Estado-Membro em causa pode prever no caderno de encargos do concurso uma obrigação de serviço público, a satisfazer pelos prestadores de serviços de assistência em escala, em relação aos aeroportos que servem regiões periféricas ou regiões em desenvolvimento do seu território e em que os prestadores não se mostram interessados em prestar serviços de assistência em escala sem apoio público (ou seja, concessão de direitos exclusivos ou pagamentos de compensação), mas que são de importância capital para o Estado-Membro em termos de acessibilidade. Esta disposição não prejudica as regras da UE relativas aos auxílios estatais.
5. Deve ser aberto concurso, publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*.
6. A selecção dos prestadores pela entidade adjudicante deve efectuar-se em duas fases:
 - (a) um processo de qualificação, para avaliar a adequação dos candidatos; e
 - (b) um processo de adjudicação, para seleccionar o prestador ou prestadores autorizados.

Artigo 8.º
Processo de qualificação

1. No quadro do processo de qualificação, a entidade adjudicante deve verificar se os candidatos satisfazem um determinado número de critérios mínimos. A entidade adjudicante deve definir esses critérios mínimos após consulta do comité de utilizadores e, se não for simultaneamente a entidade gestora do aeroporto, desta última.
2. Os critérios mínimos devem compreender os seguintes:
 - (a) o candidato deve ter uma licença válida, emitida em conformidade com o capítulo IV, relativo aos procedimentos de licenciamento;

- (b) o candidato deve demonstrar a sua aptidão e comprometer-se por escrito a aplicar as disposições e as regras pertinentes, incluindo a legislação laboral, os acordos colectivos aplicáveis, as regras de conduta do aeroporto e os requisitos de qualidade do aeroporto.
3. A entidade adjudicante deve estabelecer uma lista restrita dos candidatos que satisfazem os critérios do processo de qualificação.

Artigo 9.º
Processo de adjudicação

1. No quadro do processo de adjudicação, a entidade adjudicante deve seleccionar um prestador na lista restrita de candidatos e conceder-lhe a autorização após consulta do comité de utilizadores e, se não for simultaneamente a entidade gestora do aeroporto, desta última.
2. A selecção do prestador a que será concedida a autorização deve ser feita com base na comparação do processo de candidatura com um conjunto de critérios de adjudicação. Os critérios de adjudicação devem ser pertinentes, objectivos, transparentes e não-discriminatórios. A entidade adjudicante deve estabelecer os critérios de adjudicação após consulta do comité de utilizadores e, se não for simultaneamente a entidade gestora do aeroporto, desta última.
3. Os critérios de adjudicação devem incluir:
 - (a) a coerência e plausibilidade do plano de exploração, avaliadas com base em modelos de cálculo de custos;
 - (b) o nível de qualidade das operações, avaliado com base num horário de voo representativo que inclua, caso se justifique, a utilização eficiente do pessoal e do equipamento, a hora-limite de aceitação de bagagem e carga, o tempo de entrega de bagagens e carga e o tempo máximo da rotação;
 - (c) a adequação dos recursos materiais, em termos de disponibilidade e qualidade ambiental do equipamento;
 - (d) a adequação dos recursos humanos, em termos de experiência dos trabalhadores e de adequação do programa de formação/qualificação;
 - (e) a qualidade das tecnologias da informação e das comunicações;
 - (f) a qualidade do plano organizacional;
 - (g) o desempenho ambiental.
4. A ponderação relativa dos critérios de adjudicação deve constar do anúncio de concurso e dos documentos pertinentes. A cada critério de adjudicação deve ser aplicada uma pontuação numa escala apropriada. A entidade adjudicante pode definir, para critérios de adjudicação específicos, um número mínimo de pontos a obter pelos candidatos para serem aprovados. A fixação de um número mínimo de pontos deve ser efectuada de forma não-discriminatória e claramente indicada no

anúncio de concurso e nos documentos pertinentes. A entidade adjudicante não pode eliminar critérios de adjudicação, adicionar outros ou subdividir os critérios estabelecidos inicialmente no anúncio de concurso.

5. A autorização para prestar serviços de assistência em escala no aeroporto em causa deve ser concedida ao candidato que obtenha o maior número de pontos e também o número mínimo de pontos exigido para critérios de adjudicação específicos.
6. Os utilizadores do aeroporto candidatos a prestar assistência a terceiros ou que praticam a auto-assistência não devem ser consultados no quadro do processo de adjudicação.
7. A entidade adjudicante deve assegurar que a decisão de adjudicação e a respectiva fundamentação são publicadas.

Artigo 10.º

Período de selecção e cessação da actividade

1. Os prestadores de serviços de assistência em escala devem ser autorizados por um período mínimo de sete anos e máximo de dez anos, excepto em caso de derrogação relativa à abertura do mercado da auto-assistência e da assistência em escala a terceiros conforme previsto no artigo 14.º, n.º 1. O período exacto para o qual os prestadores são autorizados e a data de início das actividades devem ser claramente indicados no anúncio de concurso.
2. Os prestadores devem iniciar a prestação dos serviços no prazo de um mês a contar da data de início indicada no anúncio de concurso. Em casos devidamente justificados, a entidade adjudicante pode, a pedido do prestador e após consulta do comité de utilizadores, prolongar este período por um máximo de seis meses. Terminado este período, a autorização deixa de ser válida.
3. A entidade adjudicante deve ter em conta o termo do período da autorização e assegurar que qualquer prestador seleccionado na sequência de um novo concurso fica autorizado a iniciar as suas actividades no dia seguinte ao último dia do período de autorização do ou dos prestadores seleccionados anteriormente.
4. Sempre que um prestador cesse a sua actividade antes do termo do período para o qual foi autorizado, deve proceder-se à sua substituição com base no processo de selecção descrito nos artigos 7.º, 8.º e 9.º e no presente artigo. Os prestadores que tencionem cessar a sua actividade devem informar a entidade adjudicante da sua intenção com antecedência suficiente, no mínimo seis meses antes da cessação da actividade no aeroporto. Podem ser impostas sanções pecuniárias aos prestadores que não informem a entidade adjudicante com antecedência suficiente, a menos que provem força maior.
5. Sempre que um prestador cesse a sua actividade antes do termo do período para o qual foi autorizado e sem dar tempo a que a entidade adjudicante selecione um novo prestador antes da cessação da sua actividade no aeroporto, do facto resultando um monopólio temporário para determinados serviços de assistência em escala no aeroporto, o Estado-Membro deve autorizar, por um período limitado, que não pode exceder dez meses, um prestador a prestar serviços de assistência em escala nesse

aeroporto, sem recorrer ao processo de selecção previsto nos artigos 7.º, 8.º e 9.º e no presente artigo.

Caso não consiga encontrar um prestador para esse período limitado, o Estado-Membro deverá regulamentar os preços dos serviços de assistência em escala em situação de monopólio temporário até que um novo prestador inicie a prestação desses serviços no aeroporto.

6. A entidade adjudicante deve informar o comité de utilizadores e, se for o caso, a entidade gestora do aeroporto das decisões adoptadas nos termos dos artigos 7.º, 8.º e 9.º e do presente artigo.
7. Os artigos 7.º, 8.º e 9.º, bem como as disposições do presente artigo, não se aplicam à adjudicação de contratos públicos e concessões regulados por outras disposições do direito da União.

Artigo 11.º

Entidade gestora do aeroporto na qualidade de prestador de serviços de assistência em escala

1. Sempre que o número de prestadores de serviços de assistência em escala for limitado nos termos do artigo 6.º, a entidade gestora do aeroporto pode prestar ela própria serviços de assistência em escala sem passar pelo processo de selecção previsto nos artigos 7.º a 10.º. Do mesmo modo, pode autorizar uma empresa a prestar serviços de assistência em escala no aeroporto sem recorrer a esse processo, caso:
 - (a) controle directa ou indirectamente a empresa;
 - (b) seja directa ou indirectamente controlada pela empresa.
2. Quando a entidade gestora de um aeroporto é simultaneamente prestadora de serviços de assistência em escala, em conformidade com o n.º 1, e deixa de satisfazer as condições estabelecidas nesse número, poderá continuar a prestar serviços de assistência em escala nessa qualidade durante um período de cinco anos sem passar pelo processo de selecção previsto nos artigos 7.º a 10.º. O prestador deve informar a entidade adjudicante em causa da cessação da actividade com antecedência suficiente, no mínimo seis meses antes do fim do período de cinco anos. Podem ser impostas sanções pecuniárias ao prestador se este não informar a entidade adjudicante com antecedência suficiente, a menos que prove força maior. Se o prestador cessar a sua actividade antes do fim do período de cinco anos, aplica-se o disposto no artigo 10.º, n.ºs 4 e 5.

Artigo 12.º

Manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de pessoal para serviços objecto de restrições de acesso ao mercado

1. O presente artigo aplica-se apenas aos serviços de assistência em escala para os quais o Estado-Membro em causa limitou o número de prestadores nos termos do artigo 6.º ou do artigo 14.º.

2. Sempre que, na sequência do processo de selecção previsto nos artigos 7.º a 10.º, um prestador de serviços de assistência em escala a que se refere o n.º 1 perca a sua autorização para prestar esses serviços, o Estado-Membro pode exigir que o prestador ou prestadores que lhe sucedam proporcionem ao pessoal anteriormente contratado para a prestação dos serviços os direitos de que beneficiaria caso se tivesse verificado uma transferência na acepção da Directiva 2001/23/CE do Conselho¹⁷.
3. O Estado-Membro deve limitar a exigência prevista no n.º 2 aos trabalhadores do prestador anterior envolvidos na prestação dos serviços para os quais o referido prestador perdeu a autorização e que aceitem voluntariamente a transferência para o novo ou novos prestadores.
4. O Estado-Membro deve limitar a exigência prevista no n.º 2 de modo a que seja proporcional ao volume de actividade efectivamente transferido para o outro ou outros prestadores.
5. Se o Estado-Membro impuser a exigência prevista no n.º 2, os documentos relativos ao concurso para o processo de selecção previsto nos artigos 7.º a 10.º devem incluir a lista dos membros do pessoal em causa e fornecer as informações relevantes relativas aos direitos contratuais dos trabalhadores e às condições nas quais os trabalhadores são considerados vinculados aos serviços em questão.
6. Se, em casos distintos do previsto no n.º 2, um prestador de serviços de assistência em escala deixar de prestar a um utilizador do aeroporto serviços que representem parte importante da sua actividade de assistência em escala, ou se um utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência decidir cessar essa actividade, o Estado-Membro pode exigir que o prestador ou prestadores ou o utilizador que lhes sucedam proporcionem ao pessoal anteriormente contratado para a prestação dos serviços os direitos de que beneficiaria caso se tivesse verificado uma transferência na acepção da Directiva 2001/23/CE do Conselho.
7. O Estado-Membro deve limitar a exigência prevista no n.º 6 aos trabalhadores do prestador anterior envolvidos na prestação dos serviços de assistência de escala que o referido prestador deixe de prestar e que aceitem voluntariamente a transferência para o novo ou novos prestadores ou utilizador.
8. O Estado-Membro deve limitar a exigência prevista no n.º 6 aos trabalhadores do utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência envolvidos na prestação dos serviços de assistência de escala que este decida deixar de prestar a si próprio e que aceitem voluntariamente a transferência para o novo ou novos prestadores ou utilizador.
9. O Estado-Membro deve limitar a exigência prevista no n.º 6 de modo a que seja proporcional ao volume de actividade efectivamente transferido para o outro prestador ou o outro utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência.

¹⁷ Directiva 2001/23/CE do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas ou estabelecimentos, ou de partes de empresas ou de estabelecimentos, JO L 82, de 22.3.2001, p. 16.

10. O Estado-Membro pode confiar aos parceiros sociais, ao nível apropriado, a definição, por meio de acordo negociado, das modalidades práticas de execução do disposto no presente artigo.
11. Os Estados-Membros devem informar a Comissão das medidas adoptadas nos termos do presente artigo.

Artigo 13.º
Aeroportos insulares

Aquando da selecção dos prestadores de serviços de assistência em escala num aeroporto conforme previsto nos artigos 7.º a 10.º, os Estados-Membros podem alargar uma obrigação de serviço público a outros aeroportos localizados no seu território, desde que:

- (a) esses aeroportos se localizem em ilhas da mesma região geográfica;
- (b) cada um desses aeroportos tenha um volume de tráfego igual ou superior a 100 000 passageiros por ano; e
- (c) esse alargamento seja aprovado pela Comissão.

A decisão de aprovação do alargamento constitui um acto de execução e é adoptada mediante o procedimento consultivo previsto no artigo 43.º, n.º 2. Esta disposição não prejudica as regras da UE relativas aos auxílios estatais.

**SECÇÃO 3 DERROGAÇÕES RELATIVAS À AUTO-ASSISTÊNCIA
E À ASSISTÊNCIA EM ESCALA A TERCEIROS**

Artigo 14.º
Derrogações

1. Sempre que num aeroporto condicionalismos específicos de espaço ou de capacidade disponível, decorrentes nomeadamente do congestionamento e da taxa de utilização do espaço, tornem impossível a abertura do mercado e/ou o exercício da auto-assistência com a amplitude prevista no presente regulamento, o Estado-Membro pode decidir:
 - (a) Limitar a um mínimo de dois o número de prestadores para uma ou mais das categorias de serviços de assistência em escala distintas das referidas no artigo 6.º, n.º 2, no conjunto ou numa parte do aeroporto, caso em que se aplica o artigo 6.º, n.º 3;
 - (b) Reservar a um único prestador uma ou mais das categorias de serviços de assistência em escala referidas no artigo 6.º, n.º 2, nos aeroportos com um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga;
 - (c) Limitar a um ou dois prestadores uma ou mais das categorias de serviços de assistência em escala referidas no artigo 6.º, n.º 2, nos aeroportos com um

tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga, aplicando-se o artigo 6.º, n.º 3, em caso de limitação a dois prestadores;

- (d) Reservar a um número limitado de utilizadores do aeroporto o exercício da auto-assistência a que se refere o artigo 5.º, desde que esses utilizadores sejam seleccionados com base em critérios pertinentes, objectivos, transparentes e não-discriminatórios;
2. Todas as derrogações ao abrigo do n.º 1 devem:
 - (a) Especificar a categoria ou categorias de serviços de assistência em escala para as quais é concedida a derrogação e os condicionalismos específicos de espaço ou de capacidade disponível que a justificam;
 - (b) Ser acompanhadas de um plano de medidas adequadas destinadas a ultrapassar esses condicionalismos.
 3. As derrogações não devem:
 - (a) Dar origem a distorções da concorrência entre prestadores de serviços de assistência em escala e/ou utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência;
 - (b) Ser mais amplas do que o necessário.
 4. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão de qualquer derrogação que tencionem conceder com base no n.º 1, bem como dos motivos que a justificam, pelo menos seis meses antes da sua entrada em vigor.
 5. Recebidas as notificações, a Comissão publicará no *Jornal Oficial da União Europeia* um resumo das decisões notificadas e convidará as partes interessadas a manifestarem-se.
 6. A Comissão deve examinar circunstanciadamente as decisões de derrogação notificadas pelos Estados-Membros. Para o efeito, deve proceder a uma análise aprofundada da situação e ao estudo das medidas notificadas pelo Estado-Membro, a fim de verificar a existência dos condicionalismos invocados e a impossibilidade de abertura do mercado e/ou de exercício da auto-assistência com a amplitude prevista no presente regulamento.
 7. Na sequência do exame, e após consulta do Estado-Membro interessado, a Comissão pode aprovar a decisão do Estado-Membro, ou opor-se-lhe se considerar que os condicionalismos invocados não existem ou não têm gravidade que justifique a derrogação. Depois de consultar o Estado-Membro, a Comissão pode também exigir-lhe que altere o alcance da derrogação ou a limite apenas às partes do aeroporto em que se verifiquem de facto os condicionalismos invocados.
 8. A decisão da Comissão deve ser tomada no prazo de seis meses a contar da notificação integral pelo Estado-Membro e publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

9. As decisões de execução referidas nos n.ºs 7 e 8 são adoptadas mediante o procedimento consultivo previsto no artigo 43.º, n.º 2.
10. A duração das derrogações concedidas pelos Estados-Membros nos termos do n.º 1 não pode ser superior a três anos, exceptuando as concedidas nos termos das alíneas b) e c) do mesmo número. Seis meses, pelo menos, antes do termo desse período, o Estado-Membro deve tomar uma nova decisão relativamente a cada pedido de derrogação, à qual são igualmente aplicáveis as disposições do presente artigo.
11. A duração das derrogações concedidas pelos Estados-Membros nos termos do n.º 1, alíneas a) e b), não pode ser superior a dois anos. No entanto, qualquer Estado-Membro pode, à luz das considerações referidas no n.º 1, solicitar que esse período seja prolongado por dois anos. A Comissão decide desses pedidos. As decisões de execução são adoptadas mediante o procedimento consultivo previsto no artigo 43.º, n.º 2.

Artigo 15.º

Consultas aos prestadores de serviços de assistência em escala e aos utilizadores do aeroporto

A entidade gestora do aeroporto deve organizar um processo de consulta com o comité de utilizadores e as empresas que prestam serviços de assistência em escala sobre a aplicação do presente regulamento. A consulta deve incidir, nomeadamente, sobre o preço dos serviços de assistência em escala que tenham sido objecto de derrogação nos termos do artigo 14.º, n.º 1, alíneas b) e c), bem como sobre as regras da sua prestação. Deve ser realizada uma reunião de consulta pelo menos uma vez por ano. A entidade gestora do aeroporto deve lavrar acta da reunião, a qual será enviada à Comissão a pedido desta.

Capítulo IV — Procedimentos de licenciamento

Artigo 16.º

Requisitos relativos à obtenção de licenças apropriadas reconhecidas em todos os Estados-Membros da UE

1. Nos aeroportos que tenham registado um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga em, pelo menos, três anos consecutivos, nenhuma empresa pode ser autorizada a prestar serviços de assistência em escala na qualidade de prestador ou de utilizador que pratica a auto-assistência, excepto se dispuser da licença apropriada. As empresas que satisfaçam as condições estabelecidas no presente capítulo têm direito à licença.
2. Cada Estado-Membro deve designar uma autoridade competente («autoridade de licenciamento»), independente de qualquer entidade gestora de aeroporto, que será responsável pela emissão das licenças de prestação de serviços de assistência em escala.
3. A autoridade de licenciamento não deve conceder nem manter em vigor licenças se não for satisfeita qualquer das condições estabelecidas no presente capítulo.

Artigo 17.º
Condições de concessão de licenças

1. A autoridade de licenciamento de um Estado-Membro deve conceder a licença a uma empresa se esta preencher as condições seguintes:
 - (a) estar estabelecida e registada num Estado-Membro;
 - (b) a sua estrutura empresarial permitir que a autoridade de licenciamento aplique as disposições do presente capítulo;
 - (c) satisfazer as condições financeiras previstas no artigo 18.º;
 - (d) cumprir as disposições relativas à prova de honorabilidade previstas no artigo 19.º;
 - (e) satisfazer os requisitos de qualificação do pessoal previstos no artigo 20.º;
 - (f) satisfazer os requisitos relativos ao manual de operações previstos no artigo 21.º;
 - (g) satisfazer os requisitos de seguro previstos no artigo 22.º.
2. O disposto no n.º 1, alíneas a), c) e d), não é aplicável aos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência mas não prestam serviços de assistência em escala a terceiros. Os utilizadores que obtiveram uma licença de auto-assistência não estão autorizados a prestar assistência a terceiros com base nessa licença.
3. As empresas que requerem ou obtiveram uma licença devem respeitar as disposições nacionais relativas à protecção social, à protecção do ambiente e à segurança aeroportuária em todos os Estados-Membros em que operem.

Artigo 18.º
Condições financeiras para concessão de licenças

1. As empresas contra as quais corra um processo de insolvência ou afim ou se encontrem em situação de falência não podem uma licença.
2. A autoridade de licenciamento deve avaliar atentamente se uma empresa que requer uma licença pode demonstrar que está em condições de:
 - (a) cumprir, em qualquer momento, as suas obrigações efectivas e potenciais, definidas segundo previsões realistas, por um período de 24 meses a contar do início das operações; e
 - (b) assumir os custos fixos e de exploração incorridos com as operações previstas no plano de exploração, definidos segundo previsões realistas, por um período de três meses a contar do início das operações, sem ter em conta o rendimento gerado por essas operações.

3. Para efeitos da avaliação a que se refere o n.º 1, a empresa requerente deve apresentar as contas auditadas dos dois exercícios financeiros anteriores.
4. Para efeitos da avaliação a que se refere o n.º 2, a empresa requerente deve apresentar um plano de exploração para, pelo menos, os três primeiros anos de actividade. O plano de exploração deve também especificar as ligações financeiras existentes entre a empresa requerente e quaisquer outras actividades comerciais em que a mesma esteja envolvida directamente ou por intermédio de empresas a que está ligada. A empresa requerente deve fornecer igualmente todas as informações pertinentes, em especial os seguintes dados:
 - (a) balanços previsionais, incluindo demonstrações de resultados, para os três anos seguintes;
 - (b) demonstrações previsionais dos fluxos de caixa e planos de liquidez para os três primeiros anos de actividade;
 - (c) os elementos relativos ao financiamento da aquisição/locação financeira de equipamento, incluindo, no caso de locação financeira, os termos e condições do contrato, se pertinente.

Artigo 19.º

Prova de honorabilidade

1. As empresas que requerem uma licença devem apresentar comprovativo do pagamento dos impostos e contribuições para a segurança social, respeitantes ao ano transcorrido, devidos aos Estados-Membros em que exercem actividade ou, no caso de não exercerem qualquer actividade na União, ao seu país de origem.
2. A empresa deve igualmente apresentar provas da honorabilidade e da solvência das pessoas que irão dirigir contínua e efectivamente as operações da empresa. A autoridade de licenciamento deve aceitar como prova suficiente, se se tratar de nacionais de Estados-Membros, a apresentação de documentos emitidos pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que a empresa está estabelecida e registada, ou em que a pessoa tem a sua residência permanente, que comprovem estarem preenchidos esses requisitos.
3. Se Estado-Membro em que a empresa está estabelecida e registada, ou em que a pessoa tem a sua residência permanente, não emitir os documentos referidos no n.º 2, estes devem ser substituídos por uma declaração sob juramento ou, se o Estado-Membro não prever a figura da declaração sob juramento, por uma declaração solene feita pelo interessado perante uma autoridade judicial ou administrativa competente, ou, eventualmente, perante um notário ou um organismo profissional qualificado, do Estado-Membro em que a empresa estabelecida e registada ou em que a pessoa tem a sua residência permanente. Essa autoridade, notário ou organismo qualificado deve emitir uma certidão de autenticidade da declaração sob juramento ou da declaração solene.

Artigo 20.º
Qualificação do pessoal

As empresas que requerem uma licença devem demonstrar que os seus trabalhadores possuem a qualificação, a experiência profissional e a antiguidade de serviço necessárias para o desempenho da actividade a que se candidatam.

Artigo 21.º
Manual de operações

As empresas que requerem uma licença devem apresentar um manual de operações para as actividades pertinentes com as seguintes informações:

- (a) organograma, pessoal da administração, descrição das responsabilidades e obrigações, modalidades de prestação de contas;
- (b) capacidade para exercer com segurança no contexto de um aeroporto;
- (c) política de equipamento;
- (d) requisitos de qualificação do pessoal, bem como os requisitos de formação e o plano de formação correspondentes;
- (e) procedimentos de gestão em matéria de segurança e qualidade;
- (f) procedimentos de assistência normalizados, incluindo a coordenação com os utilizadores e a entidade gestora do aeroporto, coordenação de actividades e procedimentos de assistência específicos para clientes específicos;
- (g) política de intervenção de emergência;
- (h) procedimentos de gestão da segurança.

Artigo 22.º
Requisitos de seguro

1. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência na União devem ter um seguro que cubra a sua responsabilidade específica pelos danos causados no território de um Estado-Membro que dêem direito a indemnização.
2. A Comissão deve dispor de poderes para especificar em acto delegado, conforme previsto no artigo 42.º, os requisitos e os montantes mínimos de seguro.

Artigo 23.º
Validade das licenças

1. As licenças são válidas por um período de cinco anos.
2. As licenças são válidas para as categorias e/ou as subcategorias nelas especificadas.

3. O prestador de serviços de assistência em escala deve estar apto, em qualquer momento, a demonstrar à autoridade de licenciamento competente, se tal lhe for solicitado, que satisfaz todos os requisitos previstos no presente capítulo.
4. A autoridade de licenciamento deve monitorar o cumprimento dos requisitos previstos no presente capítulo. Deve, em qualquer caso, verificar o cumprimento destes requisitos:
 - (a) caso se suspeite de um problema potencial,
 - (b) a pedido da autoridade de licenciamento de outro Estado-Membro ou
 - (c) a pedido da Comissão.
5. A licença deve ser novamente submetida a aprovação se a empresa de prestação de serviços de assistência em escala:
 - (a) não tiver iniciado as suas actividades no decurso dos doze meses subsequentes à concessão da licença ou
 - (b) tiver cessado as suas actividades há mais de doze meses.
6. As empresas de prestação de serviços de assistência em escala devem notificar a autoridade de licenciamento:
 - (a) previamente a qualquer mudança substancial do volume das suas actividades;
 - (b) caso sejam objecto de um processo de insolvência.

Artigo 24.º
Revogação de licenças

1. A autoridade de licenciamento pode revogar a licença em qualquer momento, se o prestador de serviços de assistência em escala, ou o utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência, não satisfizer, por motivos que lhe sejam imputáveis, os critérios estabelecidos no presente capítulo. Os fundamentos da revogação devem ser comunicados ao prestador ou ao utilizador e às autoridades de licenciamento dos outros Estados-Membros.
2. A autoridade de licenciamento deve revogar a licença se o prestador de serviços de assistência em escala, intencionalmente ou por negligência, lhe fornecer informações falsas sobre uma questão importante.

Artigo 25.º
Decisões relativas às licenças

1. A autoridade de licenciamento deve tomar uma decisão sobre os pedidos apresentados logo que possível, e o mais tardar dois meses após a apresentação de todas as informações necessárias, tomando em consideração todos os elementos de prova disponíveis. A decisão deve ser comunicada ao requerente e às autoridades de

licenciamento dos outros Estados-Membros. O indeferimento do pedido deve ser fundamentado.

2. A licença apenas pode ser recusada se o prestador de serviços de assistência em escala, ou o utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência, não cumprir, por motivos que lhe sejam imputáveis, os critérios estabelecidos no presente capítulo.
3. Os procedimentos de concessão e de revogação de licenças devem ser publicados pela autoridade de licenciamento e comunicados à Comissão.

Artigo 26.º

Reconhecimento mútuo de licenças

Uma licença emitida num Estado-Membro em conformidade com o disposto no presente capítulo deve autorizar o operador a prestar serviços de assistência em escala em todos os Estados-Membros, na qualidade de prestador ou de utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência, sob reserva das condições expressas na licença e sem prejuízo das limitações de acesso ao mercado nos termos dos artigos 6.º e 14.º.

Capítulo V — Obrigações das entidades gestoras do aeroporto e das infra-estruturas centralizadas

Artigo 27.º

Acesso às infra-estruturas centralizadas e às instalações

1. O presente artigo aplica-se apenas aos aeroportos que tenham registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga.
2. A entidade gestora do aeroporto deve publicar a lista das infra-estruturas centralizadas do aeroporto.
3. A gestão das infra-estruturas centralizadas pode ser reservada à entidade gestora do aeroporto, ou a outra entidade, a qual pode obrigar os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência a utilizá-las. A gestão destas infra-estruturas deve ser transparente, objectiva e não-discriminatória.
4. A entidade gestora do aeroporto, ou, se for o caso, a autoridade pública ou outra entidade que controle a entidade gestora do aeroporto, deve decidir das infra-estruturas a centralizar, numa base objectiva e após consulta do comité de utilizadores e das empresas que prestam serviços de assistência em escala no aeroporto. A entidade gestora do aeroporto, ou, se for o caso, a autoridade pública ou outra entidade que controle a entidade gestora do aeroporto, deve assegurar que todas as infra-estruturas ou instalações abrangidas pela definição de «infra-estrutura centralizada» são designadas como tal e satisfazem os requisitos estabelecidos no presente capítulo.

5. Se discordar da decisão da entidade gestora de centralizar ou não centralizar uma infra-estrutura, ou discordar do âmbito da centralização, o comité de utilizadores pode solicitar à autoridade supervisora independente do Estado-Membro em causa que decida se a infra-estrutura deve ou não ser centralizada e em que medida.
6. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência devem ter livre acesso às infra-estruturas aeroportuárias, às infra-estruturas centralizadas e às instalações aeroportuárias na medida do necessário para exercerem a sua actividade. A entidade gestora do aeroporto ou, se for o caso, a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, ou a autoridade pública ou qualquer outra entidade que controle, consoante o caso, a entidade gestora do aeroporto ou a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, pode subordinar esse acesso a condições, que devem ser pertinentes, objectivas, transparentes e não-discriminatórias.
7. Os espaços disponíveis no aeroporto para a assistência em escala devem ser distribuídos pelos diversos prestadores destes serviços e pelos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência, incluindo os novos operadores, na medida do necessário para o exercício dos seus direitos e para permitir uma concorrência leal e efectiva, com base em regras e critérios pertinentes, objectivos, transparentes e não-discriminatórios.
8. Se for submetida à apreciação da autoridade supervisora independente uma decisão sobre o âmbito das infra-estruturas centralizadas, em conformidade com o disposto no n.º 5 do presente artigo, é aplicável o procedimento previsto no artigo 6.º da Directiva 2009/12/CE.

Artigo 28.º

Taxas de utilização das infra-estruturas centralizadas e das instalações

1. O presente artigo aplica-se apenas aos aeroportos que tenham registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga.
2. Se a utilização das infra-estruturas centralizadas ou das instalações aeroportuárias estiver sujeita a taxa, a entidade gestora do aeroporto, ou, se for o caso, a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, deve assegurar que o nível das taxas é estabelecido com base em critérios pertinentes, objectivos, transparentes e não-discriminatórios.
3. A entidade gestora do aeroporto, ou, se for o caso, a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, deve ter o direito de cobrir os seus custos e obter uma rentabilidade razoável do activo com as taxas cobradas. As taxas devem constituir a contrapartida de um serviço prestado.
4. As taxas a que se refere o n.º 1 devem ser fixadas a nível de cada aeroporto após consulta do comité de utilizadores e das empresas que prestam serviços de assistência em escala no aeroporto. A entidade gestora do aeroporto, ou, se for o caso, a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, deve fornecer anualmente ao comité de utilizadores e às empresas que prestam serviços de assistência em

escala no aeroporto informações sobre as componentes que servem de base para à determinação das taxas. As informações devem incluir, no mínimo:

- (a) a lista dos serviços e infra-estruturas disponibilizados em contrapartida das taxas;
 - (b) a metodologia utilizada para a fixação das taxas;
 - (c) a estrutura dos custos totais associados às instalações e serviços abrangidos pelas taxas;
 - (d) as receitas provenientes das diferentes taxas, o custo total dos serviços abrangidos pelas taxas e a rendibilidade do activo;
 - (e) os eventuais financiamentos das autoridades públicas para as instalações equipamentos e serviços abrangidos pelas taxas;
 - (f) os resultados previstos de investimentos de vulto propostos, em termos dos seus efeitos na capacidade do aeroporto.
5. A entidade gestora do aeroporto deve publicar os níveis das taxas, incluindo a lista pormenorizada dos serviços prestados, por forma a demonstrar que as taxas cobradas pela disponibilização de infra-estruturas centralizadas, espaço para assistência em escala e serviços essenciais relacionados com a prestação de serviços de assistência em escala servem exclusivamente para cobrir a totalidade ou parte dos custos conexos. Se for o caso, a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas deve comunicar os níveis das taxas, incluindo a lista pormenorizada dos serviços prestados, à entidade gestora do aeroporto.
6. Se discordar de uma taxa fixada pela entidade gestora do aeroporto, ou, se for o caso, pela entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, o comité de utilizadores pode solicitar à autoridade supervisora independente do Estado-Membro em causa que decida do nível da taxa.
7. Se for submetida à apreciação da autoridade supervisora independente uma decisão sobre os níveis das taxas, em conformidade com o disposto no n.º 6 do presente artigo, é aplicável o procedimento previsto no artigo 6.º da Directiva 2009/12/CE.

Artigo 29.º
Separação jurídica

1. Nos aeroportos que tenham registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga, a entidade gestora do aeroporto, ou a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, deve, caso preste serviços de assistência em escala a terceiros, criar uma entidade jurídica distinta para a prestação desses serviços.

Essa entidade deve ser independente, nos planos jurídico, organizacional e decisório, de qualquer outra entidade envolvida na gestão da infra-estrutura aeroportuária, se a entidade gestora do aeroporto prestar serviços de assistência em escala a terceiros,

bem como de qualquer entidade relacionada com as infra-estruturas centralizadas, se a entidade gestora destas prestar serviços de assistência em escala a terceiros.

2. Nos aeroportos que tenham registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga, as pessoas responsáveis pela gestão da infra-estrutura aeroportuária ou pela gestão das infra-estruturas centralizadas não podem participar directa ou indirectamente nas estruturas empresariais da entidade independente que presta serviços de assistência em escala.
3. A entidade jurídica que presta os serviços de assistência em escala referidos no n.º 1 não pode beneficiar de qualquer subvenção cruzada, proveniente de actividades aeronáuticas relacionadas com a gestão da infra-estrutura aeroportuária, se a entidade gestora do aeroporto prestar esses serviços, ou de actividades aeronáuticas relacionadas com a gestão das infra-estruturas centralizadas, se a entidade gestora destas prestar esses serviços, que lhe permitisse reduzir os preços que cobra pelos serviços de assistência em escala que presta a terceiros.
4. Para efeitos do presente artigo, entende-se por «actividades aeronáuticas» da entidade gestora do aeroporto as actividades que esta exerça no aeroporto e estejam relacionadas com a prestação de serviços ou a disponibilização de infra-estruturas aos utilizadores do aeroporto, aos prestadores de serviços de assistência em escala na sua actividade de transporte aéreo, ou aos passageiros aéreos que utilizam o aeroporto, tais como a cobrança de taxas aeroportuárias, a afectação de infra-estruturas e instalações e as medidas de segurança no aeroporto. As actividades extra-aeronáuticas incluem actividades imobiliárias e actividades num sector distinto do transporte aéreo.
5. No final de cada exercício financeiro, um auditor independente deve verificar a situação e declarar publicamente que não houve subvenções cruzadas. Se a entidade jurídica que presta serviços de assistência em escala receber subvenções cruzadas provenientes de actividades extra-aeronáuticas, a entidade que gere a infra-estrutura aeroportuária, ou a entidade gestora das infra-estruturas centralizadas, deve demonstrar a conformidade dessas subvenções com o disposto no n.º 3.

Capítulo VI — Coordenação de actividades e qualidade

Artigo 30.º

Função da entidade gestora do aeroporto na coordenação dos serviços de assistência em escala

1. A entidade gestora do aeroporto deve ser responsável pela boa coordenação das actividades de assistência em escala no aeroporto. Na qualidade de coordenador em terra, a entidade gestora do aeroporto deve, em especial, assegurar que as operações dos prestadores de serviços de assistência em escala e dos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência satisfazem as regras de conduta do aeroporto previstas no artigo 31.º.

2. Além disso, nos aeroportos que tenham registado um tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga em, pelo menos, três anos consecutivos:
 - (a) as operações dos prestadores de serviços de assistência em escala e dos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência devem satisfazer as normas mínimas de qualidade previstas no artigo 32.º.
 - (b) a entidade gestora do aeroporto deve assegurar que as operações dos prestadores de serviços de assistência em escala e dos utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência são coordenadas no quadro de um processo decisório cooperativo (CDM) no aeroporto e de um plano de contingência adequado.
3. As disposições do presente artigo não prejudicam as regras de concorrência da UE.
4. A entidade gestora do aeroporto deve apresentar um relatório anual sobre a aplicação das medidas previstas no n.º 2 ao órgão de análise do desempenho do Eurocontrol. Este órgão deve fornecer um relatório consolidado à Comissão.
5. A entidade gestora do aeroporto deve informar a autoridade nacional de licenciamento de quaisquer problemas ocorridos no aeroporto com os prestadores de serviços de assistência em escala ou com os utilizadores que praticam a auto-assistência.

Artigo 31.º
Regras de conduta

1. Para efeitos do presente artigo, as «regras de conduta» incluem as regras definidas pela entidade gestora do aeroporto, a autoridade pública ou outra entidade que controle o aeroporto, com vista a garantir o bom funcionamento do aeroporto.
2. A entidade gestora do aeroporto, a autoridade pública ou outra entidade que controle o aeroporto pode estabelecer regras de conduta.
3. As regras de conduta devem observar os seguintes princípios:
 - (a) Ser aplicadas de forma não discriminatória aos diferentes prestadores de serviços de assistência em escala e utilizadores do aeroporto;
 - (b) Estar relacionadas com o objectivo pretendido;
 - (c) Não reduzir, na prática, o acesso ao mercado ou a liberdade de exercício da auto-assistência a um nível inferior ao previsto no presente regulamento.
4. O Estado-Membro pode, eventualmente sob proposta da entidade gestora do aeroporto:
 - (a) proibir um prestador de serviços de assistência em escala ou um utilizador do aeroporto que pratica a auto-assistência de exercerem a respectiva actividade, caso o prestador ou o utilizador não cumpra as regras de conduta;

- (b) impor aos prestadores de serviços de assistência em escala que exercem no aeroporto uma participação equitativa e não-discriminatória na execução das obrigações de serviço público previstas na legislação ou regulamentação nacionais, nomeadamente a obrigação de garantir a continuidade dos serviços.

Artigo 32.º

Normas mínimas de qualidade

1. Para efeitos do presente artigo, entende-se por «normas mínimas de qualidade» os requisitos mínimos de qualidade aplicáveis aos serviços de assistência em escala.
2. Nos aeroportos que tenham registado, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga, a entidade gestora do aeroporto, ou, se for o caso, a autoridade pública ou outra entidade que controle o aeroporto, deve definir normas mínimas de desempenho dos serviços de assistência em escala.
3. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência devem respeitar as normas mínimas de qualidade. Além disso, os utilizadores do aeroporto e os prestadores de serviços de assistência em escala devem respeitar as normas mínimas de qualidade nas suas relações contratuais.
4. As normas mínimas de qualidade devem abranger, em especial, os seguintes domínios: desempenho operacional, formação, informação e assistência aos passageiros, em particular conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸ e no Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹, CDM, segurança, medidas de contingência e protecção do ambiente.
5. As normas mínimas de qualidade devem ser equitativas, transparentes, não-discriminatórias e não prejudicar a legislação aplicável da União, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 261/2004 e o Regulamento (CE) n.º 1107/2006. Devem ser coerentes, proporcionadas e pertinentes no que respeita à qualidade das operações aeroportuárias. A este respeito, deve ser devidamente tida em conta a qualidade das formalidades aduaneiras, de segurança do aeroporto e de imigração.
6. As normas mínimas de qualidade devem satisfazer as especificações estabelecidas pela Comissão. A Comissão deve ter poderes para adoptar estas especificações por meio de actos delegados conforme previsto no artigo 42.º.
7. Antes de estabelecer estas normas, a entidade gestora do aeroporto deve consultar o comité de utilizadores e os prestadores de serviços de assistência em escala.

¹⁸ JO L 46 de 17.2.2004, p.1

¹⁹ JO L 204 de 26.7.2006, p.1.

Artigo 33.º
Obrigações de informação sobre o desempenho
dos serviços de assistência em escala

1. Nos aeroportos que tenham registado um tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga em, pelo menos, três anos consecutivos, os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência devem apresentar relatório sobre o seu desempenho operacional à Comissão.
2. A Comissão deve ter poderes para adoptar especificações pormenorizadas relativas ao conteúdo e à difusão das obrigações de informação por meio de um acto delegado conforme previsto no artigo 42.º.

Artigo 34.º
Formação

1. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência devem assegurar que todos os seus trabalhadores envolvidos na prestação desses serviços, incluindo os quadros dirigentes e os supervisores, frequentam regularmente sessões de formação específica e recorrente que lhes permitam desempenhar as tarefas que lhes forem confiadas.
2. Todos os trabalhadores envolvidos na prestação de serviços de assistência em escala devem ter, no mínimo, dois dias de formação adequada às tarefas que lhes estão confiadas. Cada trabalhador que vá exercer uma nova função ou a quem seja confiada uma nova tarefa deve frequentar a formação adequada.
3. Sempre que necessário para os serviços de assistência em escala em causa, a formação deve abranger, pelo menos:
 - (a) a segurança, incluindo os controlos de segurança, a segurança das operações, o equipamento de segurança e a gestão de ameaças à segurança;
 - (b) as mercadorias perigosas,
 - (c) a segurança do lado ar, incluindo os princípios e as normas de segurança, os perigos, os factores humanos, as marcações e a sinalização do lado ar, situações de emergência, a prevenção de danos causados por objectos estranhos (FOD), a protecção pessoal, acidentes/incidentes e quase-acidentes/incidentes e a supervisão da segurança do lado ar;
 - (d) a condução no lado ar, incluindo as responsabilidades gerais e os procedimentos (procedimentos em condições de visibilidade reduzida), o equipamento dos veículos, as normas aeroportuárias e a configuração das zonas de circulação e de manobras;
 - (e) o funcionamento e a gestão dos equipamentos de apoio em terra (GSE), incluindo a manutenção e a operação destes equipamentos;

- (f) o controlo da carga, incluindo conhecimentos e competências gerais em massa e centragem, limites de carga estruturais das aeronaves, unidades de carregamento, carregamento de porões a granel, folha de carga, tabelas/gráficos de centragem, relatório de instruções de carga (LIR), mensagens relativas à carga e controlo do carregamento de mercadorias perigosas;
 - (g) formação prática de assistência aos passageiros, incluindo a operação das mangas de embarque e a informação e assistência aos passageiros em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 261/2004/CE e o Regulamento (CE) n.º 1107/2006;
 - (h) formação prática de assistência a bagagem;
 - (i) formação de assistência a aeronaves e de carregamento de aeronaves;
 - (j) os movimentos de aeronaves no solo, incluindo as operações de movimentação de aeronaves no solo, a operação de equipamento, os procedimentos para ligar e desligar equipamento de aeronaves, a sinalização manual de controlo dos movimentos de aeronaves no solo, a orientação de aeronaves e a assistência a movimentos de aeronaves no solo;
 - (k) a assistência a carga e correio, incluindo as proibições e restrições aplicáveis ao tráfego de mercadorias;
 - (l) a coordenação da rotação de aeronaves;
 - (m) a protecção do ambiente, incluindo controlo de derrames, gestão de descargas e eliminação de resíduos;
 - (n) medidas de emergência e gestão de contingências;
 - (o) sistemas de comunicação de informações;
 - (p) controlo de qualidade da externalização.
4. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência devem apresentar relatórios anuais sobre o cumprimento das suas obrigações de formação à entidade gestora do aeroporto.

Artigo 35.º
Subcontratação

1. Os prestadores de serviços de assistência em escala podem recorrer à subcontratação, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 2, 3 e 4.
2. Os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência só podem subcontratar serviços de assistência em escala quando estiverem temporariamente impossibilitados de exercer a auto-assistência por motivo de força maior.
3. Os subcontratantes não podem subcontratar serviços de assistência em escala.

4. Os prestadores de serviços de assistência em escala a que se refere o artigo 11.º, n.º 1, só podem subcontratar serviços de assistência em escala quando estiverem temporariamente impossibilitados de prestar tais serviços por motivo de força maior.
5. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência que recorram a um ou vários subcontratantes devem assegurar que estes cumprem as obrigações dos prestadores de serviços de assistência em escala previstas no presente regulamento.
6. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência que recorram a um ou vários subcontratantes devem comunicar à entidade gestora do aeroporto o nome e as actividades dos subcontratantes.
7. Os prestadores de serviços de assistência em escala que solicitem autorização para prestar esses serviços no quadro do processo de selecção previsto no artigo 7.º devem indicar o número de subcontratantes a que pretendem recorrer, bem como as actividades e os nomes destes.

Capítulo VII – Relações internacionais

Artigo 36.º

Relações com países terceiros

1. Sem prejuízo dos compromissos internacionais da União, a Comissão pode decidir, mediante o procedimento de exame previsto no artigo 43.º, n.º 3, que um ou vários Estados-Membros adoptem medidas, incluindo a suspensão total ou parcial do direito de acesso ao mercado da assistência em escala no seu território, no que respeita aos prestadores de serviços de assistência em escala e aos utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência originários de um país terceiro, com vista a pôr termo ao comportamento discriminatório do país terceiro, quando se verifique que esse país, no que respeita ao acesso ao mercado da assistência em escala ou da auto-assistência:
 - (a) não concede, *de jure* ou *de facto*, aos prestadores de serviços de assistência em escala e aos utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência originários de um Estado-Membro um tratamento equivalente ao que o Estado-Membro concede, nos seus aeroportos, aos prestadores e utilizadores dele originários;
 - (b) concede *de jure* ou *de facto* aos prestadores de serviços de assistência em escala e aos utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência originários de um Estado-Membro um tratamento menos favorável que o acordado aos seus próprios prestadores e utilizadores; ou
 - (c) concede aos prestadores de serviços de assistência em escala e aos utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência originários de outros países terceiros um tratamento mais favorável que o concedido aos prestadores e utilizadores originários de um Estado-Membro.

2. Os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência originários de um país terceiro devem ser considerados pessoas singulares ou colectivas estabelecidas em conformidade com a legislação desse país terceiro e que têm a sua sede social, administração central ou estabelecimento principal no território do país terceiro.
3. A União e/ou os Estados-Membros devem assegurar que, no que respeita aos direitos de acesso ao mercado em países terceiros, não existirá qualquer discriminação entre os utilizadores dos aeroportos originários da União que prestam serviços de assistência em escala a terceiros e outros prestadores de serviços de assistência em escala originários da União.

Capítulo VIII — Obrigações de informação e monitorização

Artigo 37.º

Obrigações de informação para os Estados-Membros

1. Cada Estado-Membro deve enviar à Comissão, até 1 de Julho de cada ano, a lista de aeroportos em que se aplica pelo menos uma das limitações ao acesso ao mercado da assistência em escala previstas no artigo 6.º, n.º 2, ou no artigo 14.º.
2. Cada Estado-Membro deve enviar à Comissão, até 1 de Julho de cada ano, a lista de prestadores de serviços de assistência em escala e de utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência licenciados em conformidade com as disposições do capítulo IV, relativo aos procedimentos de licenciamento.

Artigo 38.º

Publicação das listas de aeroportos

No final de cada ano, a Comissão deve publicar no *Jornal Oficial da União Europeia*:

- (a) a lista dos aeroportos da União que registaram, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a cinco milhões de passageiros ou a 100 000 toneladas de carga;
- (b) a lista dos aeroportos da União que registaram, pelo menos nos três anos anteriores, um tráfego anual igual ou superior a dois milhões de passageiros ou a 50 000 toneladas de carga;
- (c) a lista dos aeroportos da União abertos ao tráfego comercial;
- (d) a lista dos aeroportos em que se aplicam limitações ao abrigo do artigo 6.º, n.º 2, ou do artigo 14.º;
- (e) a lista dos prestadores de serviços de assistência em escala e dos utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência licenciados em conformidade com as disposições do capítulo IV, relativo aos procedimentos de licenciamento.

Artigo 39.º
Relatório de avaliação e informação

1. A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução do presente regulamento o mais tardar cinco anos após a data de aplicação do regulamento. O relatório deve, em especial, analisar toda e qualquer incidência significativa na qualidade dos serviços de assistência em escala, no emprego e nas condições de trabalho. O relatório deve conter o conjunto seguinte de indicadores e critérios para uma amostragem de aeroportos:
 - (a) número médio de prestadores de serviços de assistência em escala nos aeroportos da União, para as 11 categorias de serviços;
 - (b) número de utilizadores do aeroporto que praticam a auto-assistência em cada aeroporto europeu, para as 11 categorias de serviços;
 - (c) número de aeroportos em que o número de prestadores de serviços de assistência em escala é limitado, com a indicação desse limite ou limites;
 - (d) número de empresas titulares de licença emitida num Estado-Membro e que operam noutro Estado-Membro;
 - (e) parecer das partes interessadas sobre o sistema de licenciamento (critérios de licenciamento, problemas de aplicação, preço, etc.);
 - (f) número de prestadores de serviços de assistência em escala e de utilizadores dos aeroportos que praticam a auto-assistência a operar na União (total);
 - (g) sistema de gestão e tarifação das infra-estruturas centralizadas em cada aeroporto;
 - (h) quota de mercado da entidade gestora do aeroporto no sector dos serviços de assistência em escala em cada aeroporto, para as 11 categorias de serviços;
 - (i) quota de mercado dos utilizadores do aeroporto que prestam assistência em escala a terceiros, em cada aeroporto, para todas as categorias de serviços;
 - (j) acidentes de segurança envolvendo serviços de assistência em escala;
 - (k) parecer das partes interessadas sobre a qualidade dos serviços de assistência em escala nos aeroportos, em termos de competência do pessoal, ambiente, segurança e actividades de coordenação (CDM, medidas de contingência, formação no contexto do aeroporto, subcontratação);
 - (l) normas mínimas de qualidade para as empresas de prestação de serviços de assistência em escala;
 - (m) características da formação;
 - (n) transferências de pessoal e seu impacto na protecção dos trabalhadores;
 - (o) condições de emprego e de trabalho no sector da assistência em escala.

2. A Comissão e os Estados-Membros devem cooperar na recolha de informações para o relatório a que se refere o n.º 1.
3. À luz do relatório, a Comissão decidirá da necessidade de revisão do presente regulamento.

Capítulo IX – Protecção social

Artigo 40.º *Protecção social*

Sem prejuízo da aplicação do presente regulamento, e no respeito das demais disposições do direito da União, os Estados-Membros podem adoptar as medidas necessárias para assegurar a protecção dos direitos dos trabalhadores.

Capítulo X — Recurso contra decisões ou medidas individuais

Artigo 41.º *Direito de recurso*

1. Os Estados-Membros ou, se for o caso, as entidades gestoras dos aeroportos devem garantir que qualquer parte com um interesse legítimo tem direito de recurso contra as decisões ou medidas individuais tomadas nos termos do artigo 6.º, n.º 2 (assistência em escala a terceiros), dos artigos 7.º a 10.º (processo de selecção), do artigo 13.º (aeroportos insulares), dos artigos 23.º e 24.º (decisões respeitantes às licenças), do artigo 27.º (acesso às infra-estruturas centralizadas e às instalações), do artigo 28.º (taxas de utilização das infra-estruturas centralizadas e das instalações), do artigo 31.º (regras de conduta) e do artigo 32.º (normas mínimas de qualidade).
2. Os recursos podem ser interpostos perante um tribunal nacional ou perante uma autoridade pública que não seja a entidade gestora do aeroporto e, consoante o caso, que seja independente da autoridade pública que controla a entidade gestora do aeroporto. Nos casos em que o presente regulamento o prevê, o recurso deve ser interposto perante a autoridade supervisora independente.

Capítulo XI – Disposições relativas às competências de execução e aos poderes delegados

Artigo 42.º *Exercício da delegação*

1. O poder de adoptar actos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes prevista nos artigos 22.º, 32.º e 33.º é conferida por um período indeterminado, a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

3. A delegação de poderes prevista nos artigos 22.º, 32.º e 33.º 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 revogação produz efeitos no dia seguinte ao da publicação da decisão no *Jornal Oficial da União Europeia* ou em data posterior, especificada na decisão. A revogação não afecta os actos delegados já em vigor.
4. Assim que adoptar um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os actos delegados adoptados nos termos dos artigos 22.º, 32.º e 33.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objecções no prazo de dois meses a contar da notificação do acto ou se, antes do termo desse período, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objecções. Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, este prazo pode ser prolongado por dois meses.

Artigo 43.º
Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, tal procedimento será encerrado sem resultados caso, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer, o presidente do comité o decida, ou a maioria simples dos membros do comité o requeira.
3. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Se for necessário obter o parecer do comité por procedimento escrito, tal procedimento será encerrado sem resultados caso, dentro do prazo fixado para a formulação do parecer, o presidente do comité o decida, ou a maioria simples dos membros do comité o requeira.

Capítulo XII — Disposições finais

Artigo 44.º
Revogação

A Directiva 96/67/CE é revogada com efeitos a partir da data de aplicação do presente regulamento.

As referências à directiva revogada devem entender-se como sendo feitas ao presente regulamento.

Artigo 45.º
Disposições transitórias

1. Os prestadores seleccionados nos termos do artigo 11.º da Directiva 96/67/CE antes da data de aplicação do presente regulamento devem conservar a autorização, nas condições estabelecidas na Directiva 96/67/CE, até ao termo do período de selecção inicialmente previsto.
2. Nos aeroportos em que tenham sido seleccionados apenas dois prestadores por categoria de serviços, nos termos do artigo 6.º, n.º 2, da Directiva 96/67/CE, e em que deva ser seleccionado um número mínimo de três prestadores, nos termos do artigo 6.º, n.º 2, do presente regulamento, deve realizar-se um processo de selecção em conformidade com os artigos 7.º a 13.º do presente regulamento para que o terceiro prestador seja seleccionado e possa iniciar a actividade o mais tardar um ano após a data de aplicação do presente regulamento.
3. As licenças emitidas nos termos do artigo 14.º da Directiva 96/67/CE devem continuar em vigor até caducarem e, em qualquer caso, por um período máximo de dois anos a contar da data de aplicação do presente regulamento.
4. Sempre que for concedida uma licença a uma empresa nos termos do presente regulamento, a empresa deverá requerer, no prazo de dois meses, a anulação da sua licença ou licenças emitidas nos termos do artigo 14.º da Directiva 96/67/CE. No entanto, se a validade de uma licença emitida nos termos do artigo 14.º da Directiva 96/67/CE caducar nos dois meses seguintes à emissão da nova licença nos termos do presente regulamento, a empresa não é obrigada a requerer a anulação.
5. O artigo 26.º do presente regulamento não é aplicável às licenças emitidas nos termos do artigo 14.º da Directiva 96/67/CE.

Artigo 46.º
Entrada em vigor e aplicação

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

O presente regulamento é aplicável a partir de XX.XX.20XX [18 meses após a data de adopção].

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

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

LISTA DAS CATEGORIAS DE SERVIÇOS DE ASSISTÊNCIA EM ESCALA

1. A assistência administrativa e a supervisão em terra incluem as seguintes subcategorias:
 - 1.1. Serviços de representação e de ligação com as autoridades locais ou qualquer outra entidade, desembolsos por conta do utilizador do aeroporto e fornecimento de instalações aos representantes deste;
 - 1.2. Controlo do carregamento, mensagens e telecomunicações;
 - 1.3. Movimentação, armazenamento e gestão das unidades de carregamento;
 - 1.4. Qualquer outro serviço de supervisão, antes, durante ou depois do voo, ou qualquer outro serviço administrativo requisitado pelo utilizador do aeroporto.
2. A assistência a passageiros inclui a prestação de informações e assistência de qualquer tipo aos passageiros – nomeadamente as previstas na legislação aplicável da UE relativa aos direitos dos passageiros – à partida, à chegada, em trânsito ou em correspondência, nomeadamente o controlo dos bilhetes e dos documentos de viagem, o registo das bagagens e o transporte destas para a sala de triagem.
3. A assistência a bagagem inclui o tratamento na sala de triagem, a triagem, a preparação com vista à partida, o carregamento e descarregamento nos sistemas de transporte de bagagem da aeronave para a sala de triagem e vice-versa, bem como o transporte de bagagens da sala de triagem para a sala de distribuição.
4. A assistência a carga e correio inclui as seguintes subcategorias:
 - 4.1. Carga: movimentação da carga para exportação, importação ou em trânsito, tratamento da documentação conexa, formalidades aduaneiras e qualquer medida cautelar acordada entre as partes ou exigida pelas circunstâncias;
 - 4.2. Correio: tratamento físico à chegada e à partida, tratamento da documentação conexa e qualquer medida cautelar acordada entre as partes ou exigida pelas circunstâncias.
5. A assistência às operações em pista inclui as seguintes subcategorias:
 - 5.1. Orientação da aeronave no solo à chegada e à partida;
 - 5.2. Assistência ao estacionamento da aeronave e fornecimento dos meios necessários;
 - 5.3. Comunicações entre a aeronave e o prestador de serviços do lado ar;
 - 5.4. Carregamento e descarregamento da aeronave, incluindo o fornecimento e a operação dos meios necessários, bem como o transporte da tripulação e dos passageiros entre a aeronave e o terminal e o transporte das bagagens entre a aeronave e o terminal;

- 5.5. Assistência ao arranque dos motores da aeronave e fornecimento dos meios necessários;
- 5.6. Movimentação da aeronave à partida e à chegada e fornecimento e operação dos meios necessários;
- 5.7. Transporte de alimentos e bebidas para a aeronave e seu carregamento ou descarregamento.
6. A assistência de serviço da aeronave inclui as seguintes subcategorias:
 - 6.1. Limpeza exterior e interior da aeronave, serviço de lavabos e serviço de água;
 - 6.2. Climatização da cabina, remoção da neve e do gelo da aeronave e descongelação da aeronave;
 - 6.3. Arranjo da cabina com equipamentos de cabina adequadas e armazenamento destes equipamentos.
7. A assistência de combustível e óleo inclui as seguintes subcategorias:
 - 7.1. Organização e execução das operações de abastecimento e descarga de combustível, incluindo o armazenamento deste (também se adjacente ao aeroporto), e controlo da qualidade e da quantidade dos fornecimentos;
 - 7.2. Reabastecimento de óleos e outros fluidos.
8. A assistência de manutenção em linha inclui as seguintes subcategorias:
 - 8.1. Operações de rotina efectuadas antes do voo;
 - 8.2. Operações específicas requisitadas pelo utilizador do aeroporto;
 - 8.3. Fornecimento e gestão do material necessário à manutenção e das peças sobresselentes;
 - 8.4. Requisição ou reserva de um posto de estacionamento e/ou de um hangar para efectuar a manutenção.
9. A assistência a operações aéreas e gestão das tripulações inclui as seguintes subcategorias:
 - 9.1. Preparação do voo no aeroporto de partida ou em qualquer outro local;
 - 9.2. Assistência em voo, incluindo, se necessário, a alteração de rota em voo;
 - 9.3. Serviços pós-voo;
 - 9.4. Gestão das tripulações.

10. A assistência de transporte em terra inclui as seguintes subcategorias:
 - 10.1. Organização e execução do transporte dos passageiros, da tripulação, das bagagens, da carga e do correio entre terminais do mesmo aeroporto, excluindo o transporte entre a aeronave e qualquer outro local situado no perímetro do aeroporto;
 - 10.2. Qualquer transporte especial requisitado pelo utilizador do aeroporto.
11. A assistência de restauração (*catering*) inclui as seguintes subcategorias:
 - 11.1. Ligação com os fornecedores e gestão administrativa;
 - 11.2. Armazenamento de alimentos e bebidas e dos acessórios necessários à sua preparação;
 - 11.3. Lavagem dos acessórios;
 - 11.4. Preparação e entrega do equipamento e dos fornecimentos de restauração e bar.