

## Projeto de Lei n.º 360/XV/1.ª (BE)

**Título:** Proíbe voos fantasma de ou para Portugal

Data de admissão: 20 de outubro de 2022

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

## ÍNDICE

### I. A INICIATIVA

### II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

### III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

### IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

### V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

### VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

### VI. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

---

**Elaborada por:** Inês Maia Cadete (DAC), Gonçalo Sousa Pereira (CAE), Lurdes Sauane (DAPLEN) e Cristina Ferreira e Rui Brito (DILP)

**Data:** 18.11.2022

## I. A INICIATIVA

---

A presente iniciativa pretende proibir a realização de voos fantasma com origem ou destino a Portugal.

Na exposição de motivos, o proponente refere que a realização de voos fantasma é uma demonstração da irracionalidade do sistema económico existente e da liberalização do espaço aéreo europeu. As companhias aéreas fazem voos desnecessários com os aviões completamente vazios ou quase vazios para manter as «slots»<sup>1</sup> aeroportuárias, sobretudo em aeroportos sobrelotados. Caso contrário, perdem as vagas nesses aeroportos. Esta excrescência, segundo o proponente mostra como a economia não está orientada para o interesse comum e promove o desperdício e a emissão de milhões de toneladas de gases com efeitos de estufa.

Na exposição de motivos é referido que foi, recentemente, divulgado que: mais de 5 mil voos fantasma partiram ou aterraram dos/nos aeroportos do Reino Unido desde 2019. Em janeiro, a Lufthansa divulgou que durante o inverno teria que fazer 18 mil voos desnecessários só para manter as slots aeroportuárias. E, ao mesmo tempo a Brussels Airlines, anunciou que, nesse período, ia realizar 3 mil voos fantasma. Os dados da TAP não são conhecidos e, apesar de questionada na altura pela imprensa, a empresa optou por não os divulgar.

Note-se que uma viagem com o avião vazio, para além do enorme gasto de energia e a libertação de gases poluentes, representa também um enorme custo para a companhia aérea.

De acordo com a Greenpeace, terão existido mais de 100 mil voos fantasma em 2021, emitindo quantidades de dióxido de carbono semelhantes às de 1,4 milhões de carros a gasolina.

Assim, para o proponente, a solução deve passar por impedir a realização de voos fantasma e acabar com a regra «usa-o ou perde-o».

---

<sup>1</sup> Faixas horárias para aterragem e descolagem nos aeroportos.

A liberalização do espaço aéreo europeu potenciou a atual situação dado que estas «slots» podem ser ocupadas por outras companhias aéreas com maior capacidade financeira e que podem elas mesmo os ocupar com voos fantasma. Em momentos de baixa intensidade de uso dos voos, a distribuição histórica de slots aeroportuárias deve ser tida em conta e mantida.

## II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

---

### ▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), ao abrigo e nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º e do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa \(Constituição\)](#)<sup>2</sup> e da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#)<sup>3</sup> (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

São também respeitados os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

---

<sup>2</sup> Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

<sup>3</sup> Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 19 de outubro de 2022, acompanhado da [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.<sup>a</sup>), a 20 de outubro, tendo sido anunciado em reunião plenária no mesmo dia.

#### ▪ Verificação do cumprimento da lei formulário

A [Lei n.º 74/98, de 11 de novembro](#)<sup>4</sup>, conhecida como lei formulário contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O título da presente iniciativa legislativa que «Proíbe voos fantasma de ou para Portugal» traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário.

Quanto à entrada em vigor da iniciativa, esta terá lugar «com a publicação do Orçamento do Estado posterior à sua aprovação», nos termos do artigo 6.º, respeitando o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Em caso de aprovação, a iniciativa em apreço revestirá a forma de lei, sendo objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República* nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

Na presente fase do processo legislativo a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

### III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

---

O direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado, tal como o direito à proteção da saúde, constituem dois direitos constitucionalmente protegidos

---

<sup>4</sup> Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

que constam do catálogo dos direitos e deveres económicos, sociais e culturais da Constituição, respetivamente nos [artigos 64.º e 66.º](#)<sup>5</sup>.

As principais normas comuns aplicadas atribuição de faixas horárias (*slots*) nos aeroportos comunitários encontram-se definidas no [Regulamento \(CEE\) n.º 95/93](#), do Conselho de 18 de janeiro de 1993<sup>6</sup>. Estas normas têm por base o desequilíbrio crescente entre a expansão do sistema de transportes aéreos e a disponibilidade de infraestruturas adequadas para fazer face à crescente procura, gerando, assim, um número crescente de aeroportos congestionados. Cabe aos Estados-Membros a designação dos aeroportos como inteiramente coordenados, impedindo que, nesses aeroportos, as aeronaves aterrem ou descolem sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à respetiva transportadora aérea.

A designação dos aeroportos coordenados e dos aeroportos com horários facilitados dentro do território português encontra-se definida pelo [Decreto-Lei n.º 109/2008](#), de 26 de junho,<sup>7</sup> (versão consolidada), que também procedeu à atribuição das funções de entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias e de entidade facilitadora à Navegação Aérea de Portugal – [NAV Portugal, E.P.E.](#), e à criação do Comité Nacional de Coordenação. A atual redação deste diploma resulta das alterações introduzidas pelo [Decreto-Lei n.º 96/2018](#), de 23 de novembro, que procedeu à revisão do modelo de prestação dos serviços de atribuição de faixas horárias e de horários facilitados nos aeroportos nacionais, e pelo [Decreto-Lei n.º 7/2020](#), de 3 de março, que reviu o modelo de prestação dos serviços de atribuição de faixas horárias e de horários facilitados nos aeroportos nacionais.

Nos termos da alínea *b*) do [artigo 2.º](#) do citado decreto-lei, «entidade coordenadora» consiste na entidade à qual é atribuída a prestação do serviço público de coordenação da atribuição de faixas horárias nos aeroportos coordenados e à qual incumbe, após

---

<sup>5</sup> Todas as referências à Constituição são feitas para o portal da [Assembleia da República](#), salvo indicação em contrário.

<sup>6</sup> Diploma retirado do sítio na *Internet* do [EUR-Lex](#). Todas as referências legislativas da UE nesta parte da nota técnica são feitas para o portal oficial do acesso ao direito da EU, salvo indicação em contrário.

<sup>7</sup> Diploma retirado do sítio na *Internet* do [Diário da República Eletrónico](#). Todas as referências legislativas nesta parte da nota técnica são feitas para o portal oficial do [Diário da República Eletrónico](#), salvo indicação em contrário. Consulta efetuada em 15/11/2022.

designação, a prestação de serviços de facilitação de horários nos aeroportos com horários facilitados. Os aeroportos coordenados nacionais são os de Lisboa, Porto e Madeira. O aeroporto de Faro é coordenado no período [IATA](#) de verão e é aeroporto com horários facilitados no período IATA de inverno<sup>8</sup>. O aeroporto de Ponta Delgada é aeroporto com horários facilitados ([artigo 3.º](#)).

Nos termos do disposto do [artigo 6.º](#) do acima mencionado decreto-lei, o acesso a um aeroporto coordenado só é possível mediante a atribuição de uma faixa horária ao operador aéreo. Este acesso é concedido em cumprimento do procedimento estabelecido no [artigo 8.º](#) do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, na sua redação atual.

A NAV Portugal, E.P.E, na qualidade de entidade coordenadora, é quem tem a competência para a atribuição das faixas horárias aos operadores aéreos que as solicitem, podendo recusar a atribuição de uma faixa horária ou de séries de faixas horárias e exigir a restituição à reserva das já atribuídas, nas situações em que o operador aéreo em causa tenha desrespeitado de forma reiterada e intencional as normas de atribuição e utilização de faixas horárias ([artigo 6.º-A](#) do Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho).»

Segundo o sítio da *Internet* da NAV Portugal, E.P.E., existem [dois tipos de critérios](#) para atribuição de faixas horárias: critérios primários (faixas horárias históricas; alterações nessas faixas; novos participantes; serviços anuais) e critérios adicionais (período efetivo de operação; tamanho e tipo de mercado; concorrência; interdição noturna de operação; frequência de operação; diretrizes locais).

Pela prestação do serviço de atribuição de faixas horárias é devida uma taxa à NAV Portugal E.P.E, a pagar pelos operadores aéreos que utilizem os aeroportos coordenados e pelas entidades gestoras desses aeroportos ([artigo 11.º](#) do acima referido decreto-lei). Esta taxa é revista anualmente a 1 de abril e a sua definição obedece aos procedimentos previstos nos [artigos 11.º-A](#) e [11.º-B](#). O valor da taxa em

---

<sup>8</sup> O período IATA de verão começa no último domingo de março e termina no último sábado de outubro e o período IATA de inverno começa no último domingo de outubro e termina no último sábado de março ([artigo 2.º](#)).



vigor desde 1 de abril de 2022 é de 1,32€ por faixa horária operada, paga por cada entidade (operador aéreo e operador aeroportuário) e é aplicada a todas as operações nos aeroportos coordenados portugueses (Lisboa, Porto, Funchal, Faro – temporada de verão IATA)<sup>9</sup>.

No sítio da [Autoridade Nacional da Aviação Civil](#) (ANAC) encontra-se disponível informação suplementar sobre a matérias das faixas horárias.

A [ICAO \(Organização da Aviação Civil Internacional\)](#)<sup>10</sup> disponibiliza, *online*, uma [calculadora de emissões de carbono](#), através da qual se pode quantificar a pegada ecológica das viagens aéreas.

#### **IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL**

---

- **Âmbito da União Europeia**

Nos termos do disposto no artigo 4.º, n.º 2, alíneas e) e g) do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#) (TFUE) as matérias relativas ao ambiente e aos transportes pertencem à esfera de competências partilhadas entre a União e os Estados-Membros, desenvolvendo, quanto aos transportes em particular, o âmbito da ação da União no Título VI, entre os artigos 90.º a 100.º.

Nesse âmbito, no que é respeitante ao estabelecimento de uma política comum de transportes, em consonância com o artigo 90.º e o artigo 100.º, n.º 2 consente que o *Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para os transportes marítimos e aéreos*, as quais deliberam após consulta ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões.

No contexto da iniciativa ora em crise, importa destacar o [Regulamento \(CEE\) n.º 95/93 do Conselho](#), relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de [faixas horárias](#) nos aeroportos da União Europeia (UE). Este Regulamento visa assegurar que nos casos

---

<sup>9</sup> Cfr. em <https://slots.nav.pt/en/about-us/organizationandfundings> .

<sup>10</sup> Agência especializada das Nações Unidas para a Aviação.

em que a capacidade do aeroporto é reduzida, as faixas horárias<sup>11</sup> de chegada e de partida disponíveis são utilizadas eficientemente e distribuídas de uma forma equitativa, não discriminatória e transparente.

Concretamente, o Regulamento n.º 95/93 do Conselho estabeleceu critérios objetivos com base nos quais um aeroporto pode ser designado como aeroporto coordenado<sup>12</sup> ou como aeroporto com horários facilitados<sup>13</sup> em virtude de a sua capacidade ser insuficiente. Nessa medida, os Estados-Membros da UE podem designar qualquer aeroporto como aeroporto coordenado, desde que: *i)* seja feita uma análise da capacidade; e *ii)* exista uma séria limitação de capacidade que não possa ser resolvida a curto prazo.

Relativamente ao procedimento para a atribuição de faixas horárias, é de salientar que o Regulamento supra mencionado estabeleceu que o princípio geral relativo à atribuição de faixas horárias era o de que uma transportadora aérea que tenha explorado uma determinada série de faixas horárias durante, pelo menos, 80% do período de programação de verão ou inverno, tinha direito à mesma série de faixas horárias no período de programação equivalente do ano seguinte (conhecido como direitos adquiridos). Consequentemente, as séries de faixas horárias que não eram utilizadas suficientemente pelas transportadoras aéreas eram devolvidas à reserva comum de faixas horárias para reatribuição (a regra de «usar ou largar»).

O Regulamento n.º 95/93 foi alterado diversas vezes, destacando-se, por terem maior relevância para a iniciativa ora em crise, as modificações produzidas pelos seguintes instrumentos jurídicos:

- a) Regulamento (UE) n.º [2020/459](#): Em 2020, face à crise da COVID-19, para assegurar que a não utilização das faixas horárias atribuídas para março de 2020 (e para rotas para a China e Hong Kong para o período de 23 de janeiro-29 de

---

<sup>11</sup> Faixas horárias - Autorização concedida por um coordenador para a utilização de toda a gama de infraestruturas aeroportuárias necessárias para explorar um serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário específicos, para efeitos de descolagem ou aterragem.

<sup>12</sup> Aeroporto coordenado - Um aeroporto com um nível elevado de congestionamento em que a procura excede a capacidade durante o período relevante e onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessita da atribuição de uma faixa horária por um coordenador.

<sup>13</sup> Aeroporto com horários facilitados - Aeroporto com riscos potenciais de congestionamento em certos períodos e onde foi designado um facilitador de horários para facilitar as operações das transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar nesse aeroporto.



- fevereiro de 2020) e para todo o período de programação do verão de 2020 não conduzia à perda do direito das transportadoras aéreas às mesmas. Em outubro de 2020, estas medidas foram prorrogadas até 27 de março de 2021, a fim de aliviar a pressão sobre toda a indústria da aviação e de diminuir as emissões, evitando que as companhias aéreas façam voos com aeronaves praticamente vazias [Regulamento Delegado (UE) [2020/1477](#)];
- b) Regulamento (UE) [2021/250](#): Em fevereiro de 2021, o Regulamento (CEE) n.º 95/93 foi alterado para atribuir uma isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias nos aeroportos da União devido à crise da COVID-19. Devido ao declínio na procura dos passageiros, as transportadoras aéreas tiveram de fazer importantes alterações nos seus horários desde 1 de março de 2020. Estas alterações resultaram numa queda das taxas de utilização das faixas horárias em aeroportos coordenados muito abaixo do limiar de 80% imposto pelo Regulamento Faixas Horárias. O Regulamento de alteração permite às companhias aéreas devolverem 50% das suas séries de faixas horárias antes do início da época de verão de 2021 sem perderem os direitos adquiridos, tendo, contudo, de utilizar pelo menos 50% das faixas horárias remanescentes para as poderem manter. A [Comissão Europeia](#) passou a poder fixar, por meio de [atos delegados](#), um limiar de utilização apropriado para as épocas de inverno de 2021/2022 e verão de 2022;
- c) Regulamento Delegado (UE) [2021/1889](#): Em outubro de 2021, o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho foi alterado de modo a prorrogar as medidas para a isenção temporária das regras de utilização das faixas horárias (incluindo a exceção da não utilização justificada das faixas horárias) devido ao impacto contínuo da pandemia de COVID-19 no tráfego aéreo. Tendo em conta que se previa um número significativo de cancelamentos durante o período de programação da estação de inverno de 2021/2022 (de 31 de outubro de 2021 a 26 de março de 2022) em resultado da pandemia, a taxa de utilização de faixas horárias para o período foi fixada em 50%.

Por fim importa realçar, ainda neste mesmo contexto, que a Comissão Europeia apresentou em julho de 2022 uma Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho para alterar novamente o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, nomeadamente, no que respeita à isenção temporária das regras de utilização das

faixas horárias nos aeroportos comunitários devido à pandemia de COVID-19 [[COM \(2022\) 334](#)] <sup>14</sup>.

Com esta nova proposta de alteração, a Comissão Europeia propõe, por um lado, o regresso à taxa normal de utilização das faixas horárias de 80% a partir de 30 de outubro (a partir dos atuais 64% na época de programação de verão de 2022), refletindo assim a procura, mas, ao mesmo tempo, o prolongamento da possibilidade de fazer uso da ferramenta «não utilização justificada de faixas horárias» (JNUS) criada durante a pandemia. Deste modo, as companhias aéreas poderiam utilizar estas exceções em situações tais como emergências epidemiológicas, catástrofes naturais, ou agitação política generalizada com um efeito perturbador nas viagens aéreas. Referir ainda que a proposta também se baseia nas lições aprendidas durante a pandemia, incluindo disposições para aumentar a transparência na concessão de exceções JNUS, e para reforçar a cooperação entre coordenadores de faixas horárias nos Estados-Membros, de modo a assegurar a coerência na concessão da ajuda JNUS.

- **Âmbito internacional**

- Países analisados**

O enquadramento internacional é apresentado para os seguintes Estados-Membros da União Europeia: Espanha e França.

### **ESPAÑA**

Os Estados-Membros da União Europeia estão limitados pelo Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho de 18 de janeiro de 1993 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias, que define nos n.º 4 e 5 do art.º 10.º a necessidade de provar a utilização de 80% das faixas horárias atribuídas - na gíria do transporte aéreo, os *slots*.

Nesse sentido, também a imprensa espanhola tem dado atenção a este tema durante o ano de 2022, como são exemplos as notícias dos seguintes órgãos de comunicação

---

<sup>14</sup> [Iniciativa europeia](#) sinalizada para conhecimento da Comissão de Economia, Obras Públicas e Planeamento.

social: [El País](#)<sup>15</sup>, [Business Insider](#)<sup>16</sup>, [Magnet](#)<sup>17</sup>. A primeira dessas notícias relata que a Comissão Europeia (CE) negava em janeiro de 2022 que a existência de voos fantasma estivesse relacionada com a normativa citada – imputação [apresentada pela Lufthansa](#)<sup>18</sup>, mas sim com decisões comerciais das companhias aéreas, uma vez que no contexto de pandemia Covid 19 a CE havia diminuído essas exigências relativas à manutenção de uma determinada faixa horária.

No entanto, já em outubro, outra [notícia](#)<sup>19</sup> dava conta de que os Estados-Membros da União Europeia teriam celebrado um acordo para recuperar um patamar mínimo de «75%» de utilização para a companhia aérea poder conservar o direito aos slots atribuídos. De facto, foi há poucos dias publicado no portal oficial [boe.es](#) o [Reglamento \(UE\) 2022/2038 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de octubre de 2022 por el que se modifica el Reglamento \(CEE\) n.º 95/93 del Consejo en lo que respecta a la flexibilización temporal de las normas de utilización de las franjas horarias en los aeropuertos de la Unión a causa de una situación epidemiológica o de una agresión militar](#). Como indica o título, trata-se de uma modificação do anteriormente referido Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho de 18 de janeiro de 1993, através do qual, entre outras alterações, é introduzido no art.º 10.º desse Regulamento um n.º 4 bis que prevê, até outubro de 2023, a possibilidade de não utilização de uma faixa horária atribuída por «situação epidemiológica importante, catástrofe natural ou agitação política». Outra alteração é ao n.º 5 do mesmo artigo 10.º, definindo um patamar mínimo de 75% de utilização para manutenção da faixa horária. No entanto, o novo n.º 6 do art.º 14.º prevê que a faixa horária poderá ser retirada se a companhia horária não chegar a uma percentagem de utilização de 80%.

Na legislação espanhola, a utilização ou a penalização pela não utilização das faixas horárias atribuídas às companhias aéreas são reguladas na [Ley 21/2003, de 7 de julio](#)<sup>20</sup>,

---

<sup>15</sup> <https://elpais.com/economia/2022-01-13/bruselas-niega-la-existencia-de-vuelos-fantasma-y-mantendra-el-regimen-de-slots.html>

<sup>16</sup> <https://www.businessinsider.es/miles-vuelos-fantasma-recorran-europa-pasajeros-norma-ue-991281>

<sup>17</sup> <https://magnet.xataka.com/en-diez-minutos/europa-esta-llena-aviones-vacios-18-000-vuelos-despegan-pasajeros-ley-ue>

<sup>18</sup> <https://elpais.com/economia/2022-01-08/vuelos-fantasma-por-culpa-de-omicron-aerolineas-europeas-alertan-de-que-operan-aviones-sin-necesidad-para-no-perder-slots.html>

<sup>19</sup> <https://www.europapress.es/turismo/transportes/noticia-aerolineas-europeas-deben-operar-75-franjas-horarias-temporada-invierno-20221019122216.html>

<sup>20</sup> Diplomas consolidados retirado do portal oficial [boe.es](#). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas em 27/10/2022.

de Seguridad Aérea. O [artigo 49.º](#) deste diploma continua a penalizar a não devolução da faixa horária, a não utilização, ou o atraso na utilização ocupando outra faixa horária, infrações puníveis até 60.000€ segundo o [art.º 55.º](#).

## FRANÇA

Também em França, como referido sobre Espanha, a mesma legislação europeia e as mesmas práticas por parte das companhias de transporte aéreo de passageiros levou ao aparecimento de diversas notícias sobre esta temática nos meios de comunicação social, como são exemplo os seguintes: [Le Figaro](#)<sup>21</sup>, [L'Express](#)<sup>22</sup>, [Le Parisien](#)<sup>23</sup>.

O [Code de l'aviation civile](#)<sup>24</sup> regula o setor da aviação civil, obrigando o [art.º R132-4](#) que todas as aeronaves de uma companhia de transporte aéreo tenham que ter atribuída uma faixa horária para aterrar ou descolar em território francês. O [art.º R160-1](#) atribui ao ministro encarregue da aviação civil o poder de aplicar multas administrativas às companhias de transporte aéreo que não cumpram, entre outras, as disposições aplicáveis em caso de incumprimento das obrigações legais relativas às faixas horárias. As multas para pessoas coletivas têm um limite de 7500€ por violação constatada, embora este valor possa duplicar nos casos de reincidência no prazo de 1 ano. No limite, a multa administrativa pecuniária pode ser substituída por uma cassação da licença de exploração. Relativamente às regras de gestão das faixas horárias nos aeródromos, que podem ser qualificados como aeroporto por decisão ministerial, o [art.º R221-12](#) remete também para o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho de 18 de janeiro de 1993 relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias, mencionado anteriormente em relação a Espanha.

## V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

---

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

<sup>21</sup> <https://www.lefigaro.fr/voyages/des-avions-qui-volent-a-vide-et-polluent-pour-rien-outre-manche-tolle-autour-des-vols-fantomes-20220929>

<sup>22</sup> [https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/vols-a-vide-operes-par-certaines-compagnies-aeriennes-quatre-questions-sur-la-polemique\\_2165789.html](https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/vols-a-vide-operes-par-certaines-compagnies-aeriennes-quatre-questions-sur-la-polemique_2165789.html)

<sup>23</sup> <https://www.leparisien.fr/societe/covid-19-ces-avions-qui-voyagent-a-vide-pour-conserver-leur-droit-de-voler-07-01-2022-JO4R66TBVJDEZCVPUMOSCWFRRRI.php>

<sup>24</sup> Diplomas consolidados retirado do portal oficial [legifrance.gouv.fr](http://legifrance.gouv.fr). Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas em 27/10/2022.

Após pesquisa na base de dados da Atividade Parlamentar (AP), verifica-se que está pendente, sobre tema análogo, as seguintes iniciativas:

- [Projeto de Lei n.º 356/XV/1.ª \(PAN\)](#) - Restringe a realização de voos noturnos, salvo por motivo de força maior, procedendo à alteração do Regulamento Geral do Ruído e do Decreto-Lei n.º 293/2003, de 19 de novembro;
- [Projeto de Lei 361/XV/1.ª \(BE\)](#) - *Introduz limitações e restrições à aterragem e descolagem de jatos privados em território nacional;*
- [Projeto de Lei n.º 362/XV/1 \(BE\)](#) - Interditada a ocorrência de voos civis noturnos, salvo aterragens de emergência ou outros motivos atendíveis;
- [Projeto de Resolução 288/XV/1.ª \(PCP\)](#) - Pelo fim dos voos noturnos, pelo direito ao descanso e bem-estar das populações;
- [Projeto de Resolução n.º 251/XV/1.ª \(L\)](#) - Pela salvaguarda do descanso e bem-estar: contra a realização de voos noturnos em Lisboa;
- [Projeto de Resolução n.º 291/XV/1.ª \(L\)](#) - *Recomenda ao Governo que desenvolva uma taxa sobre os voos de jatos privados.*

▪ **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

A pesquisa efetuada à mesma base de dados não permitiu localizar antecedentes sobre matéria idêntica na XIV e na XV Legislaturas.

## **VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS**

---

- **Regiões Autónomas**

O Presidente da Assembleia da República promoveu, a 24 de outubro de 2022, a audição do Governo e da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores e do Governo e da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, para emissão de parecer, nos termos do artigo 142.º do Regimento, e para os efeitos do n.º 2 do artigo 229.º da Constituição. Caso sejam enviados, os respetivos pareceres serão disponibilizados na [página eletrónica da presente iniciativa](#).

---

### **Projeto de Lei n.º 360/XV/1.ª (BE)**

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

O Governo da Região Autónoma da Madeira emitiu um parecer desfavorável à globalidade do projeto de lei em análise, que pode ser consultado na [página da iniciativa](#).

O Governo da Região Autónoma dos Açores refere no seu parecer que atendendo ao teor da iniciativa legislativa, nada há a referir, relativamente à especificidade dos direitos e interesses da Região Autónoma dos Açores, que pode ser consultado na [página da iniciativa](#).

A Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores deliberou, por maioria, dar um parecer desfavorável à iniciativa *sub judice*, que pode ser consultado na [página da iniciativa](#).

- **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa a Comissão pode, se assim o deliberar, consultar a ANAC, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA), a ANA – Aeroportos de Portugal, a NAV Portugal, E.P.E. e a Associação Zero sobre a mesma.

Adicionalmente, uma vez que na exposição de motivos da iniciativa os proponentes se suportam em dados da Greenpeace sugere-se que também esta entidade seja consultada no âmbito deste processo legislativo, sem prejuízo de outras que a Comissão delibere solicitar.