

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

FINAL
A6-0178/2007

11.5.2007

*****I**

RELATÓRIO

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços de transporte aéreo na Comunidade (reformulação)
(COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Arūnas Degutis

Legenda dos símbolos utilizados

- * Processo de consulta
Maioria dos votos expressos
- **I Processo de cooperação (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- **II Processo de cooperação (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- *** Parecer favorável
Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e no artigo 7º do Tratado UE
- ***I Processo de co-decisão (primeira leitura)
Maioria dos votos expressos
- ***II Processo de co-decisão (segunda leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum
Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum
- ***III Processo de co-decisão (terceira leitura)
Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

Alterações a textos legais

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a **negrito e em itálico**. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

ÍNDICE

	Página
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	30
PROCESSO	34

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços de transporte aéreo na Comunidade (reformulação)

(COM(2006)0396 – C6-0248/2006 – 2006/0130(COD))

(Processo de co-decisão: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2006)0396)¹,
 - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º e o n.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C6-0248/2006),
 - Tendo em conta o artigo 51.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0178/2007),
1. Aprova a proposta da Comissão com as alterações nela introduzidas;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo esta proposta, se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

Texto da Comissão

Alterações do Parlamento

Alteração 1 Considerando 6

(6) Para garantir um controlo coerente da conformidade de todas as transportadoras aéreas comunitárias com os requisitos das licenças exploração, as autoridades de licenciamento devem efectuar avaliações regulares da situação financeira das transportadoras aéreas. Por conseguinte, as transportadoras aéreas devem fornecer informações suficientes sobre a respectiva situação financeira, em especial nos dois primeiros anos de existência, que são

(6) Para garantir um controlo coerente da conformidade de todas as transportadoras aéreas comunitárias com os requisitos das licenças exploração, as autoridades de licenciamento devem efectuar avaliações regulares da situação financeira das transportadoras aéreas. Por conseguinte, as transportadoras aéreas devem fornecer informações suficientes sobre a respectiva situação financeira, em especial nos dois primeiros anos de existência, que são

¹ Ainda não publicada em JO.

particularmente críticos para a sua sobrevivência no mercado.

particularmente críticos para a sua sobrevivência no mercado. *A fim de evitar distorções de concorrência decorrentes da aplicação de diferentes normas a nível nacional, é necessário assegurar a transparência e submeter a situação financeira de todas as transportadoras aéreas da UE ao controlo conjunto da Comissão e dos Estados-Membros.*

Alteração 2
Artigo 1, nº 1

1. O presente regulamento regula a concessão de licenças às transportadoras aéreas comunitárias, o direito das transportadoras aéreas comunitárias a explorarem serviços aéreos na Comunidade e a tarifação dos serviços aéreos na Comunidade.

1. O presente regulamento regula a concessão de licenças às transportadoras aéreas comunitárias, o direito das transportadoras aéreas comunitárias a explorarem serviços aéreos na Comunidade e a tarifação dos serviços aéreos *explorados* na Comunidade. *As disposições em matéria de informação e não discriminação no que se refere à fixação de preços são aplicáveis aos voos que partam de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro e aos voos de uma transportadora comunitária que partam de um aeroporto situado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro, excepto se as transportadoras aéreas estiverem sujeitas às mesmas obrigações nesse país terceiro.*

Justificação

Clarificação.

O objectivo das disposições em matéria de informação e não discriminação no que se refere à fixação de preços é a protecção dos passageiros. O alargamento do âmbito destas disposições permitiria uma aplicação mais eficaz.

Alteração 3
Artigo 2, ponto (15)

(15) «Aeroporto regional»: qualquer aeroporto que preencha pelo menos um dos critérios estabelecidos no anexo II;

Suprimido

Justificação

Qualquer definição de "aeroporto regional" para efeitos do cumprimento das obrigações de serviço público incluirá aeroportos situados em regiões economicamente viáveis e excluirá aeroportos situados em regiões que necessitam de um apoio económico ou social. As obrigações de serviço público só se justificam no caso dos aeroportos que servem regiões com necessidades económicas ou sociais. Por conseguinte, esta definição deve ser suprimida.

Alteração 4
Artigo 2, ponto (19)

(19) «Tarifa aérea de passageiros»: o preço, expresso em euros ou na moeda local, a ser pago pelos passageiros às transportadoras aéreas ou seus agentes pelo respectivo transporte e da sua bagagem por meio de serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo o pagamento e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares **para além de todos os impostos, taxas e imposições aplicáveis;**

(19) «Tarifa aérea de passageiros»: o preço, expresso em euros ou na moeda local, a ser pago pelos passageiros às transportadoras aéreas ou seus agentes pelo respectivo transporte e da sua bagagem por meio de serviços aéreos, bem como todas as condições de aplicação desses preços, incluindo o pagamento e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

Justificação

Propõe-se que seja mantida a definição de tarifas da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) e que a referência aos impostos, taxas e imposições seja inserida no artigo 24°.

Alteração 5
Artigo 2, ponto (20)

(20) «Tarifa aérea de carga»: o preço, expresso em euros ou na moeda local, a pagar pelo transporte de carga, bem como as condições de aplicação dos referidos preços, incluindo o pagamento e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares **para além de todos os impostos, taxas e imposições aplicáveis;**

(20) «Tarifa aérea de carga»: o preço, expresso em euros ou na moeda local, a pagar pelo transporte de carga, bem como as condições de aplicação dos referidos preços, incluindo o pagamento e as condições oferecidas às agências e outros serviços auxiliares;

Justificação

Propõe-se que seja mantida a definição de tarifas da Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) e que a referência aos impostos, taxas e imposições seja inserida no artigo 24°.

Alteração 6

Artigo 2, ponto (24 bis) (novo)

(24 bis) "Contrato de locação sem tripulação (dry lease)": um contrato celebrado entre transportadoras aéreas em que o avião é operado ao abrigo do COA (Certificado de Operador Aéreo) do locatário;

Justificação

Propõe-se o aditamento de uma definição que esteja em conformidade com o Regulamento (CEE) n° 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (OPS-UE).

Alteração 7

Artigo 2, ponto (24 ter) (novo)

(24 ter) "Contrato de locação com tripulação (wet lease)": um contrato celebrado entre transportadoras aéreas em que o avião é operado ao abrigo do COA (Certificado de Operador Aéreo) do locador;

Justificação

Propõe-se o aditamento de uma definição que esteja em conformidade com o Regulamento (CEE) n° 3922/91 do Conselho relativo à harmonização de normas técnicas e dos procedimentos administrativos no sector da aviação civil (OPS-UE).

Alteração 8

Artigo 2, ponto 24 quater (novo)

(24 bis) "Estabelecimento principal": a sede central e, caso esta exista, a sede social de uma transportadora aérea

comunitária num Estado-Membro no qual, a partir do qual ou com destino ao qual essa transportadora aérea comunitária desenvolve uma parte significativa das suas actividades operacionais.

Justificação

O presente artigo deve ser lido em conjugação com a alínea a) do artigo 4º. A expressão "actividades operacionais" é mais lata do que a expressão "serviços aéreos" e inclui operações outras que não as de voo, como sejam as escalas de serviços e a manutenção. A utilização da expressão "serviços aéreos" teria como resultado a exclusão das transportadoras aéreas comunitárias legítimas, como sejam as transportadoras de carga que operam em todo o mundo com um número importante de voos fora da comunidade, do âmbito de aplicação do presente regulamento. Esta modificação deveria igualmente aplicar-se à alteração 10 relativa ao artigo 4º.

Alteração 9

Artigo 3, nº 1, parágrafo 1

1. Só estão autorizadas a efectuar o transporte aéreo de passageiros, correio e/ou carga, mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento, na Comunidade, as empresas que sejam titulares de uma licença de exploração adequada.

1. Só estão autorizadas a efectuar o transporte aéreo de passageiros, correio e/ou carga, mediante remuneração e/ou em execução de um contrato de fretamento, na Comunidade, as empresas ***estabelecidas na Comunidade*** que sejam titulares de uma licença de exploração adequada.

Justificação

Importa especificar que as transportadoras dos países terceiros não estão excluídas da exploração de serviços aéreos intracomunitários.

Alteração 10

Artigo 3, nº 3, alínea (b)

b) Voos locais que não impliquem transporte entre diferentes aeroportos.

b) Voos locais que não impliquem transporte ***de passageiros, correio e/ou carga*** entre diferentes aeroportos.

Alteração 11
Artigo 4, alínea (a)

(a) *A sua sede central e, caso esta exista, a sua sede social se situarem* na Comunidade e se a maior parte *das suas actividades operacionais* for desenvolvida na Comunidade;

(a) *O seu estabelecimento principal se situar* na Comunidade e se a maior parte *dos seus serviços aéreos* for explorada na, a partir da ou com destino à Comunidade;

Justificação

A fim de evitar equívocos, o texto deve ser clarificado e devem ser utilizados os termos definidos no artigo 2º.

Alteração 12
Artigo 4, alínea (c)

(c) Nos casos em que a licença é solicitada à autoridade de um Estado-Membro, *a sua sede central e, caso esta exista, a sua sede social se situarem* nesse Estado-Membro, *uma parte importante das suas actividades operacionais for desenvolvida nesse Estado-Membro e, nos casos em que o COA é emitido por uma autoridade nacional, o mesmo Estado-Membro for responsável pela supervisão do COA;*

(c) Nos casos em que a licença é solicitada à autoridade de um Estado-Membro, *o seu estabelecimento principal se situar* nesse Estado-Membro;

Justificação

Propõe-se que o texto seja simplificado mediante a utilização dos termos definidos no artigo 2º e que os critérios relativos ao COA sejam transferidos para o artigo 6º.

Alteração 13
Artigo 4, alínea (c bis) (nova)

(c bis) Dispuser de uma ou várias aeronaves, as quais podem ser propriedade sua ou ser objecto de um contrato de locação sem tripulação (dry lease);

Justificação

Este critério figura no artigo 13º da proposta da Comissão, mas como se trata de uma condição prévia para a concessão de uma licença de exploração, deve ser inserido no artigo 4º.

Alteração 14
Artigo 4, alínea (d)

(d) A sua actividade principal for **o transporte aéreo**, em exclusivo ou combinado com quaisquer outras actividades comerciais de exploração de aeronaves ou de reparação e manutenção de aeronaves;

(d) A sua actividade principal for **a exploração de serviços aéreos**, em exclusivo ou combinado com quaisquer outras actividades comerciais de exploração de aeronaves ou de reparação e manutenção de aeronaves;

Justificação

É conveniente utilizar os termos definidos no artigo 2º.

Alteração 15
Artigo 4, alínea (h bis) (nova)

h bis) Comprovar que dispõe de uma cobertura de seguro suficiente para assegurar o reembolso dos montantes pagos e a repatriação dos passageiros no caso de não poder efectuar voos reservados por motivo de insolvência ou revogação da sua licença de exploração.

Justificação

Importa assegurar que os passageiros não sofram prejuízos financeiros adicionais em caso de insolvência da transportadora aérea.

Alteração 16
Artigo 5, nº 1, alínea (b bis) (nova)

(b bis) Poder provar que o seu capital líquido é, no mínimo, de 100 000 euros.

Justificação

O montante do activo líquido é um indicador importante da situação financeira das empresas. Por esta razão, todas as transportadoras aéreas deveriam satisfazer um requisito mínimo a esse respeito.

Alteração 17 Artigo 5, nº 2

2. Para efeitos do nº 1, a empresa candidata apresentará um plano de exploração, pelo menos para os primeiros três anos de exploração. O plano de exploração especificará também as ligações financeiras existentes entre a transportadora candidata e quaisquer outras actividades comerciais em que a mesma se encontre envolvida, directamente ou por intermédio de empresas a que esteja ligada. A transportadora candidata fornecerá igualmente todas as informações pertinentes, em especial os dados referidos no ponto 1 do anexo I.

2. Para efeitos do nº 1, a empresa candidata apresentará um plano de exploração, pelo menos para os primeiros três anos de exploração. O plano de exploração especificará também as ligações financeiras existentes entre a transportadora candidata e quaisquer outras actividades comerciais em que a mesma se encontre envolvida, directamente ou por intermédio de empresas a que esteja ligada. A transportadora candidata fornecerá igualmente todas as informações pertinentes, em especial os dados referidos no ponto 1 do anexo I. ***A transportadora candidata adoptará disposições que visem evitar ou atenuar as consequências sociais negativas de uma falência.***

Justificação

A proposta da Comissão não prevê disposições relativas às consequências sociais negativas da falência de uma companhia aérea.

Alteração 18 Artigo 5, nº 3, parágrafo 1

3. As disposições dos nºs 1 e 2 não são aplicáveis às transportadoras aéreas que se dedicam exclusivamente a operações com aeronaves com um peso máximo na descolagem inferior a 10 toneladas e/ou com menos de 20 lugares. As referidas transportadoras deverão poder provar, em qualquer momento, que o seu capital líquido é, no mínimo, de 100 000 euros, ou fornecer as informações necessárias ao

3. As disposições dos nºs 1 e 2 não são aplicáveis às transportadoras aéreas que se dedicam exclusivamente a operações com aeronaves com um peso máximo na descolagem inferior a 10 toneladas e/ou com menos de 20 lugares. As referidas transportadoras deverão poder provar, em qualquer momento, que o seu capital líquido é, no mínimo, de 100 000 euros, ou fornecer as informações necessárias ao

cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 9.º, se tal lhes for solicitado pela autoridade **que concedeu a licença**.

cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 9.º, se tal lhes for solicitado pela autoridade **de licenciamento competente**.

Justificação

A redacção do texto deve ser coerente com as definições.

Alteração 19 Artigo 6, n.º 2

2. Qualquer alteração no COA de uma transportadora aérea comunitária deve reflectir-se na sua licença de exploração.

2. Qualquer alteração no COA de uma transportadora aérea comunitária deve reflectir-se, **se necessário**, na sua licença de exploração.

Justificação

O certificado de operador aéreo (COA) é um documento que é frequentemente adaptado de modo a reflectir as mudanças ocorridas na frota de um operador. Não é necessário adaptar a licença de exploração após cada alteração do COA.

Alteração 20 Artigo 6, n.º 2 bis (novo)

2 bis. Se o COA for emitido por uma autoridade nacional, as autoridades competentes desse Estado-Membro serão responsáveis pela concessão, recusa, revogação ou suspensão do COA e da licença de exploração de uma transportadora aérea comunitária.

Justificação

As competências em matéria de concessão e supervisão dos certificados de operador aéreo e das licenças de exploração devem ser clarificadas.

Alteração 21 Artigo 8, n.º 2, parágrafo 1

2. A autoridade de licenciamento competente deve acompanhar de perto o cumprimento dos requisitos previstos no

2. A autoridade de licenciamento competente deve acompanhar de perto o cumprimento dos requisitos previstos no

presente capítulo. O cumprimento destes requisitos deve, em todo o caso, ser examinado dois anos após a concessão de uma nova licença de exploração, sempre que se suspeite de um problema potencial ou a pedido da Comissão.

presente capítulo. O cumprimento destes requisitos deve, em todo o caso, ser examinado ***nos seguintes casos:***.

(a) dois anos após a concessão de uma nova licença de exploração

(b) sempre que se suspeite de um problema potencial, ou

(c) a pedido da Comissão.

Justificação

É conveniente especificar que o cumprimento dos requisitos deve ser examinado num dos três casos acima referidos.

Alteração 22 Artigo 8, nº 3, alínea (b)

b) Tiver cessado as suas actividades por um período superior a ***três*** meses.

b) Tiver cessado as suas actividades por um período superior a ***seis*** meses.

Justificação

O prazo de 6 meses no caso da cessação de actividades provou ser eficaz na prática, pelo que deve ser mantido.

Alteração 23 Artigo 8, nº 5, alínea (a)

(a) Antecipadamente dos projectos relativos a quaisquer transformações substanciais na escala das suas actividades;

(a) Antecipadamente dos projectos relativos à ***exploração de um novo serviço regular ou de um serviço não regular para um continente ou região do mundo não servidos antes, a alterações do tipo ou número de aeronaves utilizadas, ou*** a quaisquer transformações substanciais na escala das suas actividades;

Justificação

A versão actual do Regulamento (CE) nº 2407/92 especifica mais claramente os casos em que a autoridade de licenciamento competente deve ser notificada. Por conseguinte, a redacção actual deve ser mantida.

Alteração 24
Artigo 8, nº 8, parágrafo 1

8. As disposições dos nºs 4, 5 e 6 não são aplicáveis às transportadoras aéreas que se dedicam exclusivamente a operações com aeronaves com um peso máximo na descolagem inferior a 10 toneladas e/ou com menos de 20 lugares. As referidas transportadoras deverão poder provar, em qualquer momento, que o seu capital líquido é, no mínimo, de 100 000 euros, ou fornecer as informações necessárias ao cumprimento do disposto no nº 2 do artigo 9º, se tal lhes for solicitado pela autoridade **que concedeu a licença**.

8. As disposições dos nºs 4, 5 e 6 não são aplicáveis às transportadoras aéreas que se dedicam exclusivamente a operações com aeronaves com um peso máximo na descolagem inferior a 10 toneladas e/ou com menos de 20 lugares. As referidas transportadoras deverão poder provar, em qualquer momento, que o seu capital líquido é, no mínimo, de 100 000 euros, ou fornecer as informações necessárias ao cumprimento do disposto no nº 2 do artigo 9º, se tal lhes for solicitado pela autoridade **de licenciamento competente**.

Justificação

A redacção do texto deve ser coerente com as definições.

Alteração 25
Artigo 9, nº 1, parágrafo 1

A autoridade de licenciamento competente deverá suspender ou revogar a licença de exploração caso **deixe de estar convencida** de que a transportadora aérea comunitária se encontra em condições de satisfazer as suas obrigações efectivas e potenciais por um período de 12 meses.

A autoridade de licenciamento competente deverá suspender ou revogar a licença de exploração **em caso de suspeita fundada** de que a transportadora aérea comunitária **não** se encontra em condições de satisfazer as suas obrigações efectivas e potenciais por um período de 12 meses.

Justificação

O critério da "convicção" de uma autoridade não é aceitável do ponto de vista jurídico. É, pelo contrário, necessário um critério objectivo e compreensível, o que se verifica habitualmente no caso de suspeita fundada.

Alteração 26
Artigo 9, nº 1, parágrafo 2

Na pendência de reestruturação financeira da transportadora aérea comunitária, a autoridade de licenciamento competente poderá ainda conceder-lhe uma licença

Na pendência de reestruturação financeira da transportadora aérea comunitária, a autoridade de licenciamento competente poderá ainda conceder-lhe uma licença

temporária, válida por um período não superior a 12 meses, desde que a mesma reflita quaisquer alterações ao COA e existam perspectivas realistas de uma recuperação financeira satisfatória nesse período de tempo.

temporária, válida por um período não superior a 12 meses, desde que ***tal não implique riscos em matéria de segurança***, a mesma reflita quaisquer alterações ao COA e existam perspectivas realistas de uma recuperação financeira satisfatória nesse período de tempo.

Justificação

O cumprimento das normas de segurança deve ser uma das condições explícitas para a concessão de uma licença temporária.

Alteração 27

Artigo 9, nº 2, parágrafo 1

2. Sempre que existam indicações claras da existência de problemas financeiros ou tenha sido instaurado um processo de insolvência ou afim contra uma transportadora aérea que tenha sido licenciado pela autoridade de licenciamento competente, esta deverá, sem demora, proceder a uma avaliação aprofundada da situação financeira e, em função dos resultados obtidos, reexaminar o estatuto da licença de exploração em conformidade com o presente artigo no prazo de três meses.

2. Sempre que existam indicações claras da existência de problemas financeiros ou tenha sido instaurado um processo de insolvência ou afim contra uma transportadora aérea ***comunitária*** que tenha sido licenciada pela autoridade de licenciamento competente, esta deverá, sem demora, proceder a uma avaliação aprofundada da situação financeira e, em função dos resultados obtidos, reexaminar o estatuto da licença de exploração em conformidade com o presente artigo no prazo de três meses.

Justificação

Clarificação.

Alteração 28

Artigo 9, nº 3, parágrafo 3

A autoridade de licenciamento competente informará a Comissão de que a transportadora aérea não comunicou as suas contas aprovadas no prazo de seis meses, bem como das medidas subsequentes que tomar.

A autoridade de licenciamento competente informará a Comissão de que a transportadora aérea ***comunitária*** não comunicou as suas contas aprovadas no prazo de seis meses, bem como das medidas subsequentes que tomar.

Justificação

Clarificação.

Alteração 29 Artigo 12, nº 1

1. Sem prejuízo do disposto no nº 2 do artigo 13º, as aeronaves utilizadas por uma transportadora aérea comunitária deverão ser registadas ***no registo nacional do Estado-Membro que emite a licença de exploração ou*** na Comunidade.

1. Sem prejuízo do disposto no nº 2 do artigo 13º, as aeronaves utilizadas por uma transportadora aérea comunitária deverão ser registadas na Comunidade. ***O Estado-Membro cuja autoridade de licenciamento competente é responsável pela concessão da licença de exploração da transportadora aérea comunitária pode exigir que essas aeronaves sejam registadas no seu registo nacional.***

Justificação

A proposta da Comissão pode colocar problemas de segurança. É susceptível de fragmentar a supervisão da segurança e esbater as responsabilidades. É importante que os Estados-Membros possam continuar a exigir que os operadores que são titulares de uma licença de exploração registem os seus aparelhos no registo nacional.

Alteração 30 Artigo 13, nº 1, parágrafo 1

1. A concessão ou a manutenção da licença de exploração não estará sujeita à condição de as transportadoras aéreas possuírem aeronaves.

Suprimido

Justificação

Por se tratar de uma condição prévia para a concessão de uma licença de exploração, esta disposição deve ser transferida para o artigo 4º.

Alteração 31 Artigo 13, nº 2, parágrafo 1

2. Sempre que se trate de contratos de locação de curta duração destinados a satisfazer as necessidades temporárias de

2. Sempre que se trate de contratos de locação ***com tripulação (wet lease)*** de curta duração destinados a satisfazer as

uma transportadora aérea comunitária, ou ainda em circunstâncias excepcionais, as autoridades de licenciamento competentes poderão conceder derrogações à exigência de registo prevista no n.º 1 do artigo 12.º. ***Em caso algum, as transportadoras aéreas poderão beneficiar de uma derrogação para fazer face a necessidades temporárias ou circunstâncias excepcionais por um período superior a seis meses, embora as derrogações possam ser renovadas uma única vez, por um segundo período máximo de seis meses não consecutivo.***

necessidades temporárias de uma transportadora aérea comunitária, ou ainda em circunstâncias excepcionais, as autoridades de licenciamento competentes poderão conceder derrogações à exigência de registo prevista no n.º 1 do artigo 12.º, ***desde que:***

(a) A transportadora aérea comunitária possa justificar esta locação com base numa necessidade excepcional, podendo neste caso ser concedida uma derrogação de duração não superior a sete meses, a qual pode ser renovada, em casos excepcionais, uma única vez por um segundo período não superior a sete meses; ou

(b) A transportadora aérea comunitária demonstre que esta locação é necessária para responder às exigências sazonais de capacidade, não sendo razoavelmente possível responder-lhes por meio da locação de aeronaves registadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 12.º, podendo neste caso ser concedida uma derrogação de duração não superior a sete meses, a qual pode ser renovada; ou

(c) A transportadora aérea comunitária demonstre que esta locação é necessária para ultrapassar dificuldades operacionais imprevistas, tais como problemas técnicos, não sendo razoável proceder à locação de aeronaves registadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 12.º, sendo neste caso a duração da derrogação limitada ao estritamente necessário para resolver estas dificuldades.

Alteração 32
Artigo 13, nº 2, parágrafo 2

Em caso de locação de uma aeronave com tripulação, estas derrogações dependerão da existência de um acordo válido que preveja a reciprocidade no que se refere à locação com tripulação entre o Estado-Membro em questão ou a Comunidade e o país terceiro em que está registada a aeronave objecto do contrato de locação.

Estas derrogações dependerão da existência de um acordo válido que preveja a reciprocidade no que se refere à locação com tripulação entre o Estado-Membro em questão ou a Comunidade e o país terceiro em que está registada a aeronave objecto do contrato de locação.

Justificação

As reservas formuladas pela Comissão relativamente às normas sociais e de segurança apenas dizem respeito ao "wet-leasing".

Alteração 33
Artigo 13, nº 4

4. A autoridade de licenciamento competente apenas aprovará contratos de locação com tripulação celebrados por uma transportadora aérea à qual tenha concedido uma licença de exploração se tiver determinado e declarado por escrito à transportadora aérea em questão que são cumpridas normas de segurança equivalentes às estipuladas na legislação comunitária relevante.

4. A autoridade de licenciamento competente apenas aprovará contratos de locação com ***ou sem*** tripulação celebrados por uma transportadora aérea à qual tenha concedido uma licença de exploração se tiver determinado e declarado por escrito à transportadora aérea em questão que são cumpridas ***todas as*** normas de segurança equivalentes às estipuladas na legislação comunitária relevante.

Justificação

As normas de segurança são importantes tanto no caso dos contratos de locação com tripulação (wet lease) como dos contratos de locação sem tripulação (dry lease).

Alteração 34
Artigo 14 bis (novo)

Artigo 14º bis
Direitos de defesa

A autoridade de licenciamento competente e a Comissão velarão por que, ao decidirem suspender ou revogar a licença de exploração de uma transportadora aérea comunitária, a transportadora aérea comunitária em causa tenha a possibilidade de ser ouvida, tendo em conta a necessidade, em certos casos, de um procedimento de emergência.

Justificação

As companhias aéreas consideradas pouco sólidas do ponto de vista financeiro deveriam ter o direito a ser ouvidas antes de serem causados danos irreversíveis à sua actividade comercial.

Alteração 35
Artigo 14 ter (novo)

Artigo 14º ter

Legislação social

Os Estados-Membros velarão pela boa aplicação da legislação social comunitária e nacional no que diz respeito aos empregados de uma transportadora aérea comunitária que explora serviços aéreos a partir de uma base operacional situada fora do território do Estado-Membro no qual esta transportadora aérea comunitária tem o seu estabelecimento principal.

Justificação

A exploração de bases operacionais fora do país de origem criou problemas no tocante à determinação da legislação laboral aplicável às tripulações. A fim de resolver este problema, é necessário aditar uma disposição clara sobre esta matéria.

Alteração 36
Artigo 15, nº 5

5. Não obstante as disposições de acordos bilaterais entre Estados-Membros e no

5. Não obstante as disposições de acordos bilaterais entre Estados-Membros e no

respeito das regras de concorrência comunitárias aplicáveis às empresas, as transportadoras aéreas comunitárias serão autorizadas pelos Estados-Membros em questão a combinar serviços aéreos e a celebrar acordos de partilha de código relativamente a serviços aéreos com partida ou destino a qualquer ponto em países terceiros, que cheguem, partam ou façam escala em qualquer aeroporto no seu território.

respeito das regras de concorrência comunitárias aplicáveis às empresas *e das disposições dos acordos bilaterais entre os Estados-Membros e países terceiros*, as transportadoras aéreas comunitárias serão autorizadas pelos Estados-Membros em questão a combinar serviços aéreos e a celebrar *com qualquer transportadora aérea* acordos de partilha de código relativamente a serviços aéreos com partida ou destino a qualquer ponto em países terceiros, que cheguem, partam ou façam escala em qualquer aeroporto no seu território.

Justificação

A presente alteração visa especificar que a liberalização se aplicará exclusivamente na União Europeia e às transportadoras aéreas comunitárias sem alterar os acordos bilaterais em vigor com países terceiros. As transportadoras aéreas de países terceiros apenas serão autorizadas se os direitos subjacentes figurarem nos acordos relativos aos serviços aéreos, a fim de respeitar o princípio da reciprocidade.

Alteração 37

Artigo 16, nº 1, parágrafo 1

1. Após consulta de outros Estados-Membros interessados e depois de ter informado a Comissão e as transportadoras aéreas que operam na rota em questão, um Estado-Membro pode impor uma obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares, para um aeroporto **regional** no seu território, se a rota em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico da região **em que se encontra o** aeroporto. Esta obrigação apenas pode ser imposta, na medida do necessário, para assegurar a prestação nessa rota de serviços aéreos regulares mínimos que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem apenas aos seus interesses comerciais.

1. Após consulta de outros Estados-Membros interessados e depois de ter informado a Comissão, **os aeroportos em causa** e as transportadoras aéreas que operam na rota em questão, um Estado-Membro pode impor uma obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares, para um aeroporto **situado** no seu território, se a rota em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico **e social** da região **que é servida pelo** aeroporto. Esta obrigação apenas pode ser imposta, na medida do necessário, para assegurar a prestação nessa rota de serviços aéreos regulares mínimos que satisfaçam normas estabelecidas de continuidade, regularidade, fixação de preços e capacidade mínima que as transportadoras aéreas não respeitariam se atendessem

apenas aos seus interesses comerciais.

Justificação

Dado que o objectivo declarado das obrigações de serviço público (OSP) é prestar serviços numa rota "considerada vital para o desenvolvimento económico da região", qualquer aeroporto que sirva uma região carenciada em termos de desenvolvimento económico deve ser considerado apto para o efeito. Qualquer definição de "aeroporto regional" para efeitos do cumprimento das obrigações de serviço público incluirá aeroportos situados em regiões economicamente viáveis e excluirá aeroportos situados em regiões que necessitam de um apoio económico ou social. Por conseguinte, a expressão "aeroporto regional" deve ser evitada. Além disso, a inclusão de aeroportos que servem regiões carenciadas em termos de desenvolvimento social é muito importante.

As obrigações de serviço público afectam não só as transportadoras aéreas como também os aeroportos e, nessa medida, estes devem dispor dos mesmos direitos de consulta.

Alteração 38

Artigo 16, nº 6, parágrafo 1

6. Sempre que um Estado-Membro pretenda impor uma obrigação de serviço público, deve comunicar o texto completo da obrigação de serviço público prevista à Comissão, aos outros Estados-Membros interessados e às transportadoras aéreas que operam na rota em questão.

6. Sempre que um Estado-Membro pretenda impor uma obrigação de serviço público, deve comunicar o texto completo da obrigação de serviço público prevista à Comissão, aos outros Estados-Membros interessados, **aos aeroportos em causa** e às transportadoras aéreas que operam na rota em questão.

Justificação

As obrigações de serviço público afectam não só as transportadoras aéreas como também os aeroportos e, nessa medida, estes devem dispor dos mesmos direitos de consulta.

Alteração 39

Artigo 19, nº 2, parágrafo 1

2. Após consulta das transportadoras aéreas interessadas, um Estado-Membro poderá regular, sem discriminação baseada nos destinos no território comunitário nem na nacionalidade ou na identidade da transportadora aérea, a distribuição do tráfego entre aeroportos que satisfaçam as seguintes condições:

2. Após consulta das transportadoras aéreas interessadas **e dos aeroportos em causa**, um Estado-Membro poderá regular, sem discriminação baseada nos destinos no território comunitário nem na nacionalidade ou na identidade da transportadora aérea, a distribuição do tráfego entre aeroportos que satisfaçam as seguintes condições:

Justificação

As obrigações de serviço público afectam não só as transportadoras aéreas como também os aeroportos e, nessa medida, estes devem dispor dos mesmos direitos de consulta.

Alteração 40
Artigo 19, nº 2, alínea (a)

- | | |
|--|--|
| (a) Sirvam a mesma cidade ou conurbação; | (a) Sirvam a mesma cidade ou uma conurbação em que todos eles estão situados ; |
|--|--|

Justificação

Clarificação. Alternativamente, poder-se-á indicar um tempo de viagem nos transportes públicos.

Alteração 41
Artigo 19, nº 2, alínea (b)

- | | |
|---|--|
| b) Sejam servidos por uma infra-estrutura de transporte adequada; e | b) Sejam servidos por uma infra-estrutura de transporte adequada que permita chegar ao aeroporto nos transportes públicos numa hora ; e |
|---|--|

Justificação

É necessário concretizar e clarificar o texto da Comissão, a fim de evitar uma distribuição demasiado ampla do tráfego aéreo.

Alteração 42
Artigo 19, nº 2, alínea c)

- | | |
|---|---|
| (c) Sejam ligados à cidade ou conurbação que irão servir por serviços de transporte público frequentes, fiáveis e eficientes. | (c) Sejam ligados entre si e à cidade ou conurbação que irão servir por serviços de transporte público frequentes, fiáveis e eficientes. |
|---|---|

Justificação

Clarificação. Alternativamente, poder-se-á indicar um tempo de viagem nos transportes públicos.

Alteração 43
Artigo 21, parte introdutória

Sem prejuízo do disposto **no artigo 23º**, o presente capítulo não é aplicável:

Sem prejuízo do disposto **nos artigos 23º e 24º**, o presente capítulo não é aplicável:

Justificação

As transportadoras de países terceiros e os serviços prestados no âmbito de uma obrigação de serviço público devem igualmente ser abrangidos pelas regras relativas à transparência dos preços.

Alteração 44
Artigo 23

Artigo 23º

Suprimido

Liderança de preços

Sem prejuízo de acordos concluídos pela Comunidade com um país terceiro, no que se refere aos serviços aéreos entre aeroportos comunitários, só as transportadoras aéreas comunitárias estão autorizadas a introduzir novos produtos ou tarifas aéreas inferiores às aplicadas a produtos idênticos.

Justificação

O requisito relativo à liderança de preços já está ultrapassado, não sendo necessário.

Alteração 45
Artigo 24, nº -1 (novo)

-1. O presente artigo é aplicável aos voos que partam de um aeroporto situado no território de um Estado-Membro e aos voos de uma transportadora comunitária que partam de um aeroporto situado num país terceiro com destino a um aeroporto situado no território de um Estado-Membro, excepto se as transportadoras aéreas estiverem sujeitas às mesmas obrigações nesse país terceiro.

Justificação

O objectivo das disposições em matéria de informação e não discriminação no que se refere à fixação de preços é a protecção dos passageiros. O alargamento do âmbito destas disposições permitiria uma aplicação mais eficaz.

Alteração 46 Artigo 24, nº 1

1. As transportadoras aéreas que operam na Comunidade fornecerão ao público informações completas sobre as suas tarifas aéreas de passageiros e de carga e as condições associadas às mesmas.

1. As transportadoras aéreas que operam na Comunidade fornecerão ao público informações completas sobre as suas tarifas aéreas de passageiros e de carga, ***nos termos dos pontos 19 e 20 do artigo 2º, e as condições associadas às mesmas, assim como sobre todos os impostos e as taxas, sobretaxas e imposições inevitáveis que cobram em benefício de terceiros.***

As tarifas aéreas publicadas sob qualquer forma, incluindo na Internet, que directa ou indirectamente se destinem aos passageiros devem incluir todos os impostos aplicáveis e as taxas, sobretaxas e imposições inevitáveis conhecidos aquando da publicação. As tarifas dos bilhetes de avião não incluem os custos que não são realmente suportados pelas transportadoras aéreas.

Os suplementos de preço opcionais devem ser comunicados de forma clara, transparente e não dúbia no início de qualquer processo de reserva e a sua aceitação pelo passageiro deve resultar de uma opção deliberada deste. A anuência implícita a estes suplementos é nula e de nenhum efeito.

Todos os custos que não fazem parte das tarifas aéreas e que não são cobrados pelas transportadoras aéreas que operam na Comunidade, devem ser anunciados detalhadamente pelo "vendedor de bilhetes" de transporte aéreo, na acepção da alínea d) do artigo 2º do Regulamento (CE) nº 2111/2005.

Alteração 47
Artigo 24, nº 2

2. As transportadoras aéreas **estabelecerão as** tarifas aéreas sem discriminações com base na nacionalidade ou no local de residência do passageiro ou no local de estabelecimento da agência de viagens na Comunidade.

2. As transportadoras aéreas **permitirão o acesso às** tarifas aéreas sem discriminações com base na nacionalidade ou no local de residência do passageiro ou no local de estabelecimento da agência de viagens na Comunidade.

Uma transportadora aérea não pode impor aos passageiros e às agências de viagens regras que na prática limitem o seu acesso livre e igual às tarifas aéreas.

Justificação

A segmentação dos preços deveria ser permitida, mas é necessário assegurar um acesso às tarifas aéreas dos passageiros sem discriminação.

A redacção actual não seria suficiente para impedir todos os casos possíveis de discriminação em função do local de residência do passageiro.

Alteração 48
Artigo 24, nº 2 bis (novo)

2 bis. Para efeitos de aplicação das obrigações enunciadas nos nºs 1 e 2, as transportadoras aéreas apresentarão as suas tarifas aéreas de passageiros e de carga e as condições às mesmas associadas, assim como todos os impostos, taxas e encargos cobrados em benefício de terceiros, com base nas seguintes categorias:

- impostos e outras taxas em benefício do Estado

- taxas de segurança aérea

- taxas, imposições, encargos e outros custos em benefício das transportadoras aéreas

- taxas, imposições, encargos e outros custos em benefício dos operadores dos

aeroportos.

Justificação

O preço final a pagar pelo consumidor inclui, eventualmente, também factores de custo que não podem ser controlados e apresentados pela transportadora aérea (taxas cobradas pela intermediação de bilhetes, etc.). Assim sendo, a obrigação de informação por parte das transportadoras aéreas deve reportar-se apenas aos custos pelas mesmas cobrados.

Além disso, o regulamento deve especificar de forma clara as categorias segundo as quais os diversos factores de custo devem ser discriminados.

Alteração 49

Artigo 24, nº 2 ter (novo)

2 ter. Deve ser fornecida aos consumidores uma discriminação completa dos eventuais impostos, taxas e encargos que acresçam ao preço do bilhete.

Justificação

Os passageiros aéreos devem ser tratados como os demais consumidores e têm portanto direito a uma informação clara e completa sobre o preço final que devem pagar. Há que atender, em especial, às reservas na Internet, dado que estas são frequentemente a única possibilidade de proceder a reservas nas companhias de baixo custo.

Alteração 50

Artigo 24 bis (novo)

Artigo 24º bis

Transparência dos encargos

Sempre que as taxas de aeroporto ou de segurança a bordo estão incluídas no preço de um bilhete de avião, estas taxas devem figurar separadamente no bilhete ou ser indicadas de alguma outra forma ao passageiro. As taxas e encargos de segurança, cobradas pelos Estados-Membros ou pelas transportadoras ou entidades aéreas, devem ser transparentes e utilizadas exclusivamente para cobrir os custos de segurança nos aeroportos ou a bordo das aeronaves.

Justificação

Os encargos de segurança estão a subir, e o consumidor tem o direito de conhecer o seu valor e o seu destino.

Alteração 51
Artigo 24 ter (novo)

Artigo 24º ter

Sanções

Os Estados-Membros asseguram o cumprimento das normas estabelecidas no presente capítulo e fixam sanções para o incumprimento das mesmas. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Justificação

O documento da Comissão não prevê qualquer sanção em caso de incumprimento das normas relativas à tarifação.

Alteração 52
Artigo 26, nº 1

1. Os Estados-Membros e a Comissão cooperarão na execução do presente regulamento.

1. Os Estados-Membros e a Comissão cooperarão na execução **e controlo** do presente regulamento.

Justificação

É necessário um controlo constante com a participação plena de todas as partes interessadas, incluindo os representantes dos trabalhadores.

Alteração 53
Anexo II

ANEXO II

Suprimido

Definição de aeroportos regionais para efeitos do artigo 16º

São considerados aeroportos regionais todos os aeroportos que satisfaçam pelo

menos um dos seguintes critérios:

(a) Volume anual de tráfego inferior a 900 000 movimentos de passageiros;

(b) Volume anual de tráfego inferior a 50 000 toneladas de carga;

(c) Aeroporto situado numa ilha de um Estado-Membro.

Justificação

Qualquer definição de "aeroporto regional" para efeitos do cumprimento das obrigações de serviço público incluirá aeroportos situados em regiões economicamente viáveis e excluirá aeroportos situados em regiões que necessitam de um apoio económico ou social. As obrigações de serviço público só se justificam no caso dos aeroportos que servem regiões com necessidades económicas ou sociais. Por conseguinte, esta definição deve ser suprimida.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. Antecedentes

Com a adopção do terceiro pacote relativo ao mercado interno da aviação – os Regulamentos (CEE) n° 2407/92, 2408/92 e 2409/92 do Conselho - foi atingida a última fase da liberalização do transporte aéreo na Comunidade. As medidas foram aplicadas progressivamente a partir de Janeiro de 1993, data em que os regulamentos entraram em vigor, até Abril de 1997, data em que a cabotagem foi liberalizada na Comunidade.

O Regulamento (CEE) n° 2407/92 fixa as regras aplicáveis em todos os Estados-Membros em matéria de concessão de licenças às transportadoras aéreas e respectiva revogação, consagrando o princípio da não discriminação na Comunidade das transportadoras aéreas comunitárias. Enuncia igualmente as condições em que as transportadoras aéreas comunitárias podem celebrar contratos de locação de aeronaves registadas fora da Comunidade.

O Regulamento (CEE) n° 2408/92 estabelece o princípio de base do livre acesso das transportadoras aéreas comunitárias às rotas aéreas intracomunitárias e fixa as regras relativas a eventuais derrogações a este princípio, nomeadamente no caso de obrigações de serviço público e de situações que dêem origem a problemas ambientais ou de congestionamento graves. Este regulamento fixa igualmente os critérios para a definição de "sistema de aeroportos" e para a distribuição do tráfego aéreo entre aeroportos dentro do mesmo sistema de aeroportos.

O Regulamento (CEE) n° 2409/92 liberaliza as tarifas aéreas, embora preveja um procedimento que permite aos Estados-Membros evitar tarifas excessivamente elevadas, em detrimento dos utilizadores, e pôr termo a uma regressão das tarifas aéreas que possa pôr em perigo o equilíbrio financeiro de todas as transportadoras.

Na sequência da entrada em vigor do terceiro pacote, verificou-se uma expansão sem precedentes do transporte aéreo na Europa. Assistiu-se ao dismantelamento dos velhos monopólios, à introdução da cabotagem intracomunitária e à intensificação da concorrência em todos os mercados para benefício dos consumidores.. A aviação europeia passou de um mercado fortemente regulamentado, baseado em acordos bilaterais, para um mercado único fortemente competitivo.

Contudo, após vários anos de aplicação das medidas do terceiro pacote, tornou-se evidente que algumas são obsoletas, ao passo que outras estão a ser mal aplicadas ou necessitam de ser clarificadas, revistas ou suprimidas.

2. Teor da proposta

A proposta em apreço visa integrar e alterar os três regulamentos acima referidos. A reformulação do terceiro pacote visa simplificar a legislação e suprimir as partes obsoletas, introduzindo porém, em alguns casos, requisitos mais rigorosos.

O artigo 4° do regulamento introduz novos aspectos relativos à questão de saber que

autoridade de licenciamento deve emitir a licença de exploração. Já não é o estabelecimento principal da transportadora aérea que é determinante, mas sim a sede central e o lugar onde desenvolve uma parte importante das suas actividades operacionais, bem como o lugar onde o certificado de operador aéreo (COA) é objecto de supervisão.

O artigo 5º do regulamento torna mais rigorosas as condições financeiras da concessão das licenças de exploração, ao passo que o artigo 8º reforça as condições de validade das licenças. Além disso, o regulamento impõe à autoridade de licenciamento competente a obrigação de acompanhar de perto o cumprimento dos requisitos em determinados casos.

O regulamento estipula igualmente que qualquer alteração no COA de uma transportadora aérea comunitária deve reflectir-se na sua licença de exploração (artigo 6º).

O artigo 9º da proposta impõe à autoridade de licenciamento competente o dever de suspender ou revogar a licença de exploração caso deixe de estar convencida de que a transportadora aérea comunitária se encontra em condições de satisfazer as suas obrigações efectivas e potenciais por um período de 12 meses.

O artigo 13º do regulamento diz respeito à locação. O regulamento introduz um novo requisito, limitando a duração de qualquer tipo de contrato de locação (com ou sem tripulação) a 6 meses. As transportadoras aéreas podem ser autorizadas a alugar aeronaves registadas em países terceiros por um segundo período máximo de seis meses não consecutivo. Em caso de locação de uma aeronave com tripulação (*wet lease*), será necessário um acordo válido que preveja a reciprocidade.

O artigo 14º da proposta confere à Comissão competência para examinar a conformidade com os requisitos do regulamento e para decidir suspender ou revogar uma licença, se necessário.

O artigo 15º do regulamento abrange os serviços aéreos intracomunitários e o direito de sobrevoos. As disposições deste artigo prevalecem sobre quaisquer restrições à liberdade de as transportadoras aéreas comunitárias prestarem serviços aéreos intracomunitários decorrentes de acordos bilaterais entre Estados-Membros. As transportadoras aéreas comunitárias são autorizadas a combinar serviços aéreos e a celebrar acordos de partilha de código relativamente a serviços aéreos com partida ou destino a qualquer ponto em países terceiros, que cheguem, partam ou façam escala em qualquer aeroporto no seu território.

Em contrapartida, o regulamento estipula que os direitos de tráfego intracomunitário das transportadoras de países terceiro devem ser objecto de um acordo celebrado pela Comunidade com o país terceiro, sem prejuízo dos acordos bilaterais em vigor. As transportadoras aéreas de países terceiros não serão autorizadas a transitar no território da Comunidade, a menos que o país terceiro em causa seja Parte no Acordo relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais ou tenha celebrado um acordo com a Comunidade para esse efeito, sem prejuízo dos acordos bilaterais em vigor.

Os artigos 16º, 17º e 18º abrangem as obrigações de serviço público (OSP). O regulamento estipula que pode ser imposta uma obrigação de serviço público a uma rota para um aeroporto regional e dá uma definição clara de “aeroporto regional”. O período de concessão passa de três para quatro anos. As normas que regem as obrigações em matéria de informação e

publicação foram clarificadas e simplificadas. O regulamento introduz igualmente um procedimento de emergência para fazer face a interrupções de serviço inesperadas em rotas com OSP. Como novo elemento, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros que forneçam diversas análises a fim de justificar a necessidade da obrigação de serviço público.

No que se refere à distribuição do tráfego, o artigo 19º da proposta introduz um procedimento numa única fase que substitui o actual procedimento em duas fases. Os Estados-Membros só podem introduzir regras de distribuição do tráfego entre aeroportos após a aprovação da Comissão. O conceito de “sistema aeroportuário” é abandonado. O regulamento introduz uma definição de “conurbação”.

Os artigos 21º a 24º do regulamento abrangem a transparência dos preços e a discriminação. A fim de evitar a prática corrente de algumas transportadoras aéreas que consiste em publicar as tarifas sem incluir os impostos e as taxas, o regulamento estipula que as tarifas aéreas devem incluir todos os impostos, taxas e imposições aplicáveis. Além disso, as transportadoras aéreas devem fornecer ao público informações completas sobre as suas tarifas e condições conexas. Nos termos da proposta, as tarifas aéreas serão estabelecidas sem qualquer discriminação com base no local de residência ou na nacionalidade do passageiro ou no local de estabelecimento da agência de viagens na Comunidade.

3. Observações do relator

O relator considera que a proposta da Comissão é razoável e concorda com a necessidade e o objectivo da reformulação. Contudo, é de opinião que o texto deve ser alterado em alguns domínios importantes.

Locação

Actualmente, a prática em matéria de locação varia de Estado-Membro para Estado-Membro. Este facto pode conduzir a uma distorção do mercado e suscita preocupações de ordem social e de segurança. A necessidade de introduzir novos requisitos comuns é pois inquestionável. Contudo, as disposições do artigo 13º vão demasiado longe e não têm em conta as características de certas companhias aéreas, nomeadamente o carácter sazonal. É necessário encontrar um justo equilíbrio de interesses entre as preocupações sociais e de segurança por um lado e o bom funcionamento das companhias aéreas por outro lado. Por conseguinte, propõe-se que o limite da duração da locação passe para 7 meses e que a frequência não seja limitada.

Transparência dos preços

O relator apoia o objectivo da Comissão de pôr termo à prática das companhias aéreas que consiste em publicar tarifas que excluem os impostos, taxas, imposições e sobretaxas. Considera, no entanto, que a obrigação das companhias aéreas de publicar tarifas que incluam as taxas deve ser formulada mais claramente. Propõe-se igualmente que o âmbito destas disposições seja alargado a fim de assegurar uma aplicação mais eficaz da transparência dos preços.

Aspectos sociais

A exploração de bases operacionais fora do país de origem criou problemas no tocante à determinação da legislação laboral aplicável às tripulações. A fim de resolver este problema, propõe-se que seja aditada uma disposição clara sobre esta matéria.

Protecção dos passageiros

A proposta da Comissão não prevê um dispositivo eficaz que garanta que os passageiros não sejam prejudicados em caso de falência de uma companhia aérea, como por exemplo não serem reembolsados se o voo não for assegurado ou ficarem bloqueados no estrangeiro. O relator considera que devem ser incluídas no regulamento disposições que visem proteger os passageiros.

Obrigação de serviço público e aeroporto regional

O relator considera que qualquer defini o de "aeroporto regional" para efeitos do cumprimento das obriga es de serviço público incluirá aeroportos situados em regiões economicamente viáveis e excluirá aeroportos situados em regiões que necessitam de um apoio econ mico ou social. Dado que as obriga es de serviço público só se justificam no caso dos aeroportos que servem regiões com necessidades econ micas ou sociais, esta defini o deve ser suprimida.

Para além das questões-chave supramencionadas, diversas defini es e condi es devem ser clarificadas a fim de evitar equívocos e divergências de aplica o.

Serviços aéreos intracomunitários

Contrariamente às questões supracitadas, relativamente às quais são propostas diversas altera es, o relator está plenamente convencido de que no caso dos serviços aéreos intracomunitários a proposta no sentido do reforço das competências da Comissão deve ser apoiada. Os direitos de primeira e quinta liberdades podem ser negociados com mais eficácia pela Comissão do que separadamente pelos Estados-Membros, como o demonstra o contencioso relativo aos direitos de sobrevoos da Sibéria no âmbito do acordo celebrado com a Rússia. O relator não partilha as d vidas de algumas partes interessadas relativamente à subsidiariedade. Por conseguinte, recomenda-se que o artigo 15  seja aceite tal como é proposto pela Comissão.

PROCESSO

Título	Regras comuns de exploração dos serviços de transporte aéreo (reformulação)		
Referências	COM(2006)0396 - C6-0248/2006 - 2006/0130(COD)		
Data de apresentação ao PE	18.7.2006		
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 5.9.2006		
Comissões encarregadas de emitir parecer Data de comunicação em sessão	EMPL 5.9.2006	ENVI 5.9.2006	IMCO 5.9.2006
Comissões que não emitiram parecer Data da decisão	EMPL 12.9.2006	ENVI 14.9.2006	IMCO 4.10.2006
Relator(es) Data de designação	Arūnas Degutis 13.9.2006		
Exame em comissão	19.12.2006	28.2.2007	10.4.2007
Data de aprovação	8.5.2007		
Resultado da votação final	+: -: 0:	32 3 0	
Deputados presentes no momento da votação final	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Jean-Louis Bourlanges, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Dieter-Lebrecht Koch, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Yannick Vaugrenard		
Suplente(s) presente(s) no momento da votação final	Zsolt László Becsey, Pedro Guerreiro, Antonio López-Istúriz White, Salvatore Tatarella, Ari Vatanen, Corien Wortmann-Kool		
Suplente(s) (nº 2 do art. 178º) presente(s) no momento da votação final	Árpád Duka-Zólyomi, Den Dover, Béla Glattfelder		
Data de entrega	11.5.2007		